

Gemeinsame Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU zu dem Lärmaktionsplan der Stadt Essen gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz für 2021

Generelle Bewertung des vorliegenden Lärmaktionsplan

Bei dem vorliegenden Entwurf handelt es sich um den dritten Lärmaktionsplan der Stadt Essen. Der erste Plan stammt aus dem Jahr 2010, der zweite Plan aus dem Jahr 2017 und der dritte Plan ist für 2021 vorgesehen.

Aufgrund der bereits vorliegenden Erfahrungen ist der Lärmaktionsplan gut gegliedert und erfüllt in vielen Fällen die gesetzlichen Mindestanforderungen.

Allerdings sind wir der Ansicht, dass die Mindestanforderungen in Hinblick auf die Maßnahmenplanung nur unzureichend erfüllt werden. Der Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie fordert unter anderem eine „Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung“ sowie „die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz „ruhiger Gebiete“. Eine Maßnahme ist eine Handlung, mit dem Ziel ein klar definiertes Ziel zu erreichen. Der Entwurf des Lärmaktionsplan nennt jedoch so gut wie keine **konkreten** Maßnahmen und legt auch nicht hinreichend dar, welchen Beitrag die Maßnahmen zum Ziel leisten. Weitestgehend enthält der Lärmaktionsplan unverbindliche Absichtserklärungen und Zielsetzungen. Meistens ist der Bezug und Beitrag einer Maßnahme zum Ziel Lärminderung nicht erkennbar. Auch werden wenig bis gar keine zeitlichen Ziele und Meilensteine genannt. Aus diesem Grund fordern wir eine grundsätzliche Überarbeitung und Ergänzung aller Maßnahmen mit den folgenden Punkten:

- Beitrag der Maßnahme zum Lärminderungsziel
- Zeitplan der Maßnahmen mit wichtigen Meilensteinen und Zwischenzielen

Zu 2.2.1 Straßenlärmkartierung

Der Lärmaktionsplan führt aus, dass die Lärmkartierung mit dem Bezugsjahr 2016 „aufgrund finanzieller und personeller Engpässe“ nicht fristgerecht durchgeführt wurde und man sich entschlossen hat, weiterhin mit der Lärmkartierung aus dem Jahr 2011 zu arbeiten, da „eine Neukartierung nur zu geringfügigen Änderungen geführt hätte.“

Die Verbände kritisieren, dass es der Stadt Essen nicht gelungen ist, die vorgegeben Aufgaben fristgerecht durchzuführen. Weiterhin zeigt es auch, dass man offensichtlich in den Jahren 2011 bis 2016 so gut wie keine Fortschritte bei der Straßenlärminderung erzielt hat. Denn sonst würde man ja mehr als nur „geringfügige Änderungen“ sehen können.

Insgesamt zeigt sich an diesem Punkt sehr gut, dass die Stadt Essen dem Kampf gegen den Lärm wenig Bedeutung beimisst.

Zu 2.4.4 Flughafen Düsseldorf und 2.4.5 Flughafen Essen/Mülheim

Die Lärmkartierung wurde aus der Strategischen Lärmkartierung 2017 des Landes Nordrhein-Westfalen übernommen. Der Lärmaktionsplan weist darauf hin, dass Fluglärm “i. d. R. nicht als Dauerschallereignis, sondern als Einzelereignis auf[tritt]. Die Darstellung von Dauerschallpegeln bildet die tatsächliche Lärmbelastung der Einzelereignisse nur unzureichend ab.“

Wir fordern die Stadt Essen auf, diesen Erkenntnis im Lärmaktionsplan der Stadt Essen auch Rechnung zu tragen und alternative Verfahren der Lärmkartierung für den Bereich der Flughäfen anzuwenden und so die realistische Belastung der Bürger/innen durch Fluglärm darzustellen.

