

## **Lärmaktionsplan IV (Rat, 10.04.25) – wichtige Aussagen**

### **1. Aufgabenstellung (S.4ff.)**

Die Lärmkartierung wurde 2022 vom Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz Düsseldorf erstellt. ... Aufgrund der Zuständigkeiten der planaufstellenden Gemeinde konzentriert sich die Maßnahmenplanung auf den Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehrslärm. Die Landeshauptstadt Düsseldorf setzt mit dem Masterplan „Reduzierung des Straßenverkehrslärms“ seit 2006 kontinuierlich lärmindernde Maßnahmen an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen um. Dafür stehen jährlich Haushaltsmittel zur Verfügung, zuletzt rund 1,0 Mio. Euro. Zusätzlich werden jährlich zwischen 200.000 und 300.000 Euro für die Förderung des passiven Schallschutzes bereitgestellt. (S. 4)

Betrachtung der Gesamtlärmproblematik: Hier sind Mehrfachbelastungen aufzudecken und zu analysieren sowie Überlegungen zur Entlastung der Betroffenen zu entwickeln. Außerdem ist der Status der ruhigen Gebiete zu überprüfen. (S.5)

Die Aktionspläne unter anderem folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung des Ballungsraums und der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Informationen zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte)
- bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen nach der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen.

Lärm-Indices: Es handelt sich dabei um den äquivalenten Dauerschallpegel in Dezibel - dB(A) für den Gesamttag, also über 24 Stunden (mit Tag-, Abend- und Nachtwert), bzw. für den Nachtzeitraum. ... Die Lärmwirkungsforschung stellt fest, dass bei Mittelungspegeln von  $LDEN \geq 65$  dB(A) am Tag und  $LNight \geq 55$  dB(A) das Risiko von Herz- / Kreislauferkrankungen zunimmt. Diese Werte nennt auch das Umweltgutachten zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung des Sachverständigenrats für Umweltfragen. Für Gebiete, bei denen Geräuschbelastungen in dieser Höhe auftreten, sind Maßnahmen zur Lärminderung zu erarbeiten. (6f.)

Am 30. Juni 2022 waren in Düsseldorf insgesamt 443.96312 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Es pendelten werktäglich 277.674 Menschen nach Düsseldorf und 97.428 Menschen aus Düsseldorf zu ihren Arbeitsstätten außerhalb der Stadt. ... (8) In den Jahren 2020 bis 2022 war die Mobilität eingeschränkt. Um diese zeitlich begrenzten Effekte auszublenden, wurden bei allen Verkehrsarten die Zahlen von 2019 für die Lärmkartierung zugrunde gelegt. (9)

### **2. Bestandsanalyse (S. 11ff.)**

Für den Straßenverkehr wurde neben den Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr beziehungsweise rund 8.200 Kraftfahrzeugen am Tag zusätzlich im Stadtgebiet Düsseldorf das Straßennetz ab etwa 1.000 Kfz pro Tag in die Berechnungen zum Straßenverkehrslärm einbezogen. ... Die Zählraten sind auf den Stand Dezember 2021 aktualisiert worden. (S. 11)

Nach wie vor stellen die von Personenkraftfahrzeugen und Lastkraftwagen im Straßennetz erzeugten Roll- und Motorengeräusche für die Bevölkerung die Hauptbelastungsquelle der Lärmimmissionen im Stadtgebiet Düsseldorf dar. ... **Insgesamt sind am Gesamttag ebenso wie in der Nacht rund 10 % der Düsseldorfer Wohnbevölkerung potentiell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln des Straßenverkehrs von über 65 dB(A) LDEN oder über 55 dB(A) LNight ausgesetzt.**

**Tabellenzusammenfassungen** für lärmrelevante Straßen in den Wohnungen (S. 12f.):

#### a) Tagesbelastung (LDen)

Summe > 55: 485.500 Einw. (75 %)

Summe > 65: 169.100 Einw. (26 %)

Summe > 70 77.600 Einw. (12 %)

