

VCD Fakten

Für mehr Ruhe in der Stadt!



**Kommunale Aktivitäten zur
Verkehrslärmbekämpfung und –vorsorge**

Handlungsleitfaden für ein ruhiges Hessen



Landesverband Hessen



Landesverband Hessen

„Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.“

Robert Koch

„Lärm ist akustischer Abfall. Als Schall überbringt er eine negative Botschaft, die als störend empfunden wird. Ruhe hingegen ist ein Zustand, indem lästiger Schall fehlt. Ruhe bedeutet nicht, nichts zu hören. Ruhe ist deshalb nicht gleichzusetzen mit Stille, die oft beängstigend ist. Ruhe ist ein Zustand, in dem ein störender und lästiger Schall fehlt und wo eine Erholung möglich ist.“

Joy Hensel

„Lärm ist Gestank im Ohr.“

Ambrose Bierce

1 Anlass und Ziel

Lärm ist eine der größten Umweltbelastungen unserer Zeit. Die Geräuschbelastung der Bevölkerung der Bundesrepublik ist insbesondere durch (Straßen-) Verkehrslärm in den letzten 20 Jahren stetig angewachsen.

Seit 1975 ist die Belastung an den Autobahnen um 2,5 dbA gestiegen. An den Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen wurden 1,5 dbA Anstieg gemessen. In den innerörtlichen Bereichen hat die Lärm-belastung sogar noch stärker zugenommen. Hier beträgt die Lärmbelastung schon mehr als 3 dbA im nächtlichen Mittelungspegel mehr als Mitte der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts. Die Ursachen hierfür sind ganz eindeutig das steigende Verkehrsaufkommen sowie auf den frei befahrbaren Autobahnen die steigenden Fahrgeschwindigkeiten. Die Tendenz hin zu breiteren Reifen sowie die Musikbeschallung durch „Rollende Diskotheken“ tun ein Übriges dazu und nerven die Menschen an den betroffenen Trassen. Insgesamt steigt die Zahl der durch Straßenverkehrslärm betroffener Menschen in den Städten und Gemeinden.

Die jahrelange Vernachlässigung des Schutzes vor Lärmeinwirkungen insbesondere an bestehenden Verkehrsstrassen ist das Grundübel für diese wachsende Betroffenheit bspw. an den Hauptein- und -ausfallstraßen. Die Wechselwirkungen zwischen zu viel Verkehr sowie Lärm und der Siedlungsentwicklung sind bereits heute deutlich erkennbar. Eine hohe Fluktuation sowie zunehmende, teilweise strukturelle Leerstände sind an Durchgangs- und Hauptverkehrsstrassen zu erkennen. Menschen, die es sich leisten können, ziehen in das Umland der Städte, wo es ruhiger und die Luft sauberer ist.

„Was geschieht denn eigentlich in Hessen zu diesem Thema?!“ – Diese Frage stellte sich der VCD Landesverband Hessen Mitte 2003. Denn Hessen ist ein Transitland am Boden und in der Luft und hat insbesondere im Rhein-Main-Raum, aber auch in anderen Teilen des Landes mit den steigenden Verkehrsmengen zu kämpfen.

Der VCD Hessen will mit dieser Broschüre Position beziehen „Für mehr Ruhe in der Stadt“. Der Fokus liegt hierbei insbesondere auf dem Teilproblem des Straßenverkehrs. Dieses Problem beschäftigt alle größeren hessischen Kommunen. Der VCD Hessen zeigt im weiteren Verlauf den Stellenwert der Verkehrslärmproblematik innerhalb der kommunalen Verwaltung und Stadtpolitik auf und stellt abschließend die Forderung, Verkehrslärm ganzheitlich und langfristig zu mindern. Die Forderungen werden mit guten Beispielen kommunaler Verkehrslärmbekämpfung und -vorsorge unterstrichen.

Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen

Guido Spohr

Verkehrsreferent VCD Hessen e.V.

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ziel	3
2	Die Ausgangslage in Hessen	5
2.1	Lärmbelastigung in Hessen – Auswertung einer Lärmstudie des hessischen Umweltministeriums	5
2.2	Die Ursachen für die Verkehrslärmproblematik	6
3	„Es tut sich was!“ - Aktivitäten für mehr Ruhe der EU, des Bundes und des Landes Hessen	10
3.1	Ausgangslage für Hessen	10
	Das Land Hessen und der „Lärmpakt Hessen“	10
	Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (beispielhafte Änderungen)	11
	Das zu novellierende Fluglärmgesetz (beispielhafte Änderungen)	11
3.2	Die Situation in den hessischen Kommunen	12
3.3	Wesentliche Hemmnisse der Verkehrslärmbekämpfung	13
4	Positive Ansätze in Hessen	22
4.1	Leitbildentwicklung und Umsetzung in einer Stadt – Beispiel Viernheim	22
4.2	Kommunales Ruhemanagement/Bürgerinformation	23
4.3	Bürgerinformation und Vorsorge	23
4.4	Lärminderungsplanung – Zwei Beispiele, zwei Wege	24
4.5	Güterverkehrsmanagement	25
4.6	Mobilitätserziehung	25
4.7	Passive Maßnahmen	26
4.8	Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs in Hessen	26
	Exkurs: Was wünschen sich die Interviewpartner für eine verkehrsberuhigte Zukunft?.....	27
	Exkurs: Hoffnung für mehr kommunalen Ruheschutz oder zu viel Aufwand?	
	– Was erwarten die hessischen Kommunen von der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie	
	in nationales Recht und in den neuen § 47 BImSchG?	29
5	Forderungen des VCD Hessen	30
5.1	Handlungsmöglichkeiten der hessischen Kommunen	30
	Leitbild einer vorsorgenden Stadt oder Stadt der kurzen Wege	30
	Stichwort Kommunales Lärmmanagement und Ruhebeauftragte	30
	Förderung des Umweltverbundes	31
	Bürgerbeteiligung	32
	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Lärminderung	32
	Wissenstransfer und Information	34
	Sonstige Vorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms	34
5.2	Handlungsmöglichkeiten des Bundes	35
5.3	Handlungsmöglichkeiten des Landes Hessen	35
	Lärmpakt Hessen	35
	Förderprogramm „Ruheförderung“	36
5.4	Handlungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger sowie der Verbände	36
	Verbandsbeteiligung	36
	Lärmschutz an bestehenden Trassen	37
6	Fazit des VCD Hessen-Projektes	38
	Literatur und Internetquellen	39

2 Die Ausgangslage in Hessen

Straßenverkehrslärm ist ein allgegenwärtiges Problem in den hessischen Städten und Gemeinden. Entlang der A 3 und B 3 engagieren sich seit Jahren verschiedene Initiativen und Gemeinden gegen die zunehmenden Verkehrsmengen innerhalb ihrer Ortschaften. Insbesondere der Schwerlastverkehr, der diese Autobahnen und Ortsdurchfahrten stark frequentiert (mehr als 2.000 Schwerlastfahrzeuge pro Tag) ist hier die Hauptlärmquelle. Die Gemeinden Kaufungen und Helsa kämpfen bspw. mit einer durchschnittlichen Menge an Schwerlastverkehr von ca. 3.500 bis 4.000 Fahrzeugen pro Tag.

Im Mittelhessen sieht sich die Gemeinde Elz bei Limburg an der Lahn (ca. 7.000 Einwohner) gleich mit drei Emittenten konfrontiert. Der überregionale Fahrzeugverkehr (mehr als 18.000 Fahrzeuge pro Tag) fließt wie ein Strom durch den Ort und zerschneidet diesen. Einige Wohngebiete am Rande der Gemeinde sind je nach Großwetterlage stark vom Lärm der ICE-Trasse Frankfurt/Köln sowie der Autobahn A 3 betroffen. Trotz des Baus reflektierender Schallschutzwände an der ICE-Trasse konnte bei den Betroffenen keine Verbesserung festgestellt werden. Im Gegenteil, nach Angaben der Gemeinde wurden durch die reflektierenden Wände der ICE-Trasse die Emissionen der Autobahn verstärkt in die betroffenen Wohngebiete getragen.

Ähnliche Erfahrungen machen die BewohnerInnen von Niedernhausen-Niederseelbach sowie in Limburg-Linter. In Rüsselsheim kämpfen die Mitglieder einer Bürgerinitiative neben der Verlärmung durch zunehmenden Straßenverkehr insbesondere gegen die „rollenden Diskotheken“.

In den Großstädten Kassel und Frankfurt am Main sind Fahrzeugmengen von 35.000 Kfz/Tag auf den Hauptverkehrsstraßen alltägliche Realität. Der Lärmpegel ist über den Tag verteilt deutlich hörbar (bspw. Ysenburgstraße in Kassel, Hanauer Landstraße in Frankfurt am Main).

Der Fluglärm beeinträchtigt insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohnern im Rhein-Main-Raum. Die Städte Offenbach und Darmstadt sowie ihre Ortsteile Bieber und Wixhausen sind in starkem Maße von den An- und Abflugrouten des Flughafens Rhein-Main betroffen. Hier fliegen im Minutentakt und in geringen Höhen die Flugzeuge über die Gemeinden hinweg. Städte wie Offenbach und Darmstadt fühlen sich bei der Debatte um den Flughafen und seinen umweltrelevanten Auswirkungen außerdem stark in ihrer grundgesetzlich verankerten kommunalen Planungshoheit und der damit verbundenen Siedlungsentwicklung eingeschränkt.

2.1 Lärmbelastigung in Hessen – Auswertung einer Lärmstudie des hessischen Umweltministeriums

Lärmstudie 2004

Straßenverkehr und Flugverkehr sind die größten Lärmverursacher

Belegt werden diese oben genannte Ausführungen durch eine aktuelle Studie des hessischen Ministeriums für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz vom Dezember 2004. Demnach geben fast 60 Prozent der befragten Menschen in Hessen an, von Lärm belästigt oder gestört zu sein. Fast 50 Prozent der hessischen Bürger fühlen sich durch den Verkehrslärm an Straßen, etwa 40 Prozent durch Fluglärm und 20 Prozent durch Schienenlärm etwas bis äußerst gestört oder belästigt.

Belästigung und Störung in % (etwas bis äußerst gestört und belästigt)	Straßenverkehr	Flugverkehr	Schienenverkehr
Regierungsbezirk Darmstadt	50	52	20
Regierungsbezirk Kassel	43	20	18
Regierungsbezirk Gießen	45	22	10

Tabelle 1: Lärmbelastigung in Hessen- Ergebnisse einer repräsentativen, landesweiten Telefonbefragung
Quelle: www.hlug.de vom 23. Dezember 2004

Im Regierungsbezirk Darmstadt fühlt sich jeder dritte Bürger/ jede 3. Bürgerin durch den Fluglärm mittelmäßig bis äußerst belästigt oder gestört. Des Weiteren fühlt sich jeder vierte Bürger/jede 4. Bürgerin in den Regierungspräsidien Gießen und Darmstadt durch den Straßenverkehrslärm mittel-

mäßig bis äußerst gestört oder belästigt, im RP Kassel ist es jeder/jede Fünfte. Diese Daten zeigen die aktuelle Relevanz und den dringenden Handlungsbedarf zu einem verbesserten Schutz der Ruhe deutlich auf.

