

## **Nicht umgesetzte bzw. ausstehende Vereinbarungen aus dem Vergleich mit der Umwelthilfe**

Im **Maßnahmenpaket** zum Vergleich mit der Umwelthilfe (Anlage 1) heißt es zu „**Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen**“ (S. 5f.):

(3) Für weitere Straßen [*neben schon umgesetzten Tempo 30-Maßnahmen*] sieht der vom Rat am 18. März 2021 beschlossene Lärmaktionsplan III diese Prüfung vor. Es handelt sich um:

- Benrather Schlossallee, westlich Schloßparkstraße (...)
- Rethelstr. (...)

Anschließend für weitere Details zu Maßnahmen ein **Verweis auf den Lärmaktionsplan III**:

„Weitere konkrete Details sind der AUS-Vorlage Nr. AUS/034/2020 zu entnehmen (Maßnahmenpaket, S. 6)

**Vereinbarungen im Lärmaktionsplan III für Düsseldorf** (Anlage zur Vorlage AUS/034/2020, 14.9.2020) –

Unter „3.2 Lärminderung beim Kfz-Verkehr“ heißt es darin:

„Außerdem sieht er [der Verkehrsentwicklungsplan] Infrastrukturmaßnahmen zur Bündelung und Verlagerung des Kfz-erkehrs vor, wie die Ortsumgehung Flingern, Oberbilk und Reisholz.“ (S. 26)

Und:

„Mit dem Luftreinhalteplan wird ein Maßnahmenbündel ausgehend vom Mobilitätsmanagement zur nachhaltigen Bewusstseins- und Verhaltensänderung im motorisierten Individualverkehr, der Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs verfolgt. (S.26f.)

Und:

„Die Wirksamkeit und Realisierbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf weniger als 50 Stundenkilometer auf bewohnten Hauptverkehrsstraßenabschnitten ist Gegenstand von verkehrsrechtlichen Prüfungen. Das Nebenstraßennetz ist im Stadtgebiet fast flächendeckend als Tempo 30-Zone beschildert und in Wohngebieten teilweise mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen ergänzt.“ (S. 28)

Unter **4. Handlungskonzept für den Straßenverkehr** (Punkt 3.2.1), heißt es:

„Vom Kfz-Verkehr ausgehende besonders hohe Betroffenheiten, die bisher noch nicht Gegenstand der beiden beschlossenen Lärmaktionspläne sind, herrschen an den nachfolgenden Straßenabschnitten vor. Im Zuge der Mitwirkung am LAP III hat sich gezeigt, dass die Notwendigkeit von Tempobeschränkungen dort von der Bevölkerung besonders hoch eingeschätzt wird:

- Benrather Schlossallee westlich Schloßparkstraße (...)
- Rethelstraße „ (S. 40f.)

Unter „**Verkehrslärm an überregionalen Straßen**“, „Autobahn 46: Abschnitt Bilk – Wersten“ heißt es:

Die Überwachung der Geschwindigkeit [von Tempo 80] in diesem Abschnitt ist dringend geboten. Um die Einhaltung des vorgegebenen Tempolimits und der damit verbundenen, berechneten Lärmwerte zu gewährleisten, setzt die Landeshauptstadt Düsseldorf im Lärmaktionsplan III folgendes Vorgehen fest:

→ Durchführung von Kontrollen zur Durchsetzung der angeordneten Geschwindigkeit von 80 km/h.

Falls sich so keine nachhaltige Verbesserung der Situation erreichen lässt:

→ Einführung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung.

Hinweis: Mit der Bezirksregierung Düsseldorf - Dezernat 25 - ist zu beiden Punkten kein Einvernehmen zu erlangen.“ (S. 42)

Unter „**Luftreinhalteplan 2019 der Bezirksregierung Düsseldorf und aktuelle Anforderungen**“ (02/2019) wird gefordert:

„Die Ausarbeitung und Umsetzung eines Radhauptnetzes in der Landeshauptstadt mit 300 Kilometer Streckenlänge einschließlich der Einrichtung eines geschützten Fahrradweges („Protected Bike Lane“ – PBL) nach Kopenhagener Muster.“ (S. 48)

Unter „**Maßnahmen des Lärmaktionsplans und Wechselwirkungen mit der Luftreinhaltung**“ heißt es unter „Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

Durchgeführte Studien zur Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen<sup>64</sup> zeigen tendenziell eine leichte Abnahme der Luftschadstoffbelastung infolge der Anordnung von Tempo 30. (...) Studien zeigen, dass die Homogenität des Verkehrsflusses bei Tempo 30 tagsüber deutlich besser ist als bei Tempo 50.“ (S.49f.)

Unter „**5.2 Übergeordnete Handlungsansätze und Strategien**“ wird eine Verkehrsreduzierung empfohlen:  
„Vorrangige Anforderung ist dabei die Vermeidung von Lärmemissionen durch weniger Kfz-Verkehr, was sich auch positiv auf die Luftschadstoffsituation auswirkt. Dieses Ziel sollte als nachhaltige Reduzierung der Umweltbelastungen intensiver verfolgt werden.“ (S. 51)