

Hansestadt Lüneburg
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

VCD Elbe-Heide
Maneckeweg 9
21339 Lüneburg
elbe-heide@vcd.org

Lüneburg, 17.10.2024

Stellungnahme

Hansestadt Lüneburg – Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 17.09.2024

Der Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Elbe-Heide, begrüßt die Erarbeitung von Maßnahmen zur Lärminderung im Sinne von Gesundheitsschutz und lebenswerterer Städte und Gemeinden.

Es besteht auch in Lüneburg dringender Handlungsbedarf, da sehr viele Menschen von vermeidbarem Verkehrslärm betroffen sind und durch diesen Lärm krank gemacht werden. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist zudem sehr ungleich verteilt. Gerade Personengruppen mit wenig Einkommen leben oft an lauten Hauptstraßen und haben zudem oft nicht die Möglichkeit, Schallschutzmaßnahmen einzurichten. Es ist daher auch im Sinne sozialer Gerechtigkeit dringend notwendig, den innerörtlichen Lärm zu reduzieren.

Eine nachhaltige und zügige Reduzierung des Verkehrslärms lässt sich nur durch eine Verminderung des Autoverkehrs und eine Absenkung seiner Geschwindigkeit erreichen. Die Verwendung von lärmminderndem Asphalt als Einzelmaßnahme verursacht erhebliche und wiederkehrende Kosten. Im Sinne einer nachhaltigen und lebenswerten Stadtgestaltung können innerorts nur bedingt Lärmschutzwände errichtet werden. Weitere schallreduzierende Maßnahmen, die zudem ökologisch vorteilhaft sind, wie die vermehrte Begrünung von Straßenverläufen (auch durch Umnutzung bisheriger Parkflächen), die Fassadenbegrünung, die Einrichtung von Pflanzengirlanden usw. sollten hingegen auch aus Gründen der Klimaanpassung durchgeführt werden.

Geschwindigkeitsreduktionen stellen somit die günstigste, am schnellsten einzurichtende und

wirkungsvollste Variante der Verkehrslärmreduktion dar. In der Lärmaktionsplanung wird die Anordnung von Tempo 30 durchgehend an allen von Lärm betroffenen Hauptstraßen vorgeschlagen. Wir unterstützen diesen Vorschlag ausdrücklich.

Die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf innerorts verlaufenden Hauptstraßen ist auch aus weiteren stadtplanerischen und -gestalterischen Gründen sinnvoll. Überörtlicher Verkehr sollte nach Möglichkeit nicht innerorts verlaufen. Eine massive Reduktion der innerörtlichen Kfz-Verkehrszahlen durch Rückbau von Fahrspuren und Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit kann daher nur begrüßt werden. Der damit gewonnene Platz kann zudem zur Verkehrsverlagerung (*Modal Shift*) verwendet werden: es fehlt innerorts sowieso an Platz für Infrastrukturen des Umweltverbunds, wie von *Protected Bikelanes*, Busspuren, Umweltspuren, breiten Fußwegen und Straßenbahntrassen.

Von Straßenlärm sind nicht nur Anwohner*innen in ihren Wohnungen und Gärten betroffen, sondern auch alle Verkehrsteilnehmenden und dabei insbesondere der Fuß- und Radverkehr, der den Schallemissionen ungeschützt ausgesetzt ist. Maßnahmen der Lärmreduktion sollten folglich zusätzlich zu Straßen mit vielen direkt anliegenden Wohngebäuden auch solche Straßen priorisieren, die wichtige Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs darstellen bzw. als solche vorgesehen sind (siehe Radverkehrsstrategie 2025 sowie Maßnahmen des Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans).

Wir haben eine eigene Messung in der Stresemannstraße im Bereich des Fußverkehrs durchgeführt, in der die Lärmbelastung deutlich oberhalb des Grenzwertes für Gesundheitsschädlichkeit (Tag und Nacht) liegt.

Konkret fordern wir, dass die Hansestadt Lüneburg an der Stresemannstraße und anderen besonders kritischen Straßenabschnitten, etwa an der Schießgrabenstraße und der Hindenburgstraße, Schall-Messungen durchführt. Liegen die gemessenen Werte oberhalb der Grenzwerte, muss dort sofort Tempo 30 angeordnet werden.

Generell sollte die innerörtliche regelhafte Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt und entsprechende rechtliche Änderungen dafür vorgenommen werden.

Übergangsweise sollte zumindest in allen Straßen, die von gesundheitsschädlichem Lärm betroffen sind, die Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden. Lange Tempo 30-Abschnitte führen zudem zu deutlich erhöhter Sicherheit und einem insgesamt besseren Verkehrsfluss.

Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit muss regulär kontrolliert werden. Dafür ist eine größere Zahl zusätzlicher Blitzer an Hauptverkehrsstraßen sowie auch in Verbindungsstraßen in Wohnvierteln einzurichten, um entsprechende Regelverstöße zu ahnden. Auch bauliche Maßnahmen sollten durchgeführt werden, um schnelles Fahren zu vermeiden. Dazu gehört eine Herabsetzung der Zahl der Kfz-Spuren auf maximal 2 (teilweise sollten Einbahnstraßenlösungen überprüft werden), die Einrichtung von Schwellen (durchlässig für den Radverkehr) und Verengungen der Fahrbahn.

Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten auch in der öffentlichen Kommunikation der Stadt nicht als "Kavaliersdelikt" dargestellt werden, sondern die negativen Auswirkungen betont werden: Verkehrstote und -verletzte und eben auch Schadstoff- und Lärmemissionen, die krank machen.

Ampelschaltungen sollten den Umweltverbund priorisieren. In jedem Fall sollten Ampeln so geschaltet sein, dass überhöhte Geschwindigkeit keinen Vorteil bzgl. Wartezeiten an Ampeln bringt. Für den Autoverkehr schlagen wir eine "Grüne Welle" bei Tempo 30 vor, um die Akzeptanz für die Geschwindigkeitsreduktion zu erhöhen. Der damit erreichte bessere Verkehrsfluss sorgt zudem für weniger Brems- und darauf folgende Beschleunigungsvorgänge, die neben dem Motorenlärm auch für eine erhöhte Feinstaubbelastung durch den Reifenabrieb sorgen.

Ein weiteres Thema, welches jedoch nicht Thema des Lärmaktionsplanes ist, sind abendliche und nächtliche Ruhestörungen durch Raser/Poser, die schnell und laut die Hauptstraßen entlangfahren. Durch Tempo 30, verbunden mit mobilen und stationären Blitzern, würde diese Aktivität deutlich unattraktiver für diese Personen.