2.2 Die Ursachen für die Verkehrslärmproblematik

In den letzten Jahren haben die Verkehrsmengen durch das sich stärker individualisierende Mobilitätsverhalten und durch differenziertere Wohn- und Lebensstile der Menschen deutlich zugenommen. Die zunehmenden Verkehrsmengen beeinflussen die Stadt- und Gemeindeentwicklung in erheblichem Maße. Durch die EU-Osterweiterung sind starke Zuwächse im Schwerlastverkehr zu verzeichnen. Hierdurch hat sich Hessen immer stärker zu einem betroffenen Transitland entwickelt. Die Individualisierung der Wohn- und Lebensstile hat weiterhin zu einem veränderten Verständnis von Wohn- und Lebensstandorten sowie Arbeitsstandorten geführt. Menschen, die es sich finanziell leisten können, ziehen aus der Stadt heraus, da es ihnen dort zu laut und die Luft zu schlecht ist. Sowohl ihre Arbeitsstätte als auch ihre Einkaufsmöglichkeiten verbleiben jedoch in der Stadt. Dies führt zu einer erhöhten Zwangsmobilität der Menschen, die in starkem Maße mit dem eigenen Fahrzeug durchgeführt wird. Neben diesem Pendler-/Versorgungs- und Freizeitverkehr setzen ebenso Industrie und Gewerbe zunehmend auf die Verlagerung ihre Güter von der Schiene auf die Straße. Dies führt zu einer weiteren Verstärkung des Verkehrsaufkommens durch den Schwerlastverkehr in den Städten. Die vornehmlich an den Stadträndern angesiedelten Güterverteilzentren sind mittlerweile weit verbreitet. Noch vor 15 Jahren waren sie kaum vorzufinden. Die Folge dieser veränderten Rahmenbedingungen sind zunehmende Verkehrsmengen, die Verschärfung der Stadt-Umland-Problematik und... **mehr Verkehrslärm.**

Dabei sind viele Wege mit dem eigenen Auto gar nicht nötig. 50 Prozent aller Fahrten mit dem privaten PKW sind kürzer als 6 Kilometer. Diese Wege lassen sich durchaus mit dem Fahrrad bewältigen. Fünf Prozent der Wege sind gar gerin-

ger als 1 Kilometer und fallen in den Bereich der Fußwege. Die eigene Aktivität zum Laufen oder Radfahren bringt nicht nur frische Luft in Körper und Geist, sondern fördert die Gesundheit. Trotzdem werden zu viele dieser Wege mit dem eigenen Auto zurück gelegt.

Insbesondere die Wohnqualität leidet an den betroffenen Trassen. Die Nutzung von Außenanlagen wird eingeschränkt (Balkone, Terrassen) und die notwendige Frischluftzufuhr durch das Lüften erheblich erschwert. Bei dauerhafter Beschallung leidet zudem die Gesundheit und die Lebensqualität. Unterbrechungen des Tiefschlafes durch Lärm verhindern die notwendige nächtliche Erholung und senken die Leistungsfähigkeit des Menschen herab. Konzentrationsstörungen, Stress oder Kreislaufstörungen können die Folge sein. Bei extremer dauerhafter Lärmeinwirkung steigt zudem das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass etwa zwei Prozent der Herzinfarkte maßgeblich durch Lärm ausgelöst werden.

Verkehrslärm ist neben der Luftreinhalteproblematik die unangenehmste Folge der Mobilität unserer Zeit. Zwar wurden in den letzten Jahrzehnten beachtliche Erfolge im Bereich der Immissionsreduzierung an der Quelle, sprich Motorengeräusche der Fahrzeuge, erzielt, diese werden jedoch von den zunehmenden Verkehrsmengen am Boden und in der Luft und dem damit zusammenhängenden, zunehmend dauerhaften Lärmpegel wieder kompensiert. Vielerorts hat die Verkehrslärmintensität mittlerweile ein Maß erreicht, dass nicht nur als belästigend und störend, sondern bereits als gesundheitsgefährdend zu bezeichnen ist.

Kommunen und Verkehrslärm

Die Städte und Gemeinden sind wie die Einrichtungen des Bundes und der Länder für die Pflege bereits bestehender Verkehrsstrassen sowie für den Aus- und Neubau von Straßen in ihrem Verantwortungsbereich zuständig. Die Kommunen haben neben diesen Baulasträgern den Auftrag, die Bewohnerinnen und Bewohner vor unzumutbarem Lärm zu schützen. Im Bereich der kommunalen Bauleitplanung haben sie die Möglichkeit, in Abstimmung und Abwägung mit anderen Fachplanungen und der Öffentlichkeitsbeteiligung die Siedlungsentwicklung zu regeln.

Lärmberechnungen gehören in den Planaufstellungsverfahren mittlerweile zum Alltag der größeren Kommunen und fließen in die Abwägung ein. Grundlage für die Neuregelung von Flächen ist die Baunutzungsverordnung, die den Stadtplanern im Rahmen ihrer Immissionsschutzabstufung Grenzwerte für Gebiete vorgibt. Weiterhin können die kommunalen Planer auf die 16. Verkehrslärmschutzverordnung zurückgreifen, die für den Neubau oder die wesentliche Erweiterung von Trassen Richtwerte zur Einhaltung von Geräuschimmissionen vorgibt.

Ausgangslage

Möglichkeiten zur
Lärminderung durch
die Kommunen

Dies sind nur die bedeutsamsten Regelungen für die städtebauliche Entwicklung von Gemeinden und Städten.

Für bestehende Trassen und deren anliegende Bebauung, die nicht in den Genuss einer Neuregelung kommen, gelten jedoch keine rechtlich verbindliche Grenzwertregelungen zur Verkehrslärmbekämpfung und zur Schutz der Ruhe. Hier sind nur Richtwerte verfügbar, die jedoch in der Fachwelt umstritten sind und leider oftmals zu Lasten der Lärmbetroffenen instrumentalisiert werden.

Die Kommunen haben zwar die Möglichkeit im Rahmen ihrer Verkehrsentwicklungsplanung sogenannte Verkehrsentwicklungspläne oder Generalverkehrspläne aufzustellen. Gemäß § 47a BImSchG sind die Gemeinden außerdem seit 1990 zur Aufstellung eines Lärminderungsplanes verpflichtet, wenn ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmerezeuger notwendig ist.

Hieraus sollen auch Maßnahmen für den Bestand von Trassen (bspw. Tempo-30-Zonen aus Lärmschutzgründen, Verkehrsberuhigung durch städtebauliche Maßnahmen, verkehrslenkende Maßnahmen, Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr, Schallschutzwände etc.) entwickelt und später umgesetzt werden.

Diese Instrumente greifen jedoch kaum, da selbst stark betroffene Kommunen eine Lärminderungsplanung und daraus resultierende Maßnahmen zumeist mit zu hohen Kosten- und Personalaufwand begründen. Außerdem wird auf das Verursacherprinzip verwiesen. Die Verursacher seien einerseits das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger sowie die Fahrzeug- und Reifenhersteller. Außerdem könne man mit planerischen Maßnahmen den zunehmenden Verkehrsmengen, den Pendlerströmen und der sich verstärkenden Stadt-Umland-Problematik nur in geringem Maße entgegen wirken.

Dieses Dilemma des mangelnden Schallschutzes im Bestand führt bei den betroffenen Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern mehr und mehr zu Resignation und Ohnmacht vor dem Verkehrs- und Umweltproblem.



Wolfhager Straße Kassel/B 251

Hauptein- und Ausfallstraße für den Pendler- und Schwerlastverkehr mit mehr als 30.000 Fahrzeugen; die umliegende Bebauung wird trotz einer Lärmschutzwand durch die stark frequentierte Nord-Süd-Verbindung im Personen- und Güterverkehr immens beeinträchtigt. Die hier gezeigte Wohnsiedlung liegt direkt am Rangierbahnhof sowie Ausbesserungswerk und unweit des Kasseler „Gleisdreiecks“, dem Verbindungsgelenk zwischen Kassel Hbf und Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe.



Wolffhager Strasse/B 251 und Bahntrasse in Kassel

Schallschutzwand, die die direkt anliegende Bebauung vor Schienen- und Bahnbetriebslärm schützen soll. Hieran verläuft die ICE-Trasse Frankfurt/Main – Hamburg sowie Berlin. Zusätzlich sind in direkter Umgebung das Eisenbahnausbesserungswerk und die Anschlussgleise des Kasseler Hauptbahnhofs zu finden. Die Wohnbebauung ist nur etwa 20 Meter von der Lärmschutzwand entfernt.

BürgerInnen und Verkehrslärm

Es stellt sich insgesamt heraus, dass es den kommunalen Verwaltungen nur sehr schwer fällt, dieses querschnittsorientierte Problem konstruktiv und strategisch anzugehen. Hinzu kommt, dass oft die Betroffenen auch Täter sind. So trägt der Binnenverkehr ebenfalls zur Verkehrslärmproblematik bei. Kurze Wege mit einem Erreichbarkeitsradius von 500 Metern bis 1000 Metern werden immer weniger zu Fuß oder Fahrrad zurück gelegt.

Die Betroffenen sind oftmals auch Beteiligte am Lärm

Jeder kennt den morgendlichen Stau an den Schulen, wo die Kinder mal schnell auf dem Weg zur Arbeit zur Schule gebracht werden. Eltern argumentieren hier mit der zunehmenden mangelnden Verkehrssicherheit auf den Straßen. Gerade durch ihr Verhalten tragen sie aber ebenfalls wieder zu mehr Verkehr auf den Straßen bei. Die Zwangsmobilität der in der Stadt arbeitenden, aber auf dem Land oder am Stadtrand lebenden Menschen wurde bereits beschrieben.

Die „rollenden Diskotheken“ sowie bestimmte (An-) Fahrverhaltensweisen „nerven“ ebenso viele Bürgerinnen und Bürger. Insbesondere die jüngere Generation hält sich in ihren Fahrzeugen eine eigene „Disco“ mittels HiFi-Anlagen, die in den Wohnungen für reichlich Ärger mit Eltern oder Nachbarn führen würden. Insbesondere die

Zudem sind in den Kommunen kaum wirksame Strategien vorhanden, um Verkehrslärm offensiv zu bekämpfen. Der Ansatz der Lärmbekämpfung wird in vielen Kommunen, insbesondere in der politischen Entscheidungsebene, mit Rückschritt und Beschneidung der Mobilität der Menschen gleichgesetzt.

Die Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität und der Schutz der Lärmbetroffenen stehen dagegen in der öffentlichen Wahrnehmung zumeist im Hintergrund. Insbesondere in der politischen Wahrnehmung hat der Lärmschutz nur einen geringen (da schlecht zu vermarktenden) Stellenwert.