#### b) Nachbelastung (Lnight)

Summe > 50: 358.400 Einw. (56 %)

Summe > 55: 187.700 Einw. (29 %)

Summe > 60: 85.600 Einw. (13 %)

*Es folgen Tabellen über die Anzahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude, die von Straßenverkehrslärm betroffen sind (Tab. 2), von Umgebungslärm an Schienenwegen des Bundes in ihren Wohnungen belasteten Menschen (Tab. 3) und Anzahl der in ihren Wohnungen belasteten Menschen von Stadt- / Straßenbahnverkehrslärm sowie Tabellen zu Belastung durch Hafenzugverkehr und Flugverkehr. (S. 13ff.)*

**Tabelle 11:** Anzahl der Menschen, die durch Umgebungslärm gesundheitlich belastet werden

Kfz-Verkehr: 93.9000 stark Belästigte / 24.800 stark Schlafgestörte / 200 Herzerkrankungen

DB Schiene: 8.700 stark Belästigte / 3.800 stark Schlafgestörte / \*

sonst. Schiene: 21.700 stark Belästigte / 10.300 stark Schlafgestörte / \*

Flugverkehr 2.700 stark Belästigte / 200 stark Schlafgestörte / \*

\* nicht zu ermitteln (S.18)

### 2.3 Vergleich mit früheren Lärmkartierungen (S. 18f.)

... Im Zeitraum seit der letzten Fortschreibung des LAP haben sich in Düsseldorf keine wesentlichen **verkehrlichen Veränderungen** ergeben. (S.19)

#### 2.4.2 Belastung durch Kfz-Verkehr (S. 20)

Es zeigt sich, dass im Grunde alle Wohngebäude an Hauptverkehrsstraßen mit Pegeln LDEN (Kfz)  $\geq 65$  dB(A) belastet sind. **Die meisten belasteten Anwohner befinden sich in den innenstadtnahen dicht besiedelten Stadtteilen wie z.B. Oberbilk, Pempelfort, Bilk und Düsseltal oder Stadtmitte, bis zu 50% der Anwohner sind von Kfz-Lärm betroffen.**

#### 2.4.3 Belastung durch Stadt-/Straßenbahnverkehr (S. 20f.)

Der überwiegende Teil der Gleisabschnitte mit eingedecktem bzw. asphaltiertem Oberbau führt in den anliegenden Wohngebäuden zu Betroffenheiten. Ins Auge springen die Achsen Hüttenstraße / Oberbilk Allee, Ackerstraße / Birkenstraße und Brunnenstraße / Himmelgeister Straße. An Gleisabschnitten mit offenem Oberbau, d.h. an Schotter- oder Rasengleisstrecken, liegen in der Regel keine Belastungen LDEN  $\geq 65$  dB(A) vor. (S. 20)

#### 2.4.4 Belastung durch Eisenbahnverkehr (S. 21)

Die Auswertung basiert auf den Fassadenpegeln, die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellt wurden. Die meisten Bewohner von unmittelbar an der Bahntrasse liegenden Wohngebäude sind von Eisenbahnlärm betroffen. Die auffälligsten Belastungsschwerpunkte mit den meisten Betroffenen befinden sich in den dicht besiedelten Innenstadtbereichen südlich des Hauptbahnhofs (Gustav-Poensgen-Straße / Oberbilk Allee / Arnimstraße / Färberstraße), an der Hauptstrecke Richtung Norden (Gerresheimer Straße / Birkenstraße / Rethelstraße / Toulouser Allee / Ahnfeldstraße) sowie im südlichen Stadtgebiet in den Bereichen Süllenstraße und Further Straße. (S. 21)

#### 2.4.5 Belastung durch Flugverkehr (S. 21)

Von Lärmbelastungen LDEN  $\geq 65$  dB(A) durch Flugverkehr sind in Düsseldorf ausschließlich Einwohner in Lohausen betroffen.