Zu 2.8 Ziele der Stadt Essen (Zukunftspläne)

Als Ziele aus dem Lärmaktionsplan 2017 werden genannt:

1. Die Stadt Essen plant, kurzfristig die Lärmbelastung an Krankenhäusern, Schulen, Kindergarten und Altenheime auf Werte unter 65 dB(A) am Gesamttag abzusenken; langfristig soll erreicht werden, dass die Werte unter 60 dB(A) sinken. An Krankenhäusern soll die Belastung nachts um 10 dB(A) niedriger liegen als am Gesamttag.
2. Bis 2018 ist anvisiert, Belastungen oberhalb der Zielwerte von LDEN 65 dB(A) und LNight 55 dB(A) möglichst umfassend zu vermeiden. Die Auslösewerte, bei deren Überschreitung ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist, sollen bei 65 dB(A) LDEN und 55 dB(A) LNight liegen.
3. Beim Neubau von Straßen sollen bei städtischen Bauleitplanverfahren mindestens bei Krankenhäusern, Schulen, reinen und allgemeinen Wohngebieten die freiwilligen Lärmziele aus der Bewerbung der „Grünen Hauptstadt Europa“ von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht angestrebt werden.

Wir erwarten, dass der Lärmaktionsplan 2021 darlegt, wie sich der Zielerreichungsgrad seit 2017 entwickelt hat. Konkret müssten folgende Punkte beschrieben werden:

- Auflistung der Krankenhäusern, Schulen, Kindergarten und Altenheime mit ihren aktuellen db(A) Werte am Gesamttag in 2017 und in 2020, die seit 2017 ergriffenen Maßnahmen, die geplanten Maßnahmen im Zeitraum 2021 bis 2025 und deren geplante Wirkung
- Inwieweit wurde das Ziel bis 2018 „Belastungen oberhalb der Zielwerte von LDEN 65 dB(A) und LNight 55 dB(A) möglichst umfassend zu vermeiden“ erreicht? Wo gibt es heute noch Überschreitungen in der Stadt Essen? Welche Maßnahmen sind im Zeitraum 2021 bis 2015 geplant und wie sollen diese Wirkung
- Aufstellung aller seit 2017 durchgeführten städtischen Bauleitplanverfahren für den Neubau von Straßen und Darstellung inwieweit und mit welchen Mitteln die freiwilligen Lärmziele erreicht wurden. Gleichmaßen Darstellung der geplanten Bauleitplanverfahren mit Status in Hinblick auf die Lärmziele

Zu 5. Bewertung, Probleme, verbesserungsbedürftige Situationen

Die Verbände begrüßen den Ratsbeschluss zur Absenkung der Auslösewerte zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans um 5 dB(A) auf 65 dB(A) am Gesamttag (24h) und 55 dB(A) in der Nacht.

5.1 Lärmprobleme (Hot Spots) und verbesserungsbedürftige Situationen

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit erwarten die Verbände hier die Wiederholung der 88 Hot Spots Priorität 1 und 2 aus dem Lärmaktionsplan 2017. Weiterhin erwarten wir eine Darlegung, was seit 2017 passiert ist und welche konkrete Maßnahmenplanung es für die Zukunft gibt. Jede Maßnahme ist mit einem dB(A) Minderungsziel zu versehen.

Zu 7. Politische Beschlüsse

Die Verbände haben im Rahmen der Beratung zu den verschiedenen politischen Beschlüsse Stellung bezogen und deswegen verzichten wir hier auf eine inhaltliche Stellungnahme zu bereits gefassten politischen Beschlüssen.