Die kommunalen Umweltämter erhalten in der Regel den Auftrag, die allgemeine Lärmbekämpfung und -vorsorge zu forcieren. Sie scheitern in ihren Bemühungen aber zumeist dann, wenn es an die konkrete Umsetzung in Abstimmung mit anderen Verwaltungseinheiten geht. Lärmreduzierende Maßnahmen werden, wie oben bereits angedeutet, dabei meist „mit zu hohem Kostenaufwand verbunden“ abgelehnt oder aufgrund mangelnder Rechtssicherheit (Grenzwertedebatte) in Frage gestellt.

zu diesen Anlagen gehörigen Subwoofer sind ein besonderes Ärgernis für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie andere Verkehrsteilnehmer. Äußerst zweifelhaft ist die laute Nutzung schließlich nicht nur für die Einwirkungen auf andere Menschen, sondern auch bezüglich der Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer. Es steht außer Frage, dass bei lauter Musik im Fahrzeug die Konzentration und somit die Aufmerksamkeit auf den Straßenverkehr vermindert ist. Zusätzlich ist zweifelhaft, ob die Nutzer (meistens sind es männliche Fahrer) solcher Anlagen und Konsumenten solcher Lautstärken noch die Möglichkeit besitzen, frühzeitig Verkehrswarnsignale wie Hupen oder Martinshörner wahrzunehmen, um entsprechend der Verkehrssicherheit zu reagieren.

Insbesondere an Ampelanlagen ist ein anderes störendes Lärmproblem festzustellen: Das rasante Anfahren inklusive Reifenquietschen und „Motor-Hochjagen“. Ein weiteres, noch zu wenig beachtetes Problem, ist die zunehmende Ruhestörung durch die starke Zunahme von Motorrädern im Straßenverkehr. Hier spielen insbesondere die außergewöhnlichen Auspuffanlagen eine große Rolle.

Ausgangslage



Am Weinberg/Frankfurter Straße in Kassel

Der „Gesundheitsaspekt Verkehrslärm“

Die Lärmwirkungsforschung hat sich in den letzten Jahren deutlich intensiviert. Nicht nur durch die Fluglärm Auswirkungen (Beispiel Heathrow-Urteil) erhält der gesundheitliche Aspekt in der Lärmdebatte einen immer höheren Stellenwert. Die meisten Forschungen beziehen sich jedoch auf die Auswirkungen von Fluglärm, nur wenige greifen die Straßen- oder Schienenverkehrslärmproblematik auf.

Insbesondere die WHO und das UBA haben mittlerweile anerkannte Zielwerte ermittelt, bei der die Gesundheit der Menschen gewahrt bleibt. Diese sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Verkehrslärm macht erwiesenermaßen krank. Eine dauerhafte Beschallung führt zu vermehrtem Stress und damit zu erhöhtem Ausstoß von Adrenalin und Cortisol. Solche chronischen

Lärmbelastungen können darüber hinaus zu einer erhöhten Neigung für Herz-Kreislauferkrankungen führen. „Bei einer Lärmbelastung durch Straßenverkehr mit Mittelungspegeln von mehr als 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts ist mit einer Zunahme des Herzinfarkts um rund 20 Prozent zu rechnen.“

An vielen Hauptverkehrsstraßen in Hessen sind diese oben genannten gesundheitsschützenden Werte jedoch bei weitem nicht mehr zu erreichen. Selbst die Werte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ oder der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) können an vielen Orten, insbesondere in den innerstädtischen Straßenschluchten und Blockbebauungen nicht eingehalten werden.

Die Stille ernährt, der Lärm verbraucht.
Reinhold Schneider

Richtwerte zur Förderung der Gesundheit

Tabelle 2: Zielsetzungen von Weltgesundheitsorganisation (WHO) und Umweltbundesamt (UBA) bei der Reduzierung von Straßen- und Schienenverkehrslärm

Schutzziele	Tageszeit Tag: 06 – 22 Uhr, Nacht: 22 – 06 Uhr	L _{Am} in dB(A)	Zeitliche Perspektive
Verringerung des Herzinfarkt-Risikos	tagsüber	65 (Außenpegel)	kurzfristig
	nachts	55 (Außenpegel)	
Vermeidung v. erheblicher Belästigung	tagsüber	55 (Außenpegel)	mittelfristig, WHO
Vermeidung v. (erheblichen) Schlafstörungen	nachts	45 (Außenpegel)	mittelfristig, WHO
Vermeidung v. (mäßiger) Belästigung	tagsüber	50 (Außenpegel)	langfristig, WHO
		35 (Innenpegel)	
Vermeidung v. Schlafstörungen	nachts	40 (Außenpegel)	langfristig
		25 (Innenpegel)	

Quelle: Pless, H. : „VCD Fakten – Maßnahmen gegen Verkehrslärm“, Bonn 2003

3 „Es tut sich was!“- Aktivitäten für mehr Ruhe der EU, des Bundes und des Landes Hessen

3.1 Ausgangslage für Hessen

Aktuell kennzeichnen drei politische „Ereignisse“, dass die Verkehrslärmbekämpfung endlich einen zunehmenden Stellenwert erhält.

1. Der Lärmpakt der Landesregierung Hessen
2. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und die Novellierung der Lärminderungsplanung
3. Die Novellierung des Fluglärmsgesetzes

Diese drei Entwicklungen geben Anlass zur Hoffnung auf einen stärkeren Schutz der Ruhe und sollen in der Folge kurz beleuchtet werden.

Das Land Hessen und der „Lärmpakt Hessen“

Die Aktivitäten des „Lärmpaktes Hessen“ der Landesregierung

Mit dem Lärmpakt Hessen hat sich die hessische Landesregierung der Lärmproblematik in ihrem Regierungsprogramm im März 2003 angenommen. Der Lärmpakt setzt sich aus drei Bausteinen zusammen:

- Kommunaler Lärmpakt
- Technischer Lärmpakt
- Wissen, Information und Kommunikation

Folgende Projekte sind nach Angaben des Umweltministeriums als federführendes Ministerium u.a. vorgesehen:

- Erstellung eines „Lärmometers“ als Messinstrument mit dem Ziel der Verbesserung der Lebensqualität
- Das Kultusministerium ist in der Bearbeitung des Modellprojektes „Schule und Gesundheit“ begriffen. In Kooperation mit dem Umweltministerium und dem Lärmpakt wird das Modul „Lärm“ in das Modellprojekt integriert. Ziel dieser Kooperation ist die Sensibilisierung der Schüler für Schulraumakustik, für eine Kultur der Ruhe sowie für ein besseres Verkehrsverhalten.
- Im Rahmen des Bausteins „Kommunaler Lärmpakt“ soll die Integration der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht eine zentrale Rolle spielen.

Zukünftige Projekte sind die Überwachung von Motorradlärm, die Erneuerung von Fahrbahndecken durch sogenannte geräuschmindernde Fahrbahnbeläge (OPA's), die Marktreifmachung umweltfreundlicher Reifen über die Umweltallianz des Landes Hessen sowie das Projekt „Fahr und spar mit Sicherheit“.

Ein wesentliches Ziel des Lärmpaktes Hessen ist eine deutliche Verringerung der Anzahl hochbelasteter Bürgerinnen und Bürger. Die Belastungswerte werden hier bei 65 dba am Tag sowie 55 dba in der Nacht angelegt. Sie entsprechen denen der Verkehrslärmschutzverordnung.

Nähere Informationen über die Arbeit des Lärmpaktes und seinen Zielen können beim Hessischen Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz eingeholt werden. Ansprechpartner ist Herr Dr. Wolfgang Eberle.

Basisinformationen sind bereits über die Homepage des VCD Hessen unter www.vcd.org/hessen im Schwerpunktthema Lärm verfügbar.

Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (beispielhafte Änderungen)

Bis zum 18. Juli 2004 sollte die Bundesrepublik die Umgebungslärmrichtlinie in bundesdeutsches Recht umgesetzt haben. Inhalt der Richtlinie ist es, ab gewissen Verkehrsmengen im Straßen-, Schienen-, und Flugverkehr, strategische Lärmkarten und Aktionspläne aufzustellen. Eine wesentliche Änderung zur vorherigen Lärminderungsplanung ist die Einsetzung gesetzlicher Fristen zur Erstellung von Lärmkarten und Maßnahmenplänen. Das Umweltministerium hatte zur Umsetzung einen Referentenentwurf erarbeitet. Ende November 2004 wurde der Entwurf des neuen § 47 BImSchG seitens des Bundesrates als nicht finanzierbar abgelehnt. Die

Bundesregierung wurde damit beauftragt, einen neuen Entwurf vorzulegen. Für Ballungsräume ist in jedem Fall eine sogenannte „Strategische Lärminderungsplanung“ durchzuführen. Die Abgrenzung der Ballungsräume geschieht nicht über administrative Einheiten, sondern über die Bevölkerungsdichte.

Ziel dieser Richtlinie ist es erstmals, bestehende ruhige Gebiete zu schützen und die Öffentlichkeit effizient zu beteiligen. Zum ersten Mal wird auch die Betroffenheit der Bevölkerung quantifiziert. Weiterhin wird das Verursacherprinzip stärker forciert (bspw. müssen nun die einzelnen Baulastträger diese Karten erstellen lassen).

Die zukünftige Lärminderungsplanung nach § 47 BImSchG

Tabelle 3:
Maßgaben für die Notwendigkeit zur Durchführung einer strategischen Lärminderungsplanung (SLMP) nach EU-Umgebungslärmrichtlinie

Ballungsräume	> 250.000 Einwohner	> 100.000 Einwohner
Hauptverkehrsstraßen	> 6.000.000 Kfz / a (> 16.438 Kfz / d)	> 3.000.000 Kfz / a (> 8219 Kfz / d)
Hauptbahnstrecken	> 60.000 Züge / a (> 164 Züge / d)	> 30.000 Züge / a (> 82 Züge / d)
Großflughäfen	> 50.000 Flugbewegungen / a (> 137 Flugbewegungen / d)	
Lärmkarten bis	30. Juni 2007	30. Juni 2012
Aktionspläne bis	18. Juli 2008	18. Juli 2013

Quelle: Pless, H. : „VCD Fakten – Maßnahmen gegen Verkehrslärm“, Bonn 2003

Das zu novellierende Fluglärmsgesetz (beispielhafte Änderungen)

Seit Juni 2004 liegt ein Referentenentwurf seitens des Bundesumweltministeriums vor. Sowohl Verteidigungs-, Finanz- und Verkehrsministerium lehnen diesen jedoch aus unterschiedlichen Gründen ab.

Die Werte sind im Vergleich zum bestehenden Gesetz deutlich gesenkt worden, andererseits zum *ersten Entwurf* aus der ersten Legislaturperiode der rot-grünen Regierung wieder angehoben worden. Weiterhin wurden die Regelungen zur Veränderung des Lärmschutzbereiches und

die Bauverbote in der Schutzzone I deutlich verschärft.