## 2.4.6 Mehrfachquellenbelastung - Stadt- / Straßenbahn- und Eisenbahnverkehr (S. 21)

In Bereichen mit Eisenbahn- und Stadt- / Straßenbahnverkehr kommt es an einzelnen Wohngebäuden zu Belastungen durch beide Verkehrsmittel. Nennenswert sind hier die Oberbilker Allee, die Hüttenstraße und die Gerresheimer Straße.

**Abbildung 2:** Betroffenheitsanalyse – Lärm gesamt (Kfz – Strab – DB – Flug) – S. 23

**Abbildungen 3 – 5:** Auszüge aus der Karte zur Betroffenheitsanalyse im Umfeld Corneliusstraße, Bilker / Oberbilker Allee, Legende siehe Abb. 2) – S.24

## 3 Auswertung bisheriger Lärmschutzaktivitäten (S. 25ff.)

### 3.1 Analyse der Lärmaktionspläne I, II und III (S.25f.)

Zusammengefasst: die Umsetzung der im Lärmaktionsplan 1 enthaltenen Maßnahmen des Masterplans "Reduzierung des Straßenverkehrslärms" ist weitgehend erfolgt. Handlungsbedarf besteht bei der Lärmbekämpfung an den Autobahnen im Stadtgebiet. Dies ist Aufgabe der Autobahn GmbH. Für die A 46, Abschnitt Werstener Trog, sollten lärmindernde Fahrbahnbeläge aufgebracht wie auch eine wirksame Geschwindigkeitsüberwachung umgesetzt werden. Die A 59 verläuft dicht entlang von Wohnquartieren in Garath und Hellerhof und führt dort zu Überschreitungen der Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung. Die Autobahn GmbH ist aufgefordert, hier Geschwindigkeitsbegrenzungen zu prüfen. (25f.)

### 3.3 Lärminderung bei Verkehrslärmquellen / 3.3.1 Lärminderung beim Kfz-Verkehr Ansätze der Lärminderung (S. 28f.)

- **Vermeidung von Kfz-Verkehr:** **Die Vermeidung von Kfz-Fahrten ist die wirksamste Form der Verkehrslärmreduzierung.** Zusätzlich wird der Einsatz lärmarmen Verkehrsmittel unterstützt. Dazu entsteht in Düsseldorf ein Radhauptnetz, u.a. mit Radschnellwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen, welches immer weiter ausgebaut wird. (S. 28)

- **Bündelung und Verlagerung von Kfz-Verkehr (S. 29):**

Das Düsseldorfer Straßennetz ist in ein Haupt- und Nebenstraßennetz untergliedert. Das Amt für Verkehrsmanagement überarbeitet zurzeit diese Einteilung. Das Ergebnis soll in den Mobilitätsplan D einfließen. Damit verbunden ist die Zielsetzung einer Stärkung umweltverträglicher Mobilität und der Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen (siehe Kap. 5.2). Ziel ist die Bündelung und Verlagerung von Verkehrsströmen auf den Hauptachsen - dies kann zu einer Entlastung im Nebennetz führen, ohne dass gleichzeitig wesentliche Verschlechterungen an den Hauptachsen auftreten.

- **Verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs (S. 29):**

**Zum verträglichen Kfz-Verkehr gehören unter anderem ein verbesserter Verkehrsfluss (zum Beispiel grüne Welle), reduzierte Geschwindigkeiten sowie optimierte Fahrbahnen.**

### 3.3.2 Lärminderung im Stadt-/ Straßenbahnverkehr:

*Rasengleise einbauen, wo immer möglich, und gedämpfte Schienen bei Neubau (s.S. 30)*

## 4 Handlungskonzept (S. 33ff.)

Im Vergleich zum LAP III aus 2021 ist eine Zunahme der Anzahl lärmbelasteter Menschen zu erkennen. Selbst wenn dies u.a. an veränderten Rechenvorgaben liegt, wird deutlich, dass die Notwendigkeit zur Fortsetzung und verstärkten Umsetzung von Maßnahmen insbesondere zum Lärmschutz an Straßen und Schienenstrecken besteht.