Zu 7.3 Mobilität neu denken -Handlungskonzept Modal-Split 2035

Diese Kapitel ist nicht mehr aktuell und muss überarbeitet werden

Zu 7.4 Geplante Großprojekte

Der Lärmaktionsplan verweist zu Recht auf verschiedene Großprojekte und einer damit zu erwartenden Zunahme des Straßenverkehrs von ca. 100.000 Fahrbewegungen. Lapidar stellt er dann fest, dass diese „das Erreichen der gerade beschriebenen Ziele [4 *25 Modal Split, Anm. der Verfasser] ..., deutlich erschweren.“

Als Lärminderungsmaßnahme nennt der Lärmaktionsplan an dieser Stelle: „Der Bau der A52 von der A40 bis zum Autobahnkreuz A42 würde zu einer Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen führen.“

Wir fordern an dieser Stelle

- eine Darstellung der Maßnahmen in jedem Großprojekte zur Vermeidung zusätzlicher Lärmemissionen und zur Erreichung des 4*25 Modal Split Ziels.
- Das Streichen des Hinweises auf den Bau der A 52 zwischen A 40 und A 42 als Lärminderungsmaßnahme. Das Thema ist zu komplex und kontrovers als dass man es mit nur einem Satz im Lärmaktionsplan behandeln sollte.

Zu 8. Tempo 30 Strecken auf Stadtstraßen

Generell gelten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 als eine der kostengünstigsten und schnellsten Lärminderungsmaßnahmen, die einer Stadt zur Verfügung stehen. Das Umweltbundesamt fasst in seiner Studie¹ zusammen, dass Tempo 30 „in den meisten untersuchten Fällen eine wirksame Maßnahme zur Senkung der Lärmbelastung“ ist. Vor diesem Hintergrund fordern wir eine deutlich intensivere und offensivere Nutzung dieses Instruments im Lärmaktionsplan der Stadt Essen.

Der Lärmaktionsplan berichtet unter 8.1 und 8.2 über Pilotmaßnahmen, bei denen die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h die Stunde heruntergesetzt wurde. Die Pilotmaßnahmen waren erfolgreich und unter 8.3 wird ausgeführt, dass der Pilotstatus aufzuheben und „in eine dauerhafte Anordnung umzuwandeln“ ist.

Wir vermissen nun eine Ausweitung dieser Lärmschutzmaßnahme auf andere stark belastete Straßen und Straßenabschnitte. Dabei sind die Straßen nach Lärm und Anwohnerzahl zu priorisieren und entsprechende Maßnahmen vorzuschlagen.

Dabei fordern wir die Stadt Essen auf, entsprechend ihrer eigenen Kriterien, eine Liste der Straßen/-abschnitte vorlegen, die folgende Punkte erfüllen.

¹ „TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen“ - TEXTE 33/2015 - Forschungskennzahl 3712 55 101

- ≥ 60 dB(A) in der Nacht nach Umgebungslärmkartierung und/oder
- 70 dB(A) am Gesamttag (24h) nach Umgebungslärmkartierung
- 50 Lärmbetroffene auf 100 m Streckenabschnitt
- die Streckenlänge der Anordnung muss mindestens 200 m betragen

Im anschließenden Maßnahmenplan ist für jeden dieser Straßen/-abschnitte darzulegen, welche Maßnahmen bis wann mit welcher Lärminderung geplant sind.

Weiterhin sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen vor schützenswerten Einrichtungen darzulegen. Es wird zwar ausgeführt, dass die Verkehrsbehörde „an 271 Kindergärten, 214 Schulen, 75 Seniorenheimen und 16 Krankenhäusern streckenbezogene Abschnitte oder Zonen mit 30 km/h eingerichtet“ hat, es fehlt jedoch eine Aussage, an welchen schützenswerten Einrichtungen dies nicht erfolgt ist und aus welchem Grund. Außerdem fehlt jeglicher Hinweis auf lärmindernde Effekte für die Anwohner. Vielmehr hat man den Eindruck, dass hier eine Maßnahme zur Verkehrssicherheit für den Lärmaktionsplan genutzt wird.

Zu 9. Fahrradstraßenbestand

Zu Beginn beschreibt der Lärmaktionsplan die bestehenden Regelungen auf Fahrradstraßen. Hier heißt es unter anderem „Autofahrer müssen beim Überholen mindestens 1,50 Meter seitlichen Abstand zum Radfahrer einhalten. Wenn das nicht möglich ist, müssen sie auf eine passende Gelegenheit warten.“ Dieser Punkt ist ersatzlos zu streichen, da es sich hier nicht um Regelung für Radfahrstraßen handelt, sondern gemäß § 5 Abs. 4 StVO gilt das immer, wenn Kraftfahrzeuge schwächere Verkehrsteilnehmer überholen.

Der Lärmaktionsplan listet die bestehenden Fahrradstraßen aus. Bekanntlich ist ein Plan in die Zukunft gerichtet. Insofern vermissen wir an dieser Stelle die Auflistung der in der Zukunft neu zu schaffenden Fahrradstraßen mit ihrem geplanten Fertigstellungsdatum.

Zu 10. Maßnahmen zur Lärminderung

Gemäß Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) ist die „Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung zwingender Bestandteil von Lärmaktionsplänen“. Weiterhin wird im Artikel 3 t) ein Aktionsplan als „Plan zur Regelung von Lärmproblemen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung“ definiert.

Nach Ansicht der Verbände erfüllt der vorgelegte Entwurf diese Mindestanforderungen nur sehr unzureichend, insbesondere für Maßnahmen in der Verantwortung der Stadt Essen.

Die unter 10.1 bis 10.9 genannten Maßnahmen haben keinen erkennbaren Lärmschutzschwerpunkt. Vielmehr hat die Stadt Essen hier ein Sammelsurium von Maßnahmen zusammengetragen, die mit anderen Zielen entwickelt werden und als Nebeneffekt vielleicht auch einen Lärminderungseffekt haben. Dies entspricht unserer Meinung nach nicht den Zielsetzungen der Umgebungslärmrichtlinie.

Weiterhin werden für diese Maßnahmen keine erwarteten konkreten Lärminderungen formuliert. Es bleibt alles vage und unverbindlich. Aus Sicht der Verbände ist dieser Teil so zu überarbeiten, dass die Lärmierungsziele und der Zeitraum der Umsetzung für jede Maßnahme erkennbar und überprüfbar werden.

Zu 10.1 Sanierung und Neubau von Straßen

Der Lärmaktionsplan weist hier eine Tabelle der Straßenbaumaßnahmen aus dem beschlossenen Arbeitsprogramm des FB 66. Es gibt eine mit Sternchen „*“ versehene Spalte „Lärminderung *“, eine Erläuterung des Sternchens konnte nicht gefunden werden.

Generell lässt der Lärmaktionsplan keine Ableitung der Straßenbaumaßnahmen aus der Lärmproblematik erkennen. Vielmehr scheint es sich hier nur um eine Auflistung „sowieso geplanter“ Maßnahmen zu handeln, die in seltenen Fällen auch zu einer Lärmreduzierung führen.

Aus Sicht der Verbände ist das zu wenig. Jede Straßenbaumaßnahmen sollte in Hinblick auf die Ziele der Stadt Essen „Handlungskonzept Modal-Split 2035“ und den Zielen der Lärminderung bewertet und geprüft werden. Darüber hinaus sollten Straßensanierungsmaßnahmen auch aus der Liste der Hot Spots abgeleitet und priorisiert werden.

10.2 Verkehrslenkende Maßnahmen

Dieses Kapitel beschränkt sich ausschließlich auf die schon unter 8 behandelte Maßnahme „Geschwindigkeitsbegrenzung vor schützenswerten Einrichtungen“. Weitere Maßnahmen werden nicht behandelt. Wir fordern eine ganzheitliche Beschreibung und Bewertung von verkehrslenkenden Maßnahmen für die Stadt Essen wie zum Beispiel veränderte Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr, Umleitung von Verkehr um städtische Kernzonen oder bessere Zielführung.

Bei dem Punkt „Geschwindigkeitsbegrenzung vor schützenswerten Einrichtungen“ bleibt der Lärmaktionsplan vage und unverbindlich „weitere Anordnungen werden geprüft“. Wir erwarten hier eine konkrete Liste der zu prüfenden Einrichtungen. Eine Gesamtübersicht der Einrichtungen und ihrer Geschwindigkeitssituation sowie die weiteren Prüfbereiche ist wünschenswert. Siehe auch die Hinweise unter Punkt 8.

Zu 10.3. Förderung des ÖPNV

Dieses Kapitel enthält im Wesentlichen eine Zusammenfassung und Darstellung der verschiedenen Ideen und Beschlüsse zur Veränderung des Modal Split hin zu 4 * 25. Insgesamt bleiben die Maßnahmen in Bezug auf ihre Lärminderung vage, unklar und ohne klare Zielvorgabe und Messbarkeit.

Zu 10.4 Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Die Verbände begrüßen die Erkenntnis, dass weitere Anreize notwendig sind, um den umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehr zu fördern. Weitere Maßnahmen werden nicht genannt, sondern darauf verwiesen, dass die Verwaltung beauftragt ist, dem Rat der Stadt Essen im I. Quartal 2021 einen Katalog von Maßnahmen vorzulegen, die bereits kurzfristig – im Sinne des Radentscheides – umgesetzt werden können.

Zu 10.5 Lead City

Die Verbände stimmen zu, dass die „allermeisten Maßnahmen zur Luftreinhaltung auch zu einer Verringerung der Lärmbelastung“ führen.

Zu 10.6 Luftreinhalteplan

Die Maßnahmen zum Luftreinhalteplan werden zusammengefasst. Es wird festgestellt, dass „viele Maßnahmen auch zu Lärminderungen führen“. Weitere Verweise auf Lärm und Lärminderung sind nicht zu finden.

Zu 10.7 Förderung der Elektromobilität

Es wird festgestellt, dass „E-Mobilitätsangebote ...durch Verringerung von innerstädtischen Lärm-Emissionen zur Verbesserung der Lebensqualität im städtischen Raum beitragen. Diese undifferenzierte Aussage ist nicht richtig. Wir verweisen hier auf das Umweltbundesamt² welches feststellt: „Elektroautos können nicht pauschal als leise bezeichnet werden – ihre spezifischen Vorteile für den Lärmschutz liegen im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 25 km/h. In allen anderen Situationen sind sie genauso laut wie Fahrzeuge mit klassischem Verbrennungsmotor.“

Aufgrund des geringen Lärminderungspotenzials schlagen wir die komplette Streichung dieser Maßnahme vor.

Zu 10.8 Maßnahmen der Ruhrbahn

Hier folgt der Lärmaktionsplan der Devise das alles, was den ÖPNV fördert, per Definition eine Lärmschutzmaßnahme ist. So werden zum Beispiel die Vorteile der neuen Ruhrbahn App als Mittel der Mobilitätsvernetzung beschrieben. Auch hier empfehlen wir eine Fokussierung auf direkt lärmreduzierende Maßnahmen wie zum Beispiel

- Erneuerung der Schienenfahrzeugflotte (wird zum Teil getan, aber ohne Zeitplan und Übersicht des Gesamtbestands)
- Erneuerung der Busflotte, hier könnte Elektrifizierung tatsächlich zu einer deutlichen Lärmreduzierung führen
- Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der Betriebshöfe
- Lärmreduzierungsmaßnahmen an Haltestellen mit hoher Bevölkerungsdichte

Zu 10.9 Mobilitätsmanagement

Unter diesem Punkt findet sich eine gute Zusammenfassung der Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement. Der Gesichtspunkt der Lärmreduzierung wird nur am Rande erwähnt und insofern verzichten wir auf eine weitere Stellungnahme.

Zu 10.10 Maßnahmen von Straßen.NRW und zu 10.11 Maßnahmen der DB Netz AG

Positiv ist zu bemerken, dass diese Kapitel konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung benennt und der Zusammenhang zum Lärm klar erkennbar ist. Da diese Maßnahmen nicht in Verantwortung der Stadt Essen liegen, wird auf eine weitere Beurteilung verzichtet.

Aus Sicht der Verbände ist die Reduzierung auf Tempo 80 km/h für die innerstädtische Autobahnen eine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung für die Anwohner. Hierzu vermissen wir im Lärmaktionsplan eine Stellungnahme der Stadt Essen, wie sie zu diesem Thema steht.

² Positionspapier des Umweltbundesamt vom 18. April 2013 „Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos“

Zu 10.12 Flughafen Düsseldorf

Der vorliegende Textentwurf scheint ein Text des Flughafen Düsseldorf zu sein. Aus Sicht der Verbände sollte hier auch die Position der Stadt Essen dargelegt werden und ihre Maßnahmen zur Vermeidung von Fluglärm. Insbesondere der Ratsbeschluss vom 27.05.2020 „Top 14 Keine Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf“ in dem es heißt „Der Rat der Stadt Essen bekräftigt erneut seine entschiedene Ablehnung der vom Flughafen Düsseldorf beantragten Kapazitätserweiterung und bittet die Verwaltung, in Zusammenarbeit mit den andern betroffenen Kommunen im Umland des Düsseldorfer Flughafens alle politischen und rechtlichen Maßnahmen zur Verhinderung der durch diesen Antrag begehrten Kapazitätserweiterung zu ergreifen.“ Der Lärmaktionsplan ist unserer Meinung nach das geeignete Dokument, in dem die Verwaltung nun auch die getroffenen und geplanten Maßnahmen zur Verhinderung der Kapazitätserweiterung darlegen sollte.

Die Verwaltung der Stadt Essen ist Teil einer Arbeitsgruppe von anderen lärmbeeinträchtigten Kommunen im Umland des Düsseldorfer Flughafens (Heiligenhaus, Kaarst, Korschenbroich, Krefeld, Meerbusch, Mülheim an der Ruhr, Neuss, Ratingen, Tönisvorst und Willich) mit dem Ziel, gemeinsame Schritte zur Verhinderung einer verstärkten Fluglärmbelastung zu koordinieren. Wir vermissen im Lärmaktionsplan eine Darstellung der dort entwickelten Maßnahmen.

Zu 10.13 Flughafen Essen/Mülheim GmbH

In diesem Maßnahmenteil kommt das Wort „Lärm“ gar nicht vor. Eine Beurteilung der beschriebenen Änderungen auf ihre Lärmwirkung ist nicht möglich. Auch gibt es keine in die Zukunft gerichteten Maßnahmen. Weiterhin vermissen wir eine Darstellung der Position der Stadt Essen in Bezug auf die Schließung des Flughafen Essen/Mülheim

Zu 11.2 Ausweitung von Ruhigen Gebieten

Lobenswert ist die Ausweitung weiterer Ruhiger Gebiete.

Wir vermissen jedoch eine Übersichtsdarstellung der potenziell ruhigen Gebiete, der ausgewiesenen ruhigen Gebiete und der noch in der Überprüfung befindlichen Gebiete. Bei den noch in der Überprüfung befindlichen Gebieten bitten wir um eine Priorisierung mit Zeitpunkten, bis wann mit Ergebnissen zu rechnen ist.

Weiterhin gibt die EU-Umgebungslärmrichtlinie vor, dass ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind. Der Lärmaktionsplan der Stadt Essen beschreibt hier keine Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen und bleibt damit hinter den gesetzlichen Vorgaben zurück.

Zu 11.3 Prüfung der Belange des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung im Hinblick auf die Ruhigen Gebiete 2020

Aus der Festsetzung als ruhiges Gebiet ergibt sich zwingend die Rechtsfolge „für nachfolgende Planung die Festsetzung und den damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen. Berücksichtigen heißt, dass andere mit der nachfolgenden Planung verfolgte Belange gegen den Schutz des ruhigen Gebietes abzuwägen sind. Die anderen Belange können den Schutzbelang überwiegen, müssen dafür aber ausreichend gewichtig sein“³

³ Umweltbundesamt „Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung“

Das Kapitel 11.3 enthält keine erkennbare Abwägung zwischen den Belangen des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung und der Schutzinteresse für die Ruhigen Gebiete 2020. Vielmehr scheint es so, als ob die Wünsche des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung ohne Abwägung umgesetzt wurden. Dies ist nach Ansicht der Verbände nicht rechtens und widerspricht dem Schutzauftrag. Aus diesem Grund fordern wir für jede Fläche eine Interessensabwägung mit Entscheidungsbegründung.

Unter 11.3.3 kann man dann nachlesen, dass es trotz der Ausweisung von neuen Flächen insgesamt zu einer Reduzierung der ruhigen Gebiete um 187,67 Hektar kommt, was einer Verringerung um 3% entspricht. Im Gegensatz zum Verfasser des Lärmaktionsplans halten wir dies nicht für eine „kleinteilige“, „redaktionell“ erforderliche“ Überarbeitung. Die Verbände lehnen eine Reduzierung von ruhigen Gebieten generell ab und erwarten hier Maßnahmen, um diesen Verlust auszugleichen.

Zu 11.3.2 Ruhiges Gebiet am Von-Ossietzky-Ring

Im Lärmaktionsplan steht „Das ruhige Gebiet am Von-Ossietzky-Ring wurde im Lärmaktionsplan 2017 vom Rat der Stadt Essen beschlossen, es hat eine Fläche von 3,55 ha. Bei der Potenzialfläche handelt es sich um eine Fläche aus dem Innenentwicklungsgutachten des Büros Post + Welters. Die Entnahme der Potenzialfläche aus dem ruhigen Gebiet führt dazu, dass die Restfläche des ruhigen Gebietes den im Lärmaktionsplan 2017 vom Rat der Stadt Essen beschlossenen Anforderungen an die Größe von mehr als 3 ha nicht mehr entspricht und aus diesem Grund ersatzlos gestrichen werden muss.“

Hier wird nicht dargelegt ob und in welcher Form eine Abwägung der verschiedenen Interessen und Schutzrechte stattgefunden hat. Die Verbände erwarten hier eine klare Aussage, um die Entwidmung des Gebiets beurteilen zu können. Bis dahin lehnen wir die Entwidmung des ruhigen Gebietes am Von-Ossietzky-Ring ab.

11.3.3 Liste der Ruhigen Gebiete

Wie schon oben dargelegt halten wir die Reduzierung der ruhigen Gebiete um 187,67 Hektar oder 3% nicht für eine „kleinteilige, „redaktionell“ erforderliche“ Überarbeitung. Die Verbände lehnen eine Reduzierung von ruhigen Gebieten generell ab und erwarten hier Maßnahmen, um diesen Verlust auszugleichen.

Zu 12 Erfordernis einer strategischen Umweltprüfung

In diesem Abschnitt hat die Stadt Essen das gesamte Dilemma dieses Lärmaktionsplans selbst sehr gut zusammengefasst: „Im Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes sind Maßnahmen enthalten, die als Planungen des Bundes, Landes oder anderen Trägern von Fachplänen nachrichtlich übernommen wurden“. Genau in diesem Vorgehen liegt der Hauptkritikpunkt der Verbände. Der vorliegende Lärmaktionsplanentwurf ist eine Zusammenstellung von „Meldungen“ anderer Träger von Fachplänen. Eine eigene Bewertung, Meinung oder Initiative des Geschäftsbereichs 6 „Umwelt, Verkehr und Sport“ ist nicht zu erkennen. Das Thema Lärmverminderung steht offensichtlich nicht im Fokus des Geschäftsbereichs.

Essen, den 27.11.2020

Cornelia Fitger
BUND NRW

Thomas Hübscher
LNU

Susanne Erbach
NABU NRW