



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Kreisverband Düsseldorf/Mettmann/Neuss

Stellungnahme zum Vorentwurf des Lärmaktionsplans 2009 der Stadt Velbert

1. Allgemeines

Das Bundesimmissionsschutzgesetz mit der ihm zuzurechnenden Lärminderungsverordnung definieren als Ballungsraum ein Gebiet, für das bestimmte Grenzwerte überschritten werden (z.B. Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte). Für das Gebiet des Kreises Mettmann trafen bei Inkrafttreten dieser gesetzlichen Regelungen diese beiden Kriterien zu. Das Gebiet des Kreises Mettmann wäre demnach ein Ballungsraum im Sinne des Gesetzes gewesen. Die Verwaltungen in der Bundesrepublik haben den Begriff „Gebiet“ auf den Begriff „Stadt“ eingeschränkt. Alle Städte im Kreis erfüllen für ihr Stadtgebiet nicht die genannten Kriterien. Velbert überschreitet aber ein anderes Kriterium: die Verkehrsdichte auf bestimmten Straßenabschnitten. Die Verkehrsdichte ist so hoch, dass bereits in der ersten Phase der Umsetzung der Lärminderungsrichtlinie Velbert betroffen war. Bei dem jetzt vorgelegten Lärmaktionsplan handelt es sich also um einen Nachholbedarf. Dementsprechend sollten die Fristen für die Realisierung der Planziele gegenüber der jetzt vorgelegten Fassung verkürzt werden.

Der VCD begrüßt die Verfolgung eines integralen Konzepts bei der Lärminderung, also die Einbeziehung von Möglichkeiten, den individuellen motorisierten Straßenverkehr zugunsten des ÖPNV sowie des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs zu reduzieren. Dabei wird allerdings deutlich, dass der überwiegende Teil dieser Maßnahmen auch die Nachbargemeinden betrifft (z.B. neue Buslinien, Änderungen vorhandener Buslinien, Einrichtung von Schnellbusverbindungen, Anbindung an den schnellen Schienenverkehr, Wiederbelebung der Niederberg-Bahn). Um die entsprechenden Maßnahmen besser realisieren zu können, wird die Gründung eines Verkehrs-Zweckverbandes für den niederbergischen Raum vorgeschlagen.

2. Relevante Lärmquellen / Fluglärm

In Velbert wird nur der Straßenlärm betrachtet. Der Fluglärm wird im Lärmaktionsplan als nicht relevant bezeichnet. Dies mag formal



Wir gehen neue Wege



stimmen; die tatsächliche Lärmbelastung durch Flugzeuge ist aber nicht unerheblich, wie in den vergangenen Wochen leicht festzustellen war. Vor allem in den frühen Morgen- und späten Abendstunden war bei bestimmten Wetterlagen zumindest im Norden der Stadt der Fluglärm so stark, dass eine Unterhaltung im Freien über längere Zeit nicht mehr möglich war. Es wird daher vorgeschlagen, diesen Punkt näher zu betrachten und die Voraussetzungen für die Vernachlässigung des Fluglärms zu überprüfen.

3. Zentraler Omnibusbahnhof

Die geplanten Maßnahmen einer geänderten Verkehrsführung in Velbert werden anhand mehrerer Alternativen diskutiert. Nicht so beim Thema „Zentraler Omnibus-Bahnhof“. Der Plan, diese Drehscheibe des Busverkehrs auf den Willy-Brandt- Platz zu legen, erscheint zunächst plausibel. Nimmt man jedoch das Vorhaben ernst, die Niederberg-Bahn wieder zu beleben, kommen doch Zweifel. Es wird angeregt, einen alternativen Standort in unmittelbarer Nähe eines möglichen Haltepunktes der Niederberg-Bahn zu diskutieren.

4. Bevorzugung des Fahrradverkehrs und des ÖPNV

Die Benutzung vor allem der S-Bahn-Linie S 9 kann attraktiver gestaltet werden, wenn es an den Bahnstationen Fahrradboxen gäbe, in denen man sein privates Fahrrad einstellen kann. Auch die Einführung von Leih-Fahrrädern wird vom VCD vorgeschlagen. Mit solchen Leihstationen könnten auch Pkw-Parkplätze und Parkhäuser am Stadtrand oder an den Knotenpunkten im Bereich Heidestraße-Berliner Straße ausgestattet werden, so dass es nicht zwingend ist, mit dem Pkw ins Zentrum zu fahren (Park-and Bike-Plätze). Damit könnte ein Teil des motorisierten Individuellen Nahverkehrs entfallen, der ja laut Lärmaktionsplan einen erheblichen Anteil an der Lärmemission hat.

Zur Zeit gibt es an vielen Stellen in der Innenstadt die Regelung, eine halbe Stunde kostenlos zu parken, erst danach wird eine Gebühr fällig. Diese Regelung ist im Hinblick auf eine Verringerung des Autoverkehrs kontraproduktiv; sie begünstigt das spontane Hineinfahren in die Stadt, um eine schnelle Besorgung zu machen.





VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Kreisverband Düsseldorf/Mettmann/Neuss

Die Suche nach einem freien kostenlosen Parkplatz erzeugt noch einmal zusätzlichen Verkehr. Der VCD schlägt vor, auf diese Regelung zu verzichten. Außerdem schlagen wir vor, die Parkgebühren an die VRR-Fahrpreise anzugleichen, z.B. soll die 1.. Parkstunde soviel kosten wie das Kurzstreckenticket. Eine solche Regelung sollte mit den Nachbargemeinden abgestimmt werden, um ein Ausweichen der Käufer dorthin zu erschweren.

5. Anbindung an die Nachbarstädte

Der Lärmaktionsplan weist zu Recht auf die mangelhafte Anbindung von Velbert an die Nachbarstädte hin. Vor allem wird die schlechte Anbindung an Düsseldorf kritisiert. Es ist fraglich, ob der Lückenschluss der A 44 hier eine Verbesserung bringt, da schon heute in Düsseldorf beim Verlassen der A44 hinter dem Flughafen erhebliche Wartezeiten entstehen, ganz zu schweigen von der Alternative, über das Mörsenbroiche Ei nach Düsseldorf reinzufahren.

Ähnlich ist die Situation in der Verlängerung der Ausbaustrecke A44/B227 im Bereich Essen. Zwar kommt man schnell nach Kupferdreh, aber die Weiterfahrt in Richtung Ruhrallee und Essener Innenstadt mit Anbindung an die A 40 ist vor allem in den Hauptverkehrszeiten eine Qual. Auch hier wird der Lückenschluss der A44 die unbefriedigende Lage noch verschärfen. Eine Verbesserung der Anbindung an die S-Bahn-Linie 9 schafft alternative Möglichkeiten nach Essen und ins angrenzende Ruhrgebiet zu kommen.

Für die verbesserte ÖPNV-Anbindung an Düsseldorf sollte nicht nur die S-Bahn-Station Ratingen-Ost betrachtet werden, sondern auch die S-Bahn-Stationen (Ratingen-) Hösel und (Essen-)Kettwig-Stausee.

Zur S-Bahn-Station Hösel gibt es bereits eine direkte Bus-Verbindung (Linie 770). Diese Linie muss beschleunigt oder durch eine Schnellverbindung ergänzt werden. Sie könnte als Schnell-Linie vom Willy-Brandt-Platz nach Neviges (anstatt wie bisher zur Christuskirche) geleitet werden, wo sie Anschluss an die S9 nach Wuppertal und Essen hätte .

Ebenfalls gibt es bereits eine direkte Bus-Verbindung nach Ratingen-Ost mit der Linie 771. Hier gilt dasselbe wie für die Linie 770.



Wir gehen neue Wege



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Kreisverband Düsseldorf/Mettmann/Neuss

Zu Recht wird der Flughafen-Bahnhof in Düsseldorf mit seinem großen Angebot an S-Bahn, RE-Express, IC- und ICE-Linien im Lärm-Aktionsplan erwähnt.. Eine solche Direktverbindung wird besonders nach dem Lückenschluss der A44 interessant.

Die hier genannten Beispiele zeigen klar die Notwendigkeit, schnell einen Nahverkehrsplan für Velbert begleitend zum Lärmaktionsplan zu erstellen.

6. B224 vom Kreuz Velbert-Nord bis zur Stadtgrenze Velbert-Essen

Auch dieser Abschnitt gehört zu den Straßen mit mehr als 16400 Fahrzeugen pro Tag. Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung der Anwohner fehlen im Aktionsplan. Dieser Straßenabschnitt ist zwar nicht lückenlos bebaut, jedoch leiden auch seine Anwohner unter dem ständig wachsenden Lärm.

Nördlich der Kreuzung am Nordfriedhof hat die B224 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h. Sie ist dort mit stattlichen älteren Bäumen gesäumt, die mangelhaft gepflegt werden. Der VCD schlägt vor, auf diesem Straßenabschnitt bis zur Einmündung des Grundscheidtswegs nachts die Geschwindigkeit auf 50 km/h zu senken. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung empfiehlt sich auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die in die kleinen Nebenstraßen und Höfe abbiegenden oder aus ihnen herausfahrenden Fahrzeuge. Die an diesem Straßenabschnitt stehenden alten Kastanien bilden selbst einen Lärmschutz für die angrenzenden Wohnhäuser, werden aber nicht ausreichend gepflegt. Im Sinne des ganzheitlichen Lärmminderungskonzepts empfiehlt der VCD, in den Lärmminderungsplan auch solche natürlichen Lärmminderungsmöglichkeiten einzubeziehen.



Wir gehen neue Wege