

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement



Europäische Akademie für städtische Umwelt Berlin

Fachsymposium am 28. – 29. Juni 2007

**Lärminderungs- und Aktionsplanung
- Praxis und Erfahrung in Deutschland -**

Duisburg: Wirksame Maßnahmen mit wenig Geld

Uwe Methling, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

Sehr geehrter Herr Prof. Schwedler,
sehr geehrte Damen und Herren,

Viele Kommunen an Rhein und Ruhr werden auch nach den zu erwartenden Steuermehreinnahmen den Sparkurs konsequent weiterführen.

Die Stadt Duisburg verwaltet seit Jahren ein Defizit von ca. 107 Mill. € bei einem Haushaltsvolumen von etwa 2,3 Milliarden €. Daher stellte sich bisher nicht die Frage nach einem Angebot freiwilliger Ausgaben für Lärmschutz, selbst nicht bei Landesförderungen, da der Eigenanteil der Stadt nicht finanziert werden konnte.

Einige Strukturdaten

Duisburg liegt an Rhein und Ruhr am Westrand der Ballungszone Ruhrgebiet. Duisburg hat eine Größe von etwa 232 km² und knapp 500.000 Einwohner, die 11.größte Stadt Deutschlands.

Die Infrastruktur ist gut. Die Bundesautobahnen durchziehen sowohl in Nord – Süd als auch in West – Ostrichtung das Stadtgebiet und nehmen den durchfahrenden Straßenverkehr weitgehend auf. Das Straßennetz hat eine Länge von 1 250 km, davon 300 km Hauptverkehrsstraßen und etwa 950 km Erschließungs- und Anliegerstraßen. Hinzu kommen 75 km Bundesautobahnen. In Duisburg gibt es ca. 30 Autobahnanschlussstellen und vier Autobahnkreuze.

Das Eisenbahnnetz beträgt etwa 160 km.

Der größte Binnenhafen Europas, als Freihafen mit einem Jahresumschlag von gut 100 Mill. t befindet sich im Ortsteil Ruhrort. Es werden allein ca. 700.000 Container von und auf Schiff, Bahn und Lkw verladen.

Verkehrsbelastungen des Hauptstraßennetzes

Das Hauptverkehrsnetz zeigt deutlich die hohen Verkehrsaufkommen auf, sowohl in Ost – West als auch in Nord – Süd – Richtung.

Im Bereich des Autobahnkreuzes Du – Kaiserberg, des sog. „Spagettiknotens“, werden Verkehrsaufkommen von über 19.000 Kfz / h (Querschnittsbelastung der A 40 zwischen AK Duisburg und Du – Kaiserberg) festgestellt.

Was hat Duisburg für den Lärmschutz bisher getan?

Die erste Erfassung der Lärmbestandsaufnahme für das gesamte Stadtgebiet erfolgte bereits in den Jahren 1976 bis 1978. Diese ersten Lärmkartierungen für die Tages- und Nachtzeit waren eingebunden in Lärmwirkungsforschungen an der Universität Düsseldorf.

Die Lärmkartierungen zeigten damals und heute deutlich auf, dass nicht der Industrie-, Gewerbe- oder Hafentlärm sondern der Verkehrslärm Hauptverursacher der Lärmbelastung war und ist.

Die Erfahrungen aus diesen frühen Untersuchungen waren für die zweite Lärmkartierung nach § 47a BImSchG –alt- und sind für die dritte nach der EU Umgebungslärmrichtlinie sehr hilfreich.

So wurden für die Stadtteile Du – Süd, Du – Rheinhausen und Du – Ruhrort Lärminderungspläne aufgestellt, einschließlich Maßnahmenpläne.

Lärminderungsmaßnahmen durch Ziele der Verkehrsplanung

Durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung lassen sich Ansätze zur Minderungen des Verkehrslärms erreichen. Einzelmaßnahmen werden wenig für den Menschen spürbare Effekte erzielen, aber sehr wohl Maßnahmenpakete.

In Duisburg sind für fast alle Wohngebiete 30 km/h – Zonen eingerichtet worden.

Beispiele kostengünstiger Maßnahmen

Nicht für den Steuerzahler aber für Duisburg sind Maßnahmen der Lärmvorsorge durch Neubau- oder wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen eine kostengünstige Möglichkeit die Anwohner vor hohem Verkehrslärm zu schützen. So an der A 59 im Bereich der Innenstadt mit Hafen. Dort konnten umfangreiche Lärmschutzwände, teilweise transparent, errichtet werden. Im Bereich der A 40 wurde mit Teilfinanzierung durch das Land und einem privaten Kostenträger, der Investor hatte seine Gebäude mit Forschungsbereiche ohne Berücksichtigung der Lärmbelastung durch die Autobahn erweitert, eine Lärmschutzwand errichtet.