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. steht in Person von Herrn Pless unter helmar.pless@vcd.org als Ansprechpartner zur Verfügung. Herr Pless ist Projektleiter „Umweltauswirkungen des Flugverkehrs“ und Verkehrslärmexperte. Erstinformationen findet man unter www.vcd.org sowie beim Landesverband Hessen unter www.vcd.org/hessen im Schwerpunktbereich Lärm.

Lieber ein altersschwaches Gesetz, dass niemand mehr beachtet oder ein neues und trotzdem nicht zufriedenstellendes Gesetz?

Anmerkungen zum neuen Fluglärmsgesetzentwurf

Tabelle 4:
Wesentlich sind folgende Wertannahmen

Tag: 06 – 22 Uhr, Nacht: 22 – 06 Uhr		Neue Grenzwerte		Alte Grenzwerte
		Bestehende Flugplätze	Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze	
Schutzzone 1	Tag	> 65 dB(A)	> 60 dB(A)	> 75 dB(A)
	Nacht	> 55 dB(A) sowie $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$	> 50 dB(A) sowie $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$	
Schutzzone 2	Tag	> 60 dB(A)	> 55 dB(A)	> 67 dB(A)
	Nacht	> 50 dB(A) sowie $L_{Amax} = 4 \text{ mal } 55 \text{ dB(A)}$	> 45 dB(A) sowie $L_{Amax} = 4 \text{ mal } 52 \text{ dB(A)}$	

Quelle: Pless, H. : „VCD Fakten – Maßnahmen gegen Verkehrslärm“, Bonn 2003

3.2 Die Situation in den hessischen Kommunen

Das Land Hessen ist ein Transitland zwischen Nord und Süd und in der Zukunft auch verstärkt zwischen Ost und West. Nicht nur in der Luft, auch auf der Straße werden die Verkehrsmengen weiter zunehmen. Im Norden, in der Mitte sowie im Süden des Landes ist der Straßenverkehrslärm vorherrschend. Dies gilt insbesondere für die Städte Kassel, Marburg und Gießen. Im Rhein-Main-Raum herrscht in der öffentlichen Wahrnehmung jedoch der Fluglärm vor. Zwischen Wiesbaden im Westen und Hanau im Osten wird der Ausbau des Frankfurter Flughafens und die damit verbundenen Auswirkungen auf den Flächenverbrauch, den Naturschutz und den Ruheschutz zur Zeit heftig und kontrovers diskutiert. Ebenso sind die langfristigen Jobwirkungen des Flughafenausbaus äußerst umstritten. Bei den kommunalen Vertretern und der lokalen Politik geht es jedoch nicht grundsätzlich um eine Verhinderung des Ausbaus, sondern oftmals um eine mangelnde Beteiligung am Ausbaufahren und den heutigen und zukünftigen Flugrouten. Außerdem wird seitens einiger Kommunen angeregt, Standortalternativen im Bereich des Taunus etc. zu untersuchen, um mehr Jobs in die ländlicheren Bereiche zu bringen. Faktisch ist jedoch auch im Rhein-Main-Raum der Straßenverkehr der bedeutendste Geräuschemittent. Im Raum Nord- und Mittelhessen wird das Verkehrslärmproblem kaum thematisiert. Dies

gilt sowohl für die Bevölkerung als auch für die politische Entscheidungsebene und die kommunale Verwaltung. Lediglich entlang der A 3 und B 3 forderten und fordern einige Kommunen und Bürgerinitiativen Umgehungsstraßen oder Nachtfahrverbote für den Schwerlastverkehr. Im Rhein-Main-Raum ist die Sensibilisierung deutlicher spürbar.

Aus diesem Grund ist der Aktivitätsgrad hinsichtlich der Planung und Durchführung von Maßnahmen hessischer Kommunen äußerst unterschiedlich. Zur Zeit sind die Großstädte Offenbach, Darmstadt und Frankfurt/Main in der Aufstellung von Lärminderungsplänen begriffen. Wiesbaden hat bereits seine komplette Planung beendet und befindet sich nun in der Umsetzung erster Maßnahmen. Die Kommunen im Rhein-Main-Raum legen einen deutlich höheren Wert auf eine qualifizierte BürgerInneninformation als die Kommunen in der Mitte und im Norden Hessens.

Bedingt durch die Mehrfachbelastung an Verkehrslärm beschäftigt sich der Rhein-Main-Raum deutlich intensiver mit der Problematik. Hier ist allerdings auch der Druck seitens der Bevölkerung, Umweltverbänden und Bürgerinitiativen insbesondere beim Fluglärm höher.

Problem Finanzen und Personal

Die Kommunen sehen sich zunehmend einer schwachen finanziellen und personellen Ausstattung ausgesetzt. In diesen Zeiten wird traditionell an Themen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes gespart. „Wirtschaftsförderung und neue Arbeitsplätze“ sind die Schlagworte, die Erhaltung

einer hohen Wohn- und Lebensqualität durch Luftreinhaltung oder dem vorsorgenden Schutz der Ruhe steht dagegen zurück. Solche Themen lassen sich schlecht in Wahlperioden abschätzen und als Erfolge präsentieren.

Problem Stadt-Umland und die Zwangsmobilität

Tabelle 5:
Modal-Split der Stadt
Gießen,
Angaben des Stadt-
planungsamtes der
Stadt im August 2004

Anteile in Prozent	MIV	Bus / Bahn	Fuß	Rad
Binnenverkehr	40	15	22	22
Umlandverkehr	88	12	0	0

Als wesentliche Rahmenbedingung, die eine kommunale Beruhigung im Straßenverkehr erschwert, ist der Regional- und Umlandverkehr zu nennen. Diese setzen sich aus dem Pendler- und dem Durchgangsverkehr zusammen und bilden den zentralen Verursacher der Verkehrslärmproblematik. Insbesondere der zunehmende Schwerlastverkehr macht den Kommunen zu schaffen. Aber auch das stetig steigende Kfz-Aufkommen und die Abwanderungstendenzen in das Umland beeinflussen die Wohn- und Lebensqualität in den Städten. Die

daraus resultierende Zwangsmobilität wird meist mit dem eigenen Fahrzeug durchgeführt und somit bewusst seitens der Umlandbewohner in Kauf genommen.

Dies zeigt der **Modal-Split** von Gießen beispielhaft für den Binnenverkehr und den Umlandverkehr. Gießen hat in der Nacht etwa 80.000 Einwohner tagsüber sind jedoch mehr als 120.000 Menschen in der Stadt. Die Stadt und ihr Umland weisen folgende Anteile am Binnen- und Umlandverkehr auf, die in der Tabelle 5 abgelesen werden können.

Problem Lärminderungsplanung

Die kommunale Lärminderungsplanung erfährt wenig Akzeptanz. Sie ist kaum verzahnt mit dem politischen und verkehrsplanerischen Handeln. Bisher aufgelegte Lärminderungspläne (LMP) wurden in Hessen entweder abgebrochen, befinden sich in der Aufstellung oder wurden nicht bis zu einem Maßnahmenplan zu Ende geführt. Lag ein Maßnahmenplan vor, scheiterte dessen Umsetzung meist an finanziellen Mitteln oder an widerstreitenden Interessen in den Verwaltungen. Gemäß einer kleinen Anfrage im hessischen Landtag im Jahr 2002 haben nach Angabe des Umweltministeriums von 1990 bis 2002 bisher folgende Kommunen mit einer LMP begonnen bzw. sie bereits beendet:

Über die Vorprüfung hinausgehend lagen in den folgenden 37 Kommunen Lärmanalysen - also Schallimmissionspläne und Konfliktpläne vor oder waren in Bearbeitung:

- Bad Homburg, Bad Wildungen, Bischofsheim, Braunfels, Eppstein, Erzhausen, Flörsheim, Frankfurt, Friedrichsdorf, Fulda, Fuldabrück-Bergshausen, Gelnhausen, Gießen, Groß-Umstadt, Heusenstamm, Hochheim, Hofheim, Idstein, Kassel-Waldau, Kelsterbach, Kriftel, Liederbach, Lohfelden, Marburg, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg OT Zeppelinheim, Niedernhausen, Obertshausen, Raunheim, Riedstadt, Rödermark, Rodgau, Sulzbach, Taunusstein, Weiterstadt und Wettenberg.

3.3 Wesentliche Hemmnisse der Verkehrslärmbekämpfung

Auswertung von Ergebnissen aus Experteninterviews mit Vertreterinnen und Vertretern der hessischen Kommunalverwaltung von Januar 2004 bis September 2004

In der Folge sollen die allgemeinen Darstellungen an den Aussagen von Vertreterinnen und Vertretern der kommunalen Verwaltung, Ministerien, Planungsbüros und Bürgerinitiativen fachlich vertieft werden. Befragt wurde im Schwerpunkt die Fachebene. Die politische Ebene war für dieses Thema nicht zu gewinnen! Der Fokus lag auf dem Straßenverkehrslärm, da hier der kommunale Problemdruck am höchsten ist.

Seit Januar 2004 hat der VCD Hessen diese Gespräche durchgeführt. Insgesamt wurden etwa ein Dutzend Kommunen persönlich besucht und interviewt. Der Schwerpunkt lag hier vor allem auf den Großstädten Frankfurt/Main, Wiesbaden, Kassel, Darmstadt und Offenbach. Weiterhin wurden Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen Gießen, Hattersheim, Weiterstadt, Bad Homburg vor der Höhe und der Gemeinde Elz bei Limburg/Lahn befragt.

In den nachfolgend aufgeführten zehn Kommunen waren darüber hinaus Maßnahmenpläne erstellt worden oder zum damaligen Zeitpunkt in Bearbeitung:

- Bad Wildungen, Eichenzell, Ginsheim-Gustavsburg, Heusenstamm, Linden, Rüsselsheim, Schauenburg, Stadtallendorf und Wiesbaden.

Bis 2004 sind mittlerweile Schallimmissionspläne in Offenbach durchgeführt worden, in Darmstadt wie auch in Frankfurt/Main werden komplette Lärminderungspläne vollzogen. Die Stadt Raunheim hat 2004 ihre Lärminderungsplanung mit Schwerpunkt auf der Reduzierung des Fluglärms beendet. Verantwortlich für die Lärminderungsplanung sind die Städte und Gemeinden. Das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie beriet die Kommunen und wirkte an einer Reihe von Pilotprojekten zur Durchführung der Lärmanalyse mit. Direkte finanzielle Zuschüsse durch das Land erfolgten und erfolgen jedoch nicht.

[Überblick über Lärminderungspläne in Hessen](#)



Workshop Oktober 2004 in Frankfurt am Main

Zusätzlich flossen die Ergebnisse eines themenbezogenen Workshops mit etwa 40 ExpertInnen aus Ministerien, kommunaler Stadt-, Verkehrs- und Umweltverwaltung, Planungsbüros und Umweltverbänden/Bürgerinitiativen mit ein (siehe hierzu www.vcd.org/hessen).

