

**Kreisgruppe Köln**

Fon: 02 21 / 72 47 10  
bund.koeln@bund.net

www.bund-koeln.de  
www.facebook.com/BUNDKoeln

Leverkusen, den 02.01.2017

**Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln**

Sehr geehrte Damen und Herren.

Zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln darf wie folgt Stellung genommen werden:

**1.**

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen durch die Kommunen darf grundsätzlich begrüßt werden, auch wenn hierdurch vornehmlich nur die Kommunen selbst bezüglich ihrer immissionsschutzrechtlichen Handlungen verpflichtet werden.

Die Bindung von diesbezüglichen Lärmaktionsplänen gegenüber Dritten tritt dem gegenüber deutlich zurück.

**2.**

Lärmimmissionen werden derzeit überwiegend durch verkehrsbedingte Immissionen hervorgerufen.

Es gilt daher vornehmlich, die hierdurch hervorgerufenen umweltrechtlichen Beeinträchtigungen deutlich zu reduzieren.

Nachhaltig dürfte hierbei die wesentliche Minimierung von Lärm am Ort der Quelle sein.

**2.1**

In urbanen Räumen wie der Stadt Köln beinhaltet dieses die Neuausrichtung insbesondere der innerstädtischen Mobilität.

Vorrang sollten hierbei der Ausbau und die Förderung von immissionsarmen/immissionsfreien Verkehrsmitteln haben.

Es beinhaltet insbesondere eine deutliche Ertüchtigung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs.

Dies bedeutet beispielsweise die erhebliche Ausweitung von Fußgängerzonen und Fahrradstraßen einschließlich diesbezüglicher verkehrlicher Vorrangeinrichtungen.

(Vorrangschaltungen für Fußgänger und Radfahrer, Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer usw.)

Zur Förderung des Fahrradverkehrs ist auch ein deutlich vernehmbarer Ausbau von Fahrrad(verleih)stationen insbesondere an Straßen- und S-Bahn-Haltestellen vorzunehmen.

Die (kommunale) Förderung von e-Bikes sowie der Ausbau von Ladestationen z.B. durch städtische Tochterunternehmen sind hierbei ebenso intensiv anzugehen.

Die Stadt Köln und ihre zahlreichen Tochterunternehmen haben hierbei für ihre Mitarbeiterinnen eine herausgehobene Vorbildfunktion bei Anschaffung, Einsatz, Förderung und Unterhaltung der (elektrisch betriebenen) Fahrradmobilität einzunehmen.

## 2.2

Weiterhin gilt es den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erheblich auszubauen und hierbei insbesondere auch die (ländlich geprägten) Stadtgebiete und Stadtrandzonen adäquat an die Innenstadtzentren anzubinden.

Gefördert werden sollten hierbei vor allen Dingen elektrisch betriebene schienen- wie auch straßengebundene öffentliche Verkehrsmittel.

Der Einsatz insbesondere von elektrisch betriebenen Omnibussen sollte über eine Pilotphase hinaus zur konsequenten und dauerhaften Institution der kommunalen und regionalen Personen- und Güterbeförderung werden.

## 3.

Soweit in den Innenstadtzentren individueller Personen- und Güterverkehr notwendig und erforderlich sein sollte, ist hierbei ordnungspolitisch der Vorrang für elektrisch betriebenen Personen- und Güterverkehr herzustellen.

Die Stadt Köln und ihre Tochterunternehmen haben bei der konsequenten Umstellung ihres eigenen Fuhrparks in vorbildlicher Weise voranzugehen.

Dies beinhaltet auch den umgehenden Ausbau von (Schnellstrom)ladestationen sowie (fiskalpolitische) Anreizsysteme bei Anschaffung und Unterhalt (z.B. „Betankung“) von elektrisch betriebenen KFZ.

Weitere Anreizsysteme für Elektrofahrzeuge könnten in bevorzugten städtischen Einlass- und Parkraumregelungen gegenüber kraftstoffbetriebenen KFZ bestehen.

#### 4.

Neben der konsequenten Umstellung auf alternative Antriebssysteme, gilt es mit deutlichen allgemeinen und besonderen Geschwindigkeitsbegrenzungen die bestehenden Abrollgeräusche insbesondere des motorisierten Individualverkehrs nachhaltig zu reduzieren.