Nach der Lärmschutz-Richtlinie-StV, vom 06. November 1981, konnten bei Überschreitung des Nachtwertes von 60 dB(A) Wohnbereiche durch Lkw Verkehre entlastet werden. So z.B.an der Mündelheimer oder Gerrickstraße. Teilweise sind die Sperrungen zeitlich befristet ausgeschildert worden, um die prognostizierte Unbedenklichkeit der Verkehrsverdrängung auf andere Wohngebiete zu überprüfen.

Ein wirksamer Lärmschutz wurde durch Rückbau von vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen erzielt, oftmals gegen starke Bedenken der Verkehrsplaner und – lenker. Sie befürchteten große Gefahren bei Parkvorgängen und sahen bei dem hohen Verkehrsaufkommen die

Leistungsfähigkeit bedroht. Der Rückbau erfolgte durch die Errichtung von Angebotsstreifen für Radfahrer und durch Schaffung zusätzlichem Parkraum in Schrägaufstellung. Die Fahrgeschwindigkeiten und die Anzahl schwerer Unfälle wurde deutlich gesenkt. Ein weiterer Effekt ist die Minderung der Lärmbelastung durch den reduzierten Straßenquerschnitt von vier auf zwei Fahrstreifen und die dadurch initiierte Geschwindigkeits-reduzierung.

Ein ähnliche Effekt wird durch das Angebot eines Busfahrstreifens erreicht.

Im Stadtteil Meiderich an der Neumühler Straße konnte der vierstreifige Ausbau im Zuge von Baumaßnahmen für Versorgungsleitungen reduziert werden. So wurde der Gehweg um die Radwegsbreite vergrößert, ein neuer Fahrradweg optisch geschaffen und ein Sicherheitsstreifen gekennzeichnet. Eine Maßnahme mit hoher Lärminderungswirkung durch Abstandserhöhung von Fahrbahnmitte zur Wohnbebauung bei geringen Kosten für die Stadt.

In Duisburg konnten durch Städtebauförderungsmittel zahlreiche Kreisverkehre gebaut werden. Einige mit Finanzierung durch Sponsoren.

So ein kleiner Kreisverkehr im Duisburger Süden an der Angermunder Straße.

Außerhalb von Schul- oder Kindergartenbereichen war es schwierig aus Lärmschutzgründen Streckengeschwindigkeiten anordnen zu können. So haben wir teilweise großzügig Schulwege konstruiert.

Die Stadt Duisburg konnte sowohl Fördermittel aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes für Schienenwege in Bissingheim als auch aus dem Programm des Landes NRW für Lärminderungsmaßnahmen, die aus dem Maßnahmenplan nach § 47a BImSchG a.F. entwickelt wurden, erhalten. In Du – Rheinhausen wurde durch einen neuen Fahrbahnbelag der Straßenverkehrslärm reduziert. In Bissingheim wird eine 3 m hohe Lärmschutzwand zu Beginn des nächsten Jahres die Wohnsiedlung vor Schienenverkehrslärm durch Güterzüge schützen.

Ausblick

Das Problem Luftbelastung steht derzeit durch Grenzwertsetzung und öffentlicher Presse im Vordergrund. Auch in Duisburg sind deutliche Grenzwertüberschreitungen festzustellen. Mit

Blick auf die Ermittlung Verkehrs bedingter Schadstoffbelastungen und flächendeckender Lärmbelastungen – teilweise gleiche Eingangsdaten für die Erfassung –muss es einen integrierten Betrachtungsansatz geben.

In Duisburg werden sowohl der Luftreinhalteplan als auch die Lärmkartierung Ende des Jahres vorliegen.

Durch die enge Verzahnung von Stadtentwicklungs-, Verkehrsplanung und Umweltschutz erhoffen wir, auch durch die Einbindung und Mitnahme der Bürgerinnen und Bürger in den Prozess der Aktionsplanung, die Lärm- und Schadstoffbelastungen weiter zu reduzieren.

Die Kooperationen mit Nachbarkommunen und dem Regionalverband Ruhr wird gepflegt und ausgebaut. Gerade in Ballungszentren sind Maßnahmen Stadt übergreifend.

Eine wichtige Erkenntnis für den Autofahrer ist es, sein Fahrzeug als eine Lärmquelle zu wissen und er somit vom Täter zum Opfer mutiert.