Soweit die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV43 überschritten sind, steht den vom Lärm Betroffenen nach aktueller Rechtsprechung<sup>44</sup> ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung zu. **Dieser Anspruch kann sich zu einer Pflicht verdichten, wenn die Lärmbelastung die Schwelle der gesundheitlichen Relevanz überschreitet. Bei diesen Straßenabschnitten ist eine verkehrsbehördliche Prüfung auf Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes angezeigt.** (S. 33f.)

Für Temporeduzierungen wird eine bereits im LAP vorbereitete und zeitnah realisierbare Umsetzungsstrategie erwartet. ... Die Vorschläge, für die zumindest ein Minimalkonsens auf Tempo 30 erzielt werden konnte, sind im Kapitel 4.2.1 aufgelistet. ... **Letztlich kann die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen mit dem Beschluss zum LAP IV bei den dafür geeigneten Straßen umgehend in Angriff genommen werden.** Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden aufgrund der drängenden gesundheitlichen Relevanz zukünftig eine größere Bedeutung erlangen. Der Lärmschutz der betroffenen Bevölkerung ist als ernstzunehmende Aufgabe aller Akteure im Verkehrswesen anzusehen. ... Insoweit muss der Umsetzung bisher unerledigter Maßnahmen der drei beschlossenen Lärmaktionspläne stärkere Priorität eingeräumt werden. (S. 34)

#### **Vorgehensweise beim Lärmaktionsplan IV**

Die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung für Düsseldorf setzt somit bei den noch unerledigten Maßnahmen an. Aus der Tabelle in Anlage 2 geht der noch offene Handlungsbedarf hervor. Soweit sich parallel dazu über Aktivitäten Dritter an den über ca. 370 anderen Straßenabschnitten, bei denen die Auslöseschwelle der Lärmaktionsplanung überschritten ist, Chancen ergeben, den Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen zu verbessern, werden diese soweit wie möglich genutzt. (S. 35)

#### **4.2.1 Straßenverkehrslärm**

Vergleichsweise kostengünstig und in einer Reihe von Großstädten<sup>48</sup> erfolgreich erprobt, ist die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen beispielsweise von 50 auf 30 km/h. Gerade während der sensiblen Nachtzeit ist damit eine Entlastung von im Mittel 3 dB(A) erreichbar. Bei vielen bewohnten Abschnitten an Hauptverkehrsstraßen in Düsseldorf liegen die Beurteilungspegel des Straßenverkehrs im gesundheitlich relevanten Bereich. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes nach § 45 StVO kann im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Abwägung geboten sein, wenn dadurch gesundheitliche Risiken vermieden oder gemindert werden können. Neben den bereits in den LAP I bis III beschlossenen Maßnahmen soll über den LAP IV an weiteren 19 Straßenabschnitten der Lärmschutz verbessert werden. ... **Im Zusammenhang mit den Geschwindigkeitsreduzierungen ist die verwaltungsinterne Prüfung bereits bei der Abstimmung zum LAP IV erfolgt. (S.35f.) ... Es soll so eine beschleunigte Umsetzung erfolgen.** Die Anordnung von Tempo 30 ist auf folgenden Straßen vorgesehen (S. 36):

- Kaiserswerther Straße von Reeser Platz bis Freiligrathplatz (S1)
- Rather Straße von Münsterstraße bis Rheinmetallallee (S2)
- Himmelgeister Straße, südlich Auf'm Hennekamp (S5)
- Volmerswerther Straße, nördlich Fähr-/Germaniastraße (S6)
- Herzogstraße von Corneliusstraße bis Hüttenstraße (nur nachts) (S7)
- Kürtenstraße zwischen Herdecker Straße und Theodorstraße / Hamborner Straße (S11)
- Pöhlenweg von Ludenberger Straße bis Sulzbachstraße (nur nachts) (S13)
- Torfbruchstraße von Sulzbachstraße bis Hallesche Straße (nur nachts) (S14)
- Gubener Straße von Sandträgerweg bis Gothaer Weg (S15)
- Am Turnisch (nur nachts) (S16)
- Ickerswarder Straße von Münchener Straße bis Kölner Landstraße (S17)