In diese Zusammenfassung der Ergebnisse wurden auch die Einschätzungen von Vertreterinnen und Vertretern des Lärmpaktes Hessen sowie Gespräche mit Umweltverbänden und Bürgerinitiativen aufgenommen.

Die Interviewergebnisse wurden den Gesprächspartnern zum Abgleich zugesandt und von die-

Verursacher- und Verantwortungsprinzip im kommunalen Lärmschutz

„Die Zielgruppe ist diffus“! Das war die Kernaussage aller Beteiligten und wurde als Grundproblem des kommunalen Lärmschutzes angesehen. Die Lärmverursacher kommen zumeist nicht aus der Stadt, sondern aus dem Umland (Pendler- oder Durchgangsverkehr). Daher greifen lokale Maßnahmen zu kurz.

Zu viele Menschen sind aus unterschiedlichen Motiven mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs. Hessen ist ein zentrales Transit- und Durchgangsland. Insbesondere der Anstieg des Schwerlastverkehrs, teilweise bedingt durch die EU-Osterweiterung, aber auch durch den Wechsel vieler Logistikunternehmen auf die Straße, wird diese Tendenz weiter verschärfen. Es gibt außerdem zu viele unterschiedliche Ansprechpartner für das Problem. So passiert es häufig, dass die Leute verlärmert werden, aber sich unterschiedliche Baulastträger auf kein Konzept zum Schutz der Ruhe einigen können. Das St.-Floriansprinzip ist bei der Suche der Verursacher vorherrschend. Daraus ergibt sich Konfrontation statt Kooperation.

Dauerbrenner Fluglärm und geplanter Flughafenausbau Rhein-Main

Hier spielt das Verursacherprinzip ebenfalls eine zentrale Rolle und ist ungeklärt. Die Fluglärmbekämpfung ist erschwert durch viele Beteiligte und deren unterschiedlichen Interessen (bspw. Wirtschaft, Kommunen, Region, Politik, Umweltverbände). Durch den anhaltenden kontroversen Streit um den Ausbau des Frankfurter Rhein-Main-Flughafens fühlen sich viele Städte und Gemeinden in ihrer grundgesetzlich verankerten Planungshoheit zumindest stark eingeschränkt. Die Städte Offenbach und Darmstadt wehren sich unter anderem aufgrund einer zu geringen Beteiligung an den unterschiedlichen Ausbaufahrplänen gegen den Ausbau des Flughafens. Weiterhin ist die Fluglärmbelastung mittlerweile in einigen ihrer Stadtteile so immens (Offenbach-Bieber, Darmstadt-Wixhausen), dass sie einem weiteren Ausbau in den

sen zur Verwendung im Rahmen des Projektes freigegeben. Die Ergebnisse werden in der Folge anonym und zusammenfassend dargestellt.

Diese Ergebnisauswertung erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll dem Leser/der Leserin lediglich ein lebendiges Stimmungsbild zu den Aktivitäten zur Verkehrslärmbekämpfung und Ruheschutz in hessischen Kommunen geben. In den nun folgenden Abschnitten werden die Kernaussagen dargestellt.

Die Kommunen sind weitgehend machtlos im Umgang mit dem Pendler- und Umlandverkehr oder Durchgangsverkehr. Diese Verkehrsströme werden als Hauptverursacher einer dauerhaften täglichen Beschallung von Straßen und Gebäuden angesehen. Regionale Kooperationen unter Kommunen fehlen genauso wie Zusammenarbeiten mit ÖV-Unternehmen zur Attraktivitätssteigerung des regionalen öffentlichen Nahverkehrs. Der Straßenverkehrslärm im innerörtlichen Hauptverkehrsnetz ist immer weniger mit kommunalen Konzepten zu verringern. In Ballungsräumen ist der Anteil an Quell- und Zielverkehr wesentlicher Belastungsfaktor. An den Hauptverkehrsstraßen sind die Betroffenen selbst selten direkt die Verursacher (bspw. an Haupteinfallstraßen).

Grundsätzlich wird seitens der Kommunen und Bürgerinitiativen die Politik aufgefordert, attraktive Ergänzungen für den kommunalen Ruheschutz zu schaffen sowie den Lärmschutz an der Quelle weiter zu forcieren.

angedachten Varianten auch rechtliche Mittel entgegenstellen werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind bis Anfang März 2005 etwa 100.000 Einwendungen gegen den Flughafenausbau beim Regierungspräsidium Darmstadt eingegangen. Als Beispiel für die immense Fluglärmbelastung wird hier folgender Ausschnitt aus der Internet-Ausgabe der Frankfurter Rundschau vom 15. November 2004 genannt (www.fr-aktuell.de):

„So flogen etwa in einer Julinacht 2004 116 Flieger mit über 75 Dezibel über den Stadtteil Wixhausen bei Darmstadt. Das ist die am meisten belastete Abflugroute des Frankfurter Flughafens.“

Die Stadt Offenbach lässt mittlerweile die Fluglärmwirkung auf den Menschen medizinisch erforschen.

Rechtliches und Planerisches/Maßnahmen

Von fast allen Beteiligten wird einerseits die schärfere Gesetzgebung der EU in Umweltfragen begrüßt. Andererseits wird kritisiert, dass diese Anforderungen mit immer weniger finanziellen Mitteln und daraus folgenden Knappheit von Personal einhergehen. Diese beiden Rahmenbedingungen machen es den Kommunen zunehmend schwieriger, handlungsfähig und beweglich zu bleiben. Aktuelle Beispiele hierfür sind neben der Lärmproblematik auch die Luftreinhaltung, die Wasserrahmenrichtlinie sowie die Strategische Umweltprüfung. Wesentlich ist für die Kommunen eine bessere Zusammenarbeit mit dem Land und dem Bund, um die Auswirkungen solcher rechtlicher Umsetzungen „abfedern“ zu können.

Ein weiteres wesentliches Hemmnis ist die **mangelnde Durchsetzungskraft der Lärminderungsplanung**. Die Umweltverwaltungen arbeiten in der Regel den Stadt- und Verkehrsplanern zu (Verkehrsentwicklungsplanung, Bauleitplanung), haben jedoch keine Planungs- und Maßnahmenkompetenz. Dies geht in der Lärminderungsplanung oftmals einher mit einem Abbruch nach der Analyse, da Maßnahmen durch andere Verwaltungseinheiten als nicht durchsetzbar angesehen werden.

Es findet eine zu geringe Integration der Lärminderungspläne in Verkehrsentwicklungspläne sowie in die kommunale Bauleitplanung statt. Teilweise fehlen bei der Aufstellung solcher Planungen notwendige Abstimmungen mit anderen relevanten Verwaltungseinheiten. Es herrschen aber auch Konkurrenzen und Hierarchien vor.

Der Lärminderung und dem Schutz der Ruhe fehlt generell der Druck zur Umsetzung. Anerkannte und fachlich respektierte Grenzwerte fehlen genauso wie gesetzliche Fristen mit der Aufforderung zur Umsetzung. Viele Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik und gesundheits-schützenden Maßstäben.

Außerdem besteht in der Stadtentwicklung fortwährend die Priorität auf dem Straßenverkehr und seiner Nutzung. Im Raum Rhein-Main herrscht zudem das Phänomen vor, dass der Fluglärm das vorherrschende Thema ist, „den Straßenverkehr hört dort niemand!“ Auch die **Verkehrsentwicklungspläne oder Generalverkehrspläne** entfalten, wenn sie denn existieren, aus Sicht des Lärmschutzes kaum langfristige Wirkungen. Verkehrslenkende und verkehrsvermeidende Maßnahmen werden zwar punktuell durchgeführt, weiterführende Maßnahmen scheitern jedoch oftmals an den Kosten und an der Akzeptanz in der politischen Führung sowie in der Bürgerschaft oder in den Lobbyverbänden.

Verkehrsberuhigung wird oftmals nicht mit einer Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität, sondern mit einer Einschränkung der Mobilität gleichgesetzt.

Was muss eine kommunale Lärminderungsplanung im Verkehrsbereich leisten, um der Kommune zu nutzen?

- Sie muss konkrete, örtliche und gesamtstädtische Lärminderungspotenziale ermitteln und bewerten. Akustiker müssen hier mit Stadt- und Verkehrsplanern zusammenarbeiten.
- Sie kann problemorientierte und auf die örtlichen Verhältnisse speziell zugeschnittene Maßnahmenvorschläge machen.

Handlungsfelder können sein:

- Förderung des Fahrradverkehrs
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs
- Entwicklung eines Güterverkehrskonzeptes
- Lenkung des ruhenden Verkehrs
- Verlangsamung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Konkrete Maßnahmen sollten zeitlich wie folgt gegliedert werden:

- Kurzfristige Maßnahmen (2-4 Jahre)
 - Mittelfristige Maßnahmen (5-10 Jahre)
 - Langfristige Maßnahmen (ab 10 Jahre)
- ⇒ Zentraler Kern solcher Maßnahmen ist die Entlastungswirkung, insbesondere hinsichtlich kostenintensiver Maßnahmenvorschläge.
- ⇒ Wesentlich sind bei der Lärminderung die Reduzierung der Einwohnerbetroffenheit bezüglich ihrer potenziellen Gesundheitsgefährdung und möglicher Schlafstörungen.

Gute Gründe einen LMP aufzustellen:

- Aufwandsminderung bei der gleichzeitigen Aufstellung von Bauleitplänen und Verkehrsentwicklungsplänen, wo Lärmberechnungen ohnehin benötigt werden
- Lärminderungspläne können wertvolles Abwägungsmaterial im Rahmen der Bauleitplanung sein und die juristische Anfechtbarkeit mindern.
- Hiermit kann ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen vorgenommen werden.
- Lärminderungspläne sind aktive Beiträge zur Lokalen Agenda 21, zur Umweltentlastung und zum Gesundheitsschutz.

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern ist wünschenswert, um lokale und kleinteilige Probleme feststellen und beheben sowie die Betrachtung anderer Lärmfaktoren handlungsorientiert einbeziehen zu können.

Es bestehen klassische Konkurrenzen zwischen Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanern. Was die Umweltämter als wesentlich erachten, kann in der planerischen Abwägung in der Bauleitplanung (verantwortlich sind hier meist die Bau- oder Stadtplanungsämter) als unwesentlich bewertet werden.

Die Werte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ sind mittlerweile aufgrund ihrer Schärfe und des jahrelangen Vernachlässigens der Verkehrslärmproblematik in städtischen Gefügen mit den kommunalen Handlungsmöglichkeiten nicht mehr einzuhalten. Diese Werte werden teilweise um bis zu 25 Dezibel an den Straßen bspw. in Wiesbaden oder Frankfurt/Main überschritten. Die DIN 18005 steht des Weiteren im

Zielkonflikt mit dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege (wo Dichte vorherrscht, sind engere Straßenzüge zu finden, dies bedeutet eine deutlich stärkere Lärmbetroffenheit der Bereiche).

Fazit der befragten Akteure: Verkehrslärmschutz hat einen zu geringen Stellenwert in den Kommunen, dies gilt aber auch für andere Baulastträger. Dabei kann es passieren, dass der Schutz der Ruhe durch die Angabe falscher Verkehrsmengen an diesen Trassen vermieden wird. Ohnehin hat die Aussage der durchschnittlichen Verkehrsmenge am Tag rein quantitativen Charakter und für die Lärmproblematik kaum qualitative Aussagekraft.

Insgesamt wird gefordert, dass die Gesetzgebungen keine zusätzliche Einschränkung der Betroffenen sein dürfen, sie müssen bei den Verursachern Wirkung und die Pflicht zur Abhilfe bewirken.

Kommunikation und Kooperation/Interessenvertretung

Wird bei baulichen Maßnahmen eigentlich integrativ geplant?

Erfolgt eine ausreichende Abstimmung unter den Baulastträgern?

Insbesondere kleinere Städte und Gemeinden sind mit der Bearbeitung des Verkehrslärmproblems überfordert. Den kommunalen Verwaltungen fehlen explizite Experten mit eigenen Sachgebieten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind querschnittsorientiert und bearbeiten mehrere Handlungsfelder gleichzeitig. Sie sind daher bei spezifischeren Fragestellungen auf externe Beratung oder den Transfer aus Kreisverwaltung und/oder Regierungspräsidien angewiesen. Diese Behörden sind jedoch durch den geringeren örtlichen Bezug mit der lokalen Problematik nicht immer vertraut und können daher nicht so unterstützend wirken, wie es sich die Gemeinden vorstellen.

Die unterschiedlichen Baulastträger kommunizieren im Rahmen von baulichen Vorhaben oftmals unzureichend, unterschiedliche Interessen können diese mangelnde Abstimmung weiter verstärken. In einem Ballungsraum wie Rhein-Main gibt es viele Interessen und Konkurrenzen. Diese machen Minderungsaktivitäten in

abgestimmter Form langwierig und schwierig umsetzbar und den Menschen oft auch nur schwer vermittelbar.

So kann es passieren, dass eine Schallschutzwand von einer Kommune entlang einer Autobahn errichtet wurde, die ein anliegendes Wohngebiet um 3 dbA entlastet. In der Folge wird genau diese Trasse durch den zuständigen Baulastträger baulich verändert, der Fahrbahnbelag erneuert, die Fahrbahn erhöht. Das Ergebnis dieser baulichen Neuerungen und Veränderungen ist, dass durch die Erhöhung der Fahrbahn und die Veränderung des Fahrbahnbelags auf der Autobahn das Wohngebiet wiederum stärker als zuvor beschallt wurde.

Dank dieser mangelnden Abstimmung hat sich zuletzt und zu Unrecht die Kommune den Unmut der im Wohngebiet lebenden Menschen zugezogen.

Regionale Kooperationen im Bereich öffentlicher Nahverkehr

Weitere Hemmnisse liegen in der Bereitschaft zu regionalen Kooperationen, bspw. im Öffentlichen Nahverkehr. Regionale Kooperationen zwischen den lokalen Nahverkehrsgesellschaften und den regionalen Unternehmen können über Fahrplanangleichungen, gemeinsame Tickets, gemeinsame Rendezvous-Haltestellen sowie ein gemeinsames öffentliches Marketing ihre Ressourcen bündeln und ihre Stellung im lokalen und regionalen Verkehrsbereich stärken. Solche

Kooperationen scheitern, bspw. in Gießen, an dem Konkurrenzgedanken oder einer mangelnden gemeinsamen Identität. So wird die Chance vertan, den Motorisierten Individualverkehr und damit die Lärmbelastung zu reduzieren.

Viel Lärm, viel Verkehr, viele Beteiligte, wenig Ruheschutz – das Beispiel Elz bei Limburg/Lahn

Die Gemeinde Elz (knapp 7.000 Einwohner) liegt verkehrsgünstig hervorragend erschlossen an der Bundesstraße B 8, die den Ort als Durchgangsstraße zerschneidet. Eine Verkehrslawine von mehr als 16.000-18.000 Fahrzeugen strömt täglich durch die Gemeinde, teilweise 1,5 Meter an der angrenzenden Bebauung vorbei.

An einem innerörtlichen Knoten wurden bspw. zu Spitzenzeiten ca. 1.700 Fahrzeuge in der Stunde gezählt. In unmittelbarer Nähe des Ortes zieht sich die Autobahn A 3 Frankfurt in Richtung Köln entlang. Zusätzlich verläuft die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt - Köln an Elz entlang. Dabei kann die punktuelle Belastung durch einen privaten Flugplatz fast vernachlässigt werden, obwohl dieser an einem Naherholungsgebiet liegt. Insbesondere bei ungünstigen Großwetterlagen beklagen sich viele Bürger aus den anliegenden Wohngebieten über den Verkehrslärm aus Richtung Autobahn bei der Kommunalverwaltung.

Dies liegt daran, dass die Deutsche Bahn reflektierende Schallschutzwände installiert hat, die paradoxerweise den Lärm der Autobahn je nach Großwetterlage in die Wohnbereiche tragen. Obwohl die Züge in diesem Bereich noch keine Hochgeschwindigkeit aufgenommen haben, scheint der Schalldruck in der Durchfahrt zwischen den Schallschutzwänden so stark zu sein, dass sich bereits Teile der Wände heraus gelöst haben oder ganz herausgefallen sind. Trotz dieser Rahmenbedingungen bescheinigt ein Schallschutzgutachten zur Schnellbahntrasse keine Überschreitungen der Grenzwerte gemäß der Richtlinie Schall 03. Der Gemeinde steht somit auch kein Recht auf weiteren Schallschutz zu.

Die Gemeinde ist mit der Lärmbekämpfung überfordert. Ihre Bewohnerschaft fordert rasche Lösungen, während die Baulastträger, insbesondere das Amt für Straßenverkehrswesen, kaum Anlass für ein Eingreifen sieht. Es wurde zwar bereits eine Ortsumgehung angedacht, die bisher erdachten Varianten sind aber bisher nicht realisiert worden. Lokal kann die Gemeinde alleine kaum etwas gegen den Lärm ausrichten, da der Binnenverkehr nur einen vergleichbar geringen Anteil am Lärmproblem ausmacht. Ein Teilerfolg lässt sich jedoch mittlerweile verbuchen: Die Lärmschutzwände der ICE-Trasse sind zwischenzeitlich zu Beginn 2005 wieder entfernt worden und sollen gegen absorbierende Lärmschutzwände ausgetauscht werden.



Die B 8 in der Ortsdurchfahrt Elz

Finanzielles und Personelles

Die finanzielle und personelle Grundausrüstung der kommunalen Verwaltung wird als das Hauptproblem der Kommunen angesehen, um vorsorgenden Schutz der Ruhe zu betreiben. „Kommunaler Ruheschutz ist schlicht ein Geldproblem für die Kommunen“, dies ist die Kernaussage aus einem der Interviews. „Man beschränkt sich auf das Machbare“, so eine andere Aussage.

Die Lärmschutzmaßnahmen (Lärminderungsplanung, Schallschutzwände, Fahrbahnbeläge, Verkehrslenkung etc.) werden zumeist aus Eigenmitteln finanziert. Eine Förderung solcher Maßnahmen existiert für den kommunalen Zuständigkeitsbereich nicht. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sieht nicht explizit

lärmreduzierende Maßnahmen im Bereich der Verkehrsentwicklung vor. Dadurch werden lärmindernde Maßnahmen kaum aus diesen Töpfen gefördert.

Grundsätzlich besteht für die hessischen Kommunen das Problem, dass die Lärminderungsplanung nicht gefördert wird. So ist für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ein Verkehrsentwicklungsplan (Generalverkehrsplan) erforderlich. In Hessen unterstützt das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie lediglich die Bestandsaufnahme und -analyse. Durch dieses System wird kein Anreiz für den Abschluss einer Planung und Realisierung von Maßnahmen geschaffen.

Die personelle Situation ist in den hessischen Verwaltungen im Bereich Immissionsschutz sehr unbefriedigend. In den Großstädten sind maximal zwei Personen mit der Bearbeitung betraut. Nebenbei werden ihnen aber noch andere Aufgabenbereiche zugewiesen. Die finanzielle Situation der Kommunen wird als Begründung gegeben, dass die Aufgabengebiete zunehmen, die personelle Ausstattung jedoch abnimmt.

So wird beispielweise der zuständige Sachgebietsleiter für Fluglärm in Darmstadt, ansässig bei der unteren Naturschutzbehörde, mit der Leitung des Agenda 21-Büros betraut.

Ein großer Mangel in den hessischen Verwaltungen ist augenscheinlich die mangelnde personelle Kompetenz im Bereich der Bürgerinformation und Mobilitätserziehung. Die Kommunen haben für solche Themenfelder keine festen Ansprechpartner. Explizite Beratungs- und Kooperationsangebote sind nur in geringem Umfang zu finden, hier ist der Wiesbadener Umweltladen zu nennen.



Landesseite/Politisches

Von Landesseite sind aus Sicht der Kommunen kaum Impulse für eine vorsorgende Lärminderung zu erwarten. Die Landesregierung erachtet dieses Thema nicht für wichtig; gerade in wirtschaftlich schlechteren Zeiten erscheint Umwelt- und Gesundheitsvorsorge zweitrangig.

Die Landesebene unterstützt die Kommunen nicht in finanzieller Hinsicht. Lediglich aus fachlicher Hinsicht (HLUG) können Angebote wahrgenommen werden. Viele Aufgaben einer Landesbehörde müssten allerdings nach aussagen einiger Vertreter von den Kommunen übernommen werden.

Der Lärmkart Hessen, initiiert von der Landesregierung Ende 2003, ist vielen kommunalen Vertretern kein Begriff. Von anderen Akteuren wird diesem Pakt keine große Bedeutung beigemessen. Der Lärmkart in der aktuellen Form und

Ausgestaltung ist deshalb kaum ein ernsthafter Kooperationspartner und Impulsgeber, da von ihm keine Anreize zu einem gemeinsamen Vorgehen ausgehen. Das Land Hessen sieht keine Win-Win-Strategien vor. So sollen sich die Beteiligten selbst verpflichten, Maßnahmen zu initiieren und diese auf freiwilliger Basis ausführen. Eine Unterstützung seitens der Landesregierung für solche Maßnahmen ist aber aus Sicht der Kommunen im Rahmen dieses Paktes nicht zu erwarten. Insofern wird die weitere Entwicklung und mögliche Wirkungen dieses Paktes von den kommunalen Vertretern skeptisch gesehen.

Insgesamt wird bemängelt, dass diesem Thema seitens der Politik zu wenig Bedeutung beigemessen wird. Spätestens auf der Dezernentenebene können notwendige Maßnahmen oftmals nicht mehr transportiert werden.

Baulärm war früher Krach, heute ist dieser Wachstumsmusik.

Mobilitätserziehung zum Ruheschutz und zur Lärmvorsorge

Insgesamt wird der Umwelt- und Gesundheitsvorsorge durch eine effiziente Mobilitätserziehung zukünftiger Fahrzeughalter kaum Beachtung geschenkt. Weder in den Schulen noch in den Kindergärten erfahren die Heranwachsenden die Grenzen der Lärmbelastung. Die Umweltauswirkungen von zunehmendem

Verkehr werden bei den Verkehrsschulungen in den Grundschulen kaum dargestellt. Und wer 18 Jahre alt geworden ist, für den gilt augenscheinlich oftmals folgender Leitsatz: „Umweltfreundliches und geräuscharmes Fahren ist nicht SEXY!“

Bürgerinformation

Bürgerinnen und Bürger werden oftmals unzureichend informiert. So passiert es, dass Ruhesuchende auf dem Weg durch die Verwaltung keine festen Ansprechpartner finden. Weiterhin ist möglich, dass ihr Begehren um Auskunft oder um Anregung zu Maßnahmen mit folgenden beispielhaften Aussagen der Experten beantwortet wird:

1. Warum melden Sie sich erst jetzt?
Sie wohnen doch schon Jahre dort!
2. Warum sind Sie dahin gezogen?
Sie wussten doch schon vorher, dass es an der Straße sehr laut ist!
3. Ziehen Sie doch woanders hin!
4. Lärm ist eine Randerscheinung der Stadt und muss mitgetragen werden!

Diese Art von Bürgerinformation lässt einerseits vermuten, dass der Stellenwert des Ruheschutzes in diesen Verwaltungen gering ausgeprägt

ist. Andererseits liegt die mangelnde Informationsbereitschaft und Fachkompetenz auch darin begründet, dass viele kommunale Ansprechpartner sich den unterschiedlichsten Aufgabengebieten widmen müssen.

Verkehrslärm ist außerdem ein Querschnittsproblem. Insbesondere bei Anfragen zu Problemen in bestehenden baulichen Strukturen wird meist eine langwierige Einzelfallbetrachtung notwendig, die in größeren Kommunen oder bei unterschiedlichen Baulasträgern zu mehreren Ansprechpartnern für das lokale Problem führt. „Viele Köche verderben den Brei“ lautet dann oftmals das unbefriedigende Ergebnis für den Betroffenen. Daraus resultiert häufig der Frust gegenüber der Verwaltung.

Wo erhalte ich meine Informationen als Bürgerin oder Bürger?

Wer ist überhaupt zuständig?

Aktivitäten

Verkehr und seine Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung am Beispiel der Stadt Kassel

Der wachsende Verkehr und eine damit verbundene zunehmende Beschallung belasten die Wohnbereiche an den Verkehrswegen. Bewohner und Bewohnerinnen sind eingeschränkt in ihrer Wohn- und Lebensqualität (Frischluftzufuhr, Verweilen auf Balkonen etc.). Viele Wohngebiete haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte durch den Einfluss wachsender Verkehrsströme zu ihrem Nachteil verändert. Die Abwanderung von Bewohnern und Kleingewerbe ins ruhigere Umfeld der Stadt ist vor allem damit begründet, dass es in der Stadt zu laut ist und zu viel Verkehr herrscht. Kommunen

mit entspannten Wohnungs- und Gewerbeflächenmärkten wie Darmstadt oder Kassel weisen schon jetzt erkennbare Leerstände an Büro- und Wohnflächen an den Hauptverkehrsstraßen auf. Die Attraktivität einer Ansiedlung sinkt und ist selbst durch günstigere Mieten und Pachten nicht mehr aufzufangen.

Am Ende drohen einseitig strukturierte Wohnsiedlungen mit Menschen, die sich einen Umzug nicht leisten können, sogenannte Lärmghettos, wie sie bereits an der B 1 in Essen sowie in Berlin-Neukölln zu erkennen sind.

Verstädterung der Landschaft und Vernachlässigung von Stadtquartieren haben eine gemeinsame Ursache: Ein Zuviel an mobilisiertem Individualverkehr!



Kurvenquietschen ist durch seine Tonhaltigkeit eines der wenigen unangenehmen Randerscheinungen von Straßenbahnen im städtischen Gefüge



Weserstraße in Kassel: Die Fahrzeuge „rauschen“ zwei Meter von der Gebäudekante entfernt vorbei.



Baulicher Sanierungsbedarf an der Ihringshäuser Straße; auch aufgrund der Lage an einer Hauptverkehrsstraße werden fünf Gebäude gleichen Bautyps nicht saniert



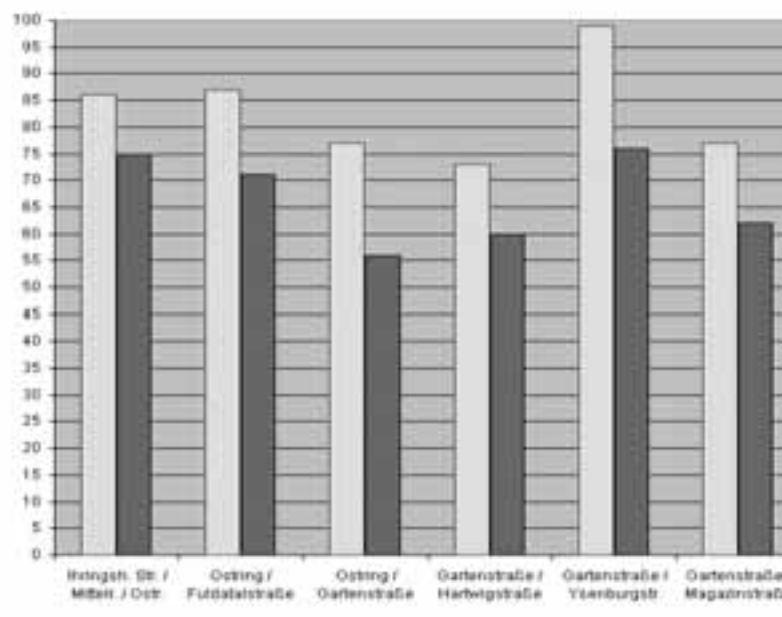
Offene Bauweise an der Weserstraße (ca. 40.000 Fahrzeuge pro Tag). Der Schall wird in die Ruhebereiche (bspw. Balkone) reingetragen. An der Gebäudekante Erdgeschoss wurden zwischen 13.45 und 14 Uhr an einem Werktag 76 Dezibel im Durchschnitt gemessen.

Stadt Kassel – Wechselwirkung zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung

Die Großstadt Kassel mit ca. 195.000 Einwohnern und etwa 120.000 Arbeitsplätzen für die Stadt und Region gehört zu den Beispielen ohne eine kommunale Gesamtstrategie zur Verkehrslärmbekämpfung. Lärminderung und Ruheschutz stellen für die Politik in dem als Prototyp der autogerechten Stadt geltenden Kassel kein besonderes und relevantes Aufgabenfeld dar. Unterschiedliche Akteure haben bereits gefordert, strategisch und vorsorgend gegen den zunehmenden Verkehrslärm vorzugehen. Ebenfalls wurde der Vorschlag der Agenda 21-Gruppe Verkehr, die Lärminderungsplanung in den Maßnahmenkatalog in eine „Agenda 21 Kassel“ aufzunehmen, von der Politik abgelehnt. Etwa 35.000 Menschen sind nach Angaben der Agenda 21-Gruppe jedoch von Verkehrslärm direkt betroffen. Ist Lärmschutz in Kassel nicht notwendig? Hierzu eine kurze Betrachtung der Gegebenheiten an folgenden Ein- und Ausfallstraßen:

- Wolfhager Straße
- Kurt-Schumacher Straße
- Frankfurter Straße/Steinweg/Weserstraße
- Holländische Straße
- Ihringshäuser Straße/Ysenburgstraße

Als Hauptverkehrsstraßen und Bundesstraßen dienen sie der überörtliche Verbindung zwischen Stadt und Region. Durchschnittliche Verkehrsmengen von mehr als 30.000 Fahrzeugen (Weserstraße ca. 40.000 Fahrzeuge) am Tag sind keine Ausnahme, sondern die Regel. An diesen Straßen lässt sich eine massive Geräuschbelastung feststellen. Gesamtgeräuschmessungen des VCD Hessen



Messergebnisse des VCD Hessen an zwei Werktagen im Januar und Februar 2005 zwischen 10 und 16 Uhr; sie zeigen durchschnittlich eine deutliche Mehrbelastung auf

im Januar und Februar 2005 haben zwischen 10-16 Uhr eine Tagesbelastung von etwa **75 Dezibel** an den Hauptverkehrsstraßen ergeben, die Spitzenpegel lagen am Tag bei **85-99 Dezibel**. An diesen Trassen lassen sich teilweise starke bauliche Sanierungsmängel an durchaus attraktiven Gebäuden feststellen. Signifikant sind weiterhin eine erhöhte Fluktuation sowie Leerstände von Wohnungen oder Gewerbeflächen. Ein Faktor dafür ist die mangelnde Attraktivität dieser Straßen durch zu viel Verkehr.

An diesen Verkehrswegen ist der Anteil an sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen hoch, da hier die Mieten deutlich geringer sind. Kinder und Erwachsene beklagen die Lautstärke der Trassen und den baulichen Verfall der Häuser. Dies wurde u.a. von Kindern im Rahmen des nationalen Projekts „Kinderstraße“ geäußert. Die oben genannten Straßen von Kassel sind dort sehr häufig mit dem Thema Verkehrslärm und schlechtem Wohnumfeld vertreten (www.kinderstrasse.org).

Insgesamt kann dargestellt werden, dass Lärm in Kassel Auswirkungen auf den kommunalen Wohnungsmarkt hat. Eine Studie des Zweckverbandes Region Kassel ergab, dass vor allem aus Gründen der Lärmbelastung die Menschen aus der Stadt heraus in das ruhigere Umland ziehen. Da diese Menschen zumeist jedoch ihre Einkaufs- und Arbeitsmöglichkeiten in der Stadt behalten, ergibt sich hieraus eine Zwangsmobilität, die vor allem mit dem eigenen Fahrzeug bewältigt wird.

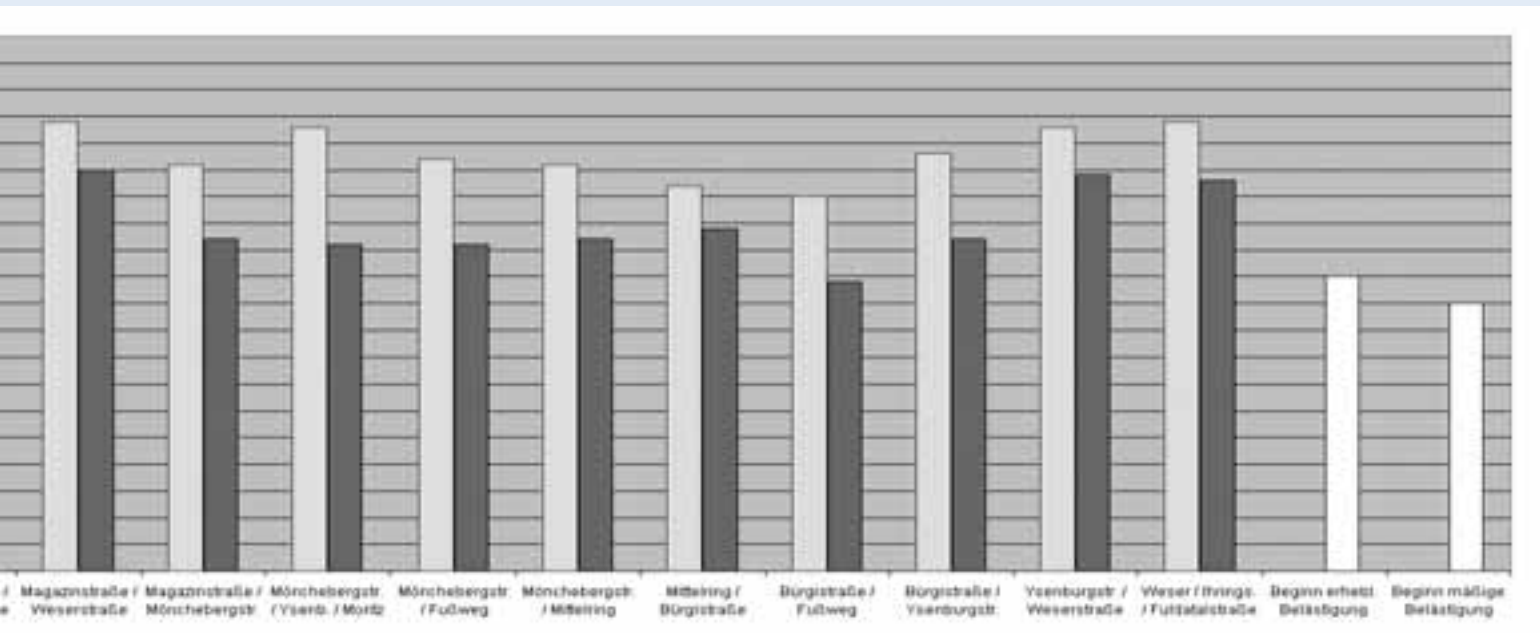
Die Folge: Mehr Verkehr, mehr Lärm.



Wolfhager Straße/Gleisdreieck: Die links erkennbare Siedlung weist eine hohe Schallbelastung am Tage auf. Hier wurden morgens (10.30-10.45 Uhr) an einem Werktag 73 Db im Durchschnitt gemessen.



Mittagsverkehr zwischen 13-14 Uhr in Kassel in der Frankfurter Straße. 73 Db wurden hier an einem Werktag gegen 14 Uhr im Durchschnitt gemessen.



4 Positive Ansätze in Hessen

Trotz aller Probleme im Bereich der Lärminderung und des Ruheschutzes gibt es eine Reihe guter Beispiele kommunaler Aktivitäten, Geräusche in den Städten und Gemeinden zu vermindern. Hierzu gehören die Leitbildentwicklung der Stadt Viernheim, die Lärminderungsplanungen in Wiesbaden und Frankfurt/Main sowie Einrichtungen zur Bürgerinformation und

–beratung in Hattersheim und Wiesbaden. Außerdem werden hier einige Beispiele innovativer und zukunftsfähiger Förderung des Öffentlichen Verkehrs sowie Projekte zur Mobilitätserziehung vorgestellt. Letztere kommen aus Frankfurt am Main und Vellmar, die Nahverkehrsprojekte stammen aus Bad Wildungen, Bad Hersfeld, Kassel und Marburg.

4.1 Leitbildentwicklung und Umsetzung in einer Stadt – Beispiel Viernheim

Leitbildentwicklung
und kommunale
Bürgerinformation –
zwei Beispiele

Die Stadt Viernheim mit etwa 28.000 Einwohnern hat im Zuge der Agenda 21-Bewegung das Leitbild der ökologischen Stadtentwicklung für ihre Stadt erarbeitet. Ein Teilziel dieser neuen Stadtphilosophie ist die Vermeidung von Pkw-Fahrten mittels einer Verlagerung auf den Umweltverbund (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß). Dessen Nutzung wird zumeist durch mangelnde Information über Verkehrsmittelalternativen verhindert.

So wurden im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung und der Verkehrsplanung vielfältige Anstrengungen unternommen, eine stadtverträgliche Mobilität sowie soziale Wohnräume

und Wohnumfelder zu schaffen. Viernheim hat sich insbesondere über den Klimaschutz profiliert und darf sich als erste Stadt in Deutschland „Brundtlandstadt“ nennen, in Anlehnung an die Nachhaltigkeitskommission der UNO. Dank einer vorbildlichen Verkehrsplanung mit Fußgängerleitsystemen und Vorrangstraßen für Fahrräder ist es in Viernheim gelungen, eine gute Infrastruktur für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu schaffen.

Zusätzlich wurde in den letzten Jahren das Angebot an öffentlichen Nahverkehrsverbindungen verbessert. Das 1999 modernisierte Stadtbusnetz ist mit dem Verbundsystem des VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) abgestimmt. Nach Angaben der Stadtwerke Viernheim (www.stadtwerke-vienheim.de) nutzten 930.000 Fahrgäste das Stadtbusangebot (Stand 2004).

Durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung im Straßenbau wurden die Anteile des motorisierten Individualverkehrs reduziert. Mittels privater Car-Sharing-Angebote von „stadtmobil Rhein-Neckar GmbH“ können die Viernheimer Bürgerinnen und Bürger weiter zu einer Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen beitragen und für sich ganz nebenbei Kosten sparen.

Heute stellt sich die Verkehrsmittelwahl innerhalb Viernheims als durchaus positiv dar. Im Binnenverkehr (dies bedeutet den Ausgangs- und Zielort innerhalb der Stadt) legen die Bürgerinnen und Bürger an einem durchschnittlichen Tag ca. 31 % der Wege zu Fuß, 20 % mit dem Fahrrad, 35 % als Fahrer (im Pkw), 10 % als Mitfahrer(in) (im Pkw) und 3 % der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Stadtbus und Oberrheinische Eisenbahngesellschaft als regionaler Anbieter) zurück. Dieser Modal-Split im Binnenverkehr ist durchaus nennenswert und vorbildlich.



Regionalbahn Kassel - Ein Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes

4.2 Kommunales Ruhemanagement/Bürgerinformation

Hattersheim hat – als bundesweit erste und bisher einzige Stadt – eine Ruhebeauftragte ernannt.

Die Ruhebeauftragte ist Ansprechpartnerin für Bürgerinnen und Bürger. Sie berät die Menschen, welche Ansprechpartner in der Kommune für ihre Anliegen zuständig sind und gibt Beschwerden und Anregungen direkt an die Verwaltung und den Bürgermeister weiter. Zusätzlich fungiert sie als Ansprechpartnerin für die Kommune, wenn Projekte angedacht sind und ihr Fachwissen gefragt ist. Hier sind bspw. kommunale Gewerbeflächenausweisungen zu nennen.

Sie ist somit Anlaufstelle für die Öffentlichkeit und bringt ihr Fachwissen für die Lärmproblematik in das kommunale Verwaltungshandeln ein. Durch die hohe Ansiedlung der Stelle (direkt dem Bürgermeister zugeordnet) hat die Ruhebeauftragte einen guten Einfluss auf das kommunale Handeln. Auf der Internet-Seite www.hattersheim.de findet sich ein Verweis zu den Aufgaben und Sprechzeiten der Ruhebeauftragten. Mit der Benennung einer Ruhebeauftragten verbindet man in Hattersheim nicht nur den Kampf gegen den bestehenden Lärm, sondern auch den präventiven gesundheitlichen Vorsorgegedanken aus der Erkenntnis heraus, dass gewisse Ruhezeiten und Ruhegebiete unabdingbar für eine menschliche Erholung sind.



Rush-Hour in Wiesbaden in der Nähe des Hauptbahnhofs

4.3 Bürgerinformation und -vorsorge

Der **Wiesbadener Umweltladen** bietet Bürgerinnen und Bürgern eine zentrale Anlaufstelle für Umwelt- und Naturschutzthemen. Durch die günstige Lage, unweit einer Einkaufsstraße, wird dieses Angebot gut angenommen.

Hier erhalten Interessierte zunächst allgemeine Informationen zum Thema Umwelt. Für weitere intensivere Kontakte wird auf die Fachkompetenz der in der Umweltverwaltung tätigen Mitarbeiter verwiesen. Eine weitere Einrichtung dieser Art fehlt in Hessen, obwohl sich viele kommunale Akteure in anderen Kommunen eine solche Anlaufstelle wünschen. Nähere Informationen über den Umweltladen findet man auf der Internetseite www.wiesbaden.de.

Das **Umweltamt der Stadt Hanau** bietet auf seiner Website www.umweltamt-hanau.de/html/laerm.html hochwertige Basisinformationen

zum Thema Verkehrslärm und seinen Auswirkungen und nennt Ansprechpartner innerhalb der Behörde.

So wird dem Nutzer/der Nutzerin nach einer allgemeinen Einführung in die Lärmproblematik „Was ist Lärm?“ in recht einfacher und klarer Form das Thema Verkehrslärm näher gebracht. In der Folge erhalten Interessierte detaillierte Informationen zu den einzelnen Verkehrslärmverursachern.

4.4 Lärminderungsplanung – Zwei Beispiele, zwei Wege

Kommunale
Lärminderungsplanung
am Beispiel von
Frankfurt am Main und
der Landeshauptstadt
Wiesbaden

Landeshauptstadt Wiesbaden

Die **Stadt Wiesbaden** hat einen Lärminderungsplan für die gesamte Stadt erstellt und als direkte Maßnahme aus dem Plan bis 2004 zwei Lärmschutzwände errichtet. Diese große und aufwändige Planung wurde in direkter und guter Kooperation mit den kommunalen Verkehrsplanern in deren Planung integriert. Weiterhin wurde die Lärminderungsplanung auf den öffentlichen Ortsbeiratssitzungen vorgestellt. Hier konnten die Ortsbeiräte und anwesende Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen und Änderungsvorschläge eingeben.

Die gesamte Aufstellung der Lärminderungsplanung dauerte insgesamt fünf Jahre. Für die Erstellung des kommunalen Lärmkatasters (Erarbeitung von Schallimmissionsplänen usw.) sind für das Stadtgebiet etwa 140.000 Euro angefallen. Zur Umsetzung der Maßnahmen wird ein Investitionsvolumen von mehreren Millionen geschätzt. Die Umsetzung der