Hierbei ist auch ein quantitativer wie qualitativ deutlich sichtbarer Rückbau von Straßen und deren Querschnitten zur visuell wie psychologisch geänderten Verkehrsführung mit entsprechender Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten voranzubringen.

Darüber hinaus sind mit der Änderung des Straßenbelags (Flüsterasphalt) sowie aktiven (Lärmschutzwälle oder -wände) und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmen (finanzielle Förderung von Lärmschutzfenstern) zusätzliche bzw. ergänzende Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen.

#### 4.1

Grundsätzlich können Maßnahmen zur Förderung des Verkehrsflusses auch Lärm mindernde Wirkung entfalten, da hierdurch vermehrte Geräusche durch das Abbremsen und Anfahren von KFZ vermieden werden können.

Maßnahmen zur Förderung des Verkehrsflusses müssen hingegen insoweit abgewogen werden, da hierdurch längerfristig Anreize zu mehr Verkehr geschaffen werden können, zumal durch einen erhöhten Verkehrsfluss vornehmlich eine Verringerung von verkehrsbedingten Emissionen erzielt werden kann.

#### 5.

Beim Aus- und Neubau von schienengebundenem regionalem wie überregionalem Personen- wie Güterverkehr auf städtischem Gebiet hat sich die Stadt Köln im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten (u.a planungsrechtliche Beteiligungsverfahren) und darüber hinaus zu Lärm mindernden Maßnahmen am Ort der Lärmquelle (Schiene) einzusetzen.

Zu nennen sind hierbei z.B. das besonders überwachte Schienengleis wie auch der ausschließliche oder zumindest bevorzugte Einsatz von Fahrzeugen mit so genannten Flüsterbremsen.

Dies gilt insbesondere für die von der Stadt Köln bzw. ihren Tochterunternehmen selbst betriebenen bzw. zukünftig zu beschaffenden Fahrzeugen.

Weiterhin ist eine verbesserte Anbindung des schienengebundenen ÖPNV an den Omnibusverkehr wie auch entsprechende Radwegeverbindungen sicherzustellen.

Auch der städtebaulich wie ökologisch vertretbare Aus- und Neubau von so genannten park and ride – (Park-)Plätzen ist sicherzustellen.

**6.**

Eine nicht unerhebliche Lärmquelle liegt auch im Luftverkehr, insbesondere in unmittelbarer Nähe zu bzw. im Einzugsgebiet von (überregionalen) Flughäfen, begründet.

Hierbei hat die Stadt Köln im Rahmen ihrer (verbands-/gesellschafts-) rechtlichen Beteiligungsmöglichkeiten auf den konsequenten Einsatz immissions- wie emissionsarmer Flugzeuge sowie ein strikt einzuhaltendes Nachtflugverbot sowohl für den Personen- wie aber auch den Güterflugverkehr am z.B. Köln-Bonner Flughafen hinzuwirken.

Die bisherigen fiskalpolitischen Anreize zum Einsatz lärmgeminderter Flugzeuge vor allen Dingen im Nachtflugbetrieb (erhöhte Start- und Landegebühren für laute Flugzeuge) haben diesbezüglich nicht die erhoffte bzw. gewünschte Wirkung entfaltet.

**7.**

Auch der Schiffsverkehr stellt eine nicht unerhebliche Immissions- und Emissionsquelle dar.

Insbesondere für den auf Kölner Stadtgebiet anlegenden Schiffsverkehr sollte die Stadt durch entsprechende ordnungspolitische Maßnahmen Sorge dafür tragen, dass nur immissions- und emissionsarme Personen- wie Güterschiffe dort anlegen und verweilen dürfen.

Eine deutliche Vorbildfunktion hat die Stadt Köln hierbei wiederum bei den von ihren Tochterunternehmen möglicherweise selbst betriebenen wassergebundenen Fahrzeugen wahrzunehmen.

Soweit notwendig, erforderlich und gewünscht, kann bei entsprechendem Bedarf eine diesbezügliche Bevollmächtigung für die BUND-Kreisgruppe Köln vorgelegt werden.

Vorab vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen,

i.A.

Benedikt Rees