[Anm.: S 1 -17 bezieht sich auf die ausführlich dargestellte Maßnahmenplanung im Anhang]

Im Vorlauf zur Umsetzung dieser Tempo 30-Maßnahmen ist die Steuerung der Lichtsignalanlagen zu überprüfen, ebenso wie die Auswirkungen auf den betrieblichen Ablauf beim ÖPNV einschließlich der Fahrpläne der betroffenen Linien. Sobald der Bedarf zur grundlegenden Erneuerung der Fahrbahn gegeben ist, soll der **Einbau von LOA-Belägen** bei den oben aufgelisteten und zusätzlich auf folgenden Straßen erfolgen:



- Roßstraße von Klever Straße bis Kennedydamm (S3)
- Brehmstraße von Heinrichstraße bis Grunerstraße (S4)
- Düsseldorfer Straße, östlicher Teil (S8)
- Arnulfstraße / Lütticher Straße zwischen Quirinstraße und Niederkasseler Kirchweg (S9)

Im Zuge des Ausbaus der Radverkehrsanlagen, insbesondere der Anlage von Radfahrstreifen, rückt die „emittierende“ Fahrbahn von den Wohngebäuden ab, was zu einer Minderung der Verkehrslärmbelastung an den Fassaden angrenzender Wohngebäuden führt. Dies ist für

- die Roßstraße (S3) zu prüfen.

#### **Verkehrslärm an überregionalen Straßen (S. 38f.)**

**Da die Lärmbelastung dort (entsprechend LAP III) nach wie vor besteht, was durch eine große Zahl von Rückmeldungen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung bekräftigt wurde, bleibt die Forderung nach Geschwindigkeitsreduzierung im LAP IV bestehen.** Es handelt sich um folgende Abschnitte (S.38):

- Nördlicher Zubringer / A 52 von Dorstener Straße bis Herdecker Straße (S10)

Zur Einhaltung der Lärmsanierungswerte für Bundesautobahnen ist stadtauswärts eine Tempobegrenzung auf 70 km/h erforderlich.

- A 46: Höhe Freiburger Straße (S.18) Hier ist die Autobahn in den letzten Jahren verbreitert worden, ohne bisher die damit verbundenen Auflagen der 16. BImSchV umzusetzen. Der Einbau von offenporigen Fahrbahnbelägen bis zum Werstener Tunnel ist **zwar zugesagt, aber noch immer nicht ausgeführt.** Bis dahin sollte dort zumindest Tempo 100 vorgeschrieben werden.

- A 46: Werstener Trog (aus LAP I)

Dieser innerstädtische Autobahnabschnitt ist insbesondere durch die Trogbauweise zwischen dem Universitätstunnel und dem Tunnel Wersten gekennzeichnet. Die seit Jahren in Aussicht gestellte Aufbringung von lärm mindernden Fahrbahnbelägen wurde von der Autobahnverwaltung bisher nicht umgesetzt. Außerdem wird das dort angeordnete Tempo 80 nachweislich sehr häufig überschritten. **Schon die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt deutlich über der zulässigen Schwelle. Die Überwachung der Geschwindigkeit in diesem Abschnitt ist dringend geboten.**

- A 46: Fleher Brücke (aus LAP I)

Obwohl die Anzahl der Fahrspuren auf der Brücke wegen Bauschäden von 3 auf 2 in beiden Richtungen reduziert wurde, ist die Begrenzung auf 80 km/h wieder aufgehoben worden, sodass nun 120 km/h zulässig ist. **Dies sollte baustellenbedingt umgehend wieder zurückgenommen werden.**

#### **4.2.2 Stadt- / Straßenbahnverkehr (S. 39)**

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP IV zeigt mit fast 700 Rückmeldungen erneut auf, **dass Schienenlärm und Vibrationen ausgehend von Gleistrassen der Stadt- / Straßenbahnen von den betroffenen Menschen als großes Problem gesehen wird.**

Die Schaffung von begrünten Bahntrassen wird auch in den nächsten Jahren Schwerpunkt des Lärmschutzes beim Stadt- / Straßenbahnverkehr sein. Eine Arbeitsgruppe von Stadt und Rheinbahn klärt dazu ab, welche neuen Abschnitte dafür geeignet sind. ... Außerdem ist in Kurvenabschnitten durch Schmiermittel zu verhindern, dass Bahnen beim Durchfahren Quietschgeräusche erzeugen. Die Rheinbahn AG setzt dazu bei Bedarf geeignete Vorrichtungen ein (z.B. Kurvenschmieranlage an der neuen Brücke für die U81, die gerade gebaut wird). ... Das Problem wird von vielen Straßenabschnitten (z.B. Ludenberger-, Rethel-, Lichtstraße und Kaiserswerther Straße) berichtet und sollte gezielt angegangen werden. Deshalb wird im LAP IV festgelegt, dass ab sofort bei jeder grundlegenden Erneuerung des Oberbaus bzw. bei jedem größeren Schienenaustausch in bewohnten engen Straßenquerschnitten eine elastische Schienenlagerung nach dem verfügbaren Stand der Technik erfolgt.

#### 4.2.3 Eisenbahnverkehr (S. 40f.)

#### 4.2.4 Flugverkehr (S.41f.)

### 4.3 Ruhige Gebiete (S. 42f.)

Die 2002 in Kraft getretene EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG fordert die Identifizierung von ruhigen Gebieten und Maßnahmen zur Vermeidung von Lärmzunahmen. ... Bei ruhigen Gebieten handelt es sich um Flächen, die eine Entlastung von den hohen Lärmpegeln in der geschäftigen Umgebung der Stadt bieten können, die regelmäßig für die breite Öffentlichkeit zugänglich sind und die einen besonderen Schwerpunkt auf Freizeit- und Erholungsnutzung setzen. Die Gebiete werden in folgende Kategorien unterteilt: u.a. Stadtoasen:

- kleinere innerstädtische Grünflächen bis 30 ha, die von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Darunter fallen z.B. Parks, Kleingartenanlagen, Friedhöfe und Flächen, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktaufnahme dienen. (S. 43) ...

Neu aufgenommen werden • Sternwartpark • Südfriedhof • Rheinaue Hafen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde abgefragt, was einen Ruheort auszeichnet und wie er vorzugsweise erreicht wird (siehe Kapitel 6). Als Ergebnis stellt sich mehrheitlich dar, dass ein ruhiger Ort im Grünen liegen sollte und bestenfalls zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden kann. (S. 44)

#### Abbildung 6: Ruhige Gebiete / Stadtoasen in Düsseldorf (S. 45)

### 5. Verknüpfung mit anderen raumbezogenen Planungen (S.46ff.)

#### Lärminderung und Luftreinhaltung

Lärm und Luftverunreinigungen haben in den bewohnten Quartieren der Städte meist verkehrliche Ursachen und können grundsätzlich mit den gleichen Maßnahmen bekämpft werden. Bei verkehrsbedingten Umweltbelastungen ist insbesondere der strategische Ansatz der Vermeidung von Kfz-Verkehr eine nachhaltige Maßnahme zur Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Auch Verkehrslenkung in unbebaute Bereiche und Verkehrsverstetigung ermöglichen Reduzierungen bei beiden Umweltfaktoren.

#### Luftreinhalteplan 2022 (S. 46)

Auf europäischer Ebene werden derzeit neue verschärfte Grenzwerte im Sinne eines weitreichenden Gesundheitsschutzes verhandelt. **Die EU orientiert sich an den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) aus 8/2021, die hierbei den aktuellen Erkenntnisstand der Medizin, insbesondere der Epidemiologie und der Toxikologie, im Blick hatte.**

#### 5.1 Wirkungen der Maßnahmen zur Luftreinhaltung auf die Lärmbelastungssituation (47f.)

##### Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (S. 48)

Die für die Düsseldorfer Straßenabschnitte herausgearbeiteten Vorschläge werden mit der Lichtsignalanlagenkoordinierung vereinbar sein, so dass sich die Qualität des Verkehrsflusses zumindest nicht verschlechtert wird. **Studien zeigen, dass die Homogenität des Verkehrsflusses bei Tempo 30 tagsüber besser ist als bei Tempo 50. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** auf den im Kap. 4 benannten Straßenabschnitten wird aus lufthygienischer Sicht befürwortet. Dies gilt auch für Temporeduzierungen auf 100 km/h.

#### 5.2 Übergeordnete Handlungsansätze und Strategien - Mobilitätsplan D (S. 48f.):

In Erweiterung der Aufgaben und Strategien eines Verkehrsentwicklungsplans wird für Düsseldorf derzeit der Mobilitätsplan D aufgestellt<sup>63</sup>. Er soll die Leitlinien für die Verkehrsentwicklung bis 2030 definieren. Neben der Steuerung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz und der Betrachtung des ganzheitlichen Zusammenspiels aller Verkehrsarten soll mithilfe zielgruppenspezifischer Maßnahmen ein Wandel im Mobilitätsverhalten der

Düsseldorferinnen und Düsseldorfer vorangetrieben werden. **Der Stadtrat hat dazu ambitionierte Vorgaben zur Veränderung des modal splits, also der Aufteilung der Verkehrsmittel getroffen.** Dies würde langfristig zu einer Senkung der Lärmbelastung im Stadtgebiet führen.

... Aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist relevant, dass damit eine **Neuordnung des Hauptverkehrsstraßennetzes einhergeht, um den verkehrspolitischen Zielen zu entsprechen.** Mit dem zukünftigen MIV-Zielnetz erfolgt eine Hinwendung auf eine ganzheitliche Mobilitätsbetrachtung. **Angestrebt wird eine Reduzierung des Hauptverkehrsstraßennetzes, um mehr Spielraum für die Umverteilung von Straßenräumen zugunsten der aktiven Mobilität, Begrünung und generell mehr Aufenthalts- und Lebensqualität zu gewinnen.** (S. 48)

Damit ergeben sich aus Sicht des Verkehrslärmschutzes Chancen im Hinblick auf eine Senkung der Kfz-Bewegungen in den Hauptverkehrsstraßen, die zukünftig herabgestuft werden. **Der Lärmaktionsplan verweist auf übergeordnete Handlungsansätze und Strategien.** Auch diese weisen z.T. Synergien mit der Luftreinhalteplanung auf und sind bei der zukünftigen Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen (S.48f.):

- **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 im Mobilitätsplan D intensiv verfolgt werden.** Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang weitere Aktivitäten zu nennen, die zu einer Attraktivierung umweltverträglicher Verkehrsmittel beitragen und damit auch Lärm und Luftbelastung in Düsseldorf reduzieren helfen:

- Einführung des „RheinTakts“ für Busse und Bahnen
- Ausbau von Mobilstationen und
- Förderung von Lastenrädern. (S. 49)

## **7 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen (S. 54ff.)**

**In Düsseldorf sind gemäß aktueller Lärmkartierung von 2022 durch Pegel im potenziell gesundheitsgefährdenden Bereich (LDEN > 65 dB(A) und LNight > 55 dB(A)) am Gesamttag betroffen:**

- durch Straßenverkehr:  
169.100 Personen am Gesamttag und  
187.700 Personen in der Nacht,
- Schienenverkehr des Bundes:  
7.900 Personen am Gesamttag und  
14.100 Personen in der Nacht,
- Stadt- / Straßenbahnverkehr:  
44.000 Personen am Gesamttag und  
53.800 Personen in der Nacht,
- Flugverkehr:  
1.500 Personen am Gesamttag und  
600 Personen in der Nacht.

**Tabelle 12: Maßnahmenplan des LAP IV zur Lärminderung (S. 55)**

**Tabelle 13: Abschätzung der Lärminderungswirkungen des Maßnahmenplans (S. 56)**

**Ausblick (S. 57f.)**

Die Geräuschbelastung ausgehend von Kraftfahrzeugen ist in den Großstädten ein großflächiges Problem. **An den Hauptverkehrsstraßen, auf denen der Verkehr gebündelt verläuft, werden regelmäßig Dauerschallbelastungen ermittelt, die gesundheitliche Risiken**

**darstellen.** Mit den bisherigen Maßnahmen kann dieses Problem höchstens gelindert, nicht aber wirkungsvoll reduziert werden. Wie bereits im LAP III festgestellt, lässt sich das nur durch zwei grundlegende Strategien erreichen:

- **Veränderung des Mobilitätsverhaltens, so dass der weit überwiegende Anteil des innerstädtischen Verkehrs mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln (Umweltverbund) abgewickelt wird** oder

- Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen, deren Motoren- und Rollgeräusche in der Summe um mindestens 10 dB(A) gegenüber dem heutigen Fahrzeugmix reduziert sind.

Auch zur Aufstellung des LAP IV muss diagnostiziert werden, dass wir von beiden Szenarien noch weit entfernt sind. **Bemühungen sind dazu im vergangenen Jahrzehnt meist in den Ansätzen stecken geblieben. So ist nicht einmal ein eindeutiger Trend zu verzeichnen, der in diese Richtung weist. ...**

Bezogen auf Düsseldorf setzt dies eine Verkehrsentwicklungsplanung voraus, die den Weg hin zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung ebnet. ... Wenn eine Erkenntnis aus zwanzig Jahren Lärmaktionsplanung gezogen werden kann, so diese: Der Ansatz mittels Erfassung der konkreten Belastungen ist richtig – das Instrumentarium aber ist unzureichend, um die mit dem Umgebungslärm verbundene Problematik in städtischen Ballungsräumen grundlegend zu lösen.

#### **Anlage 1**

Liste der von der Stadt Düsseldorf ermittelten belasteten Straßenabschnitte (S. 62ff. – 9 S.)

#### **Anlage 2**

Masterplan „Reduzierung von Straßenverkehrslärm in Düsseldorf“ (S. 72ff.- 7 Seiten)  
Straßenabschnitte, an denen Lärmreduzierungsmaßnahmen vorgesehen sind

#### **Anlage 3**

LAP IV - Maßnahmen zum Lärmschutz an Straßenabschnitten (S. 79ff.)

**In Düsseldorf ist bei etwa 370 Straßenabschnitten die Auslöseschwelle der Lärmaktionsplanung (LDEN: 65 dB(A)) überschritten.** Mit dem LAP IV sollen die in den nachfolgenden Deckblättern aufgelisteten Straßen vom Verkehrslärm entlastet werden, indem die dort dargestellten Maßnahmen umgesetzt werden.

**Maßnahmenplanungen werden dargestellt für:**

Kaiserswerther Str. S1 (S. 81), Rather Str. S2 (82), Roßstr. S3 (S. 83), Brehmstr. S4 (S. 84), Himmelgeister str. S5 (S. 85), Volmerswerther Str. S6 (S. 86), Herzogstr. S7 (S. 87), Düsseldorfer Str. S8 (S. 88), Arnulf-/Lütticher Str. S9 (S. 89), Nördl. Zubringer S10 (S. 90), Kürtenstr. S11 (S. 91), Kürtenstr. S12 (. 92), Pöhlenweg S13 (S. 93), Torfbruchstr. S14 (S. 94), Am Turnisch S16 (S. 96), Ickerswarder Str. S17 (S.97), A46 Eller S18 (S. 98), A59 S19 (S. 99-102).

#### **Anlage 4**

Beteiligungsverfahren zum Lärmaktionsplan IV (S. 103ff.)

Zusammenstellung der Antworten zum Fragenbogen der Öffentlichkeitsbeteiligung

D. Wöske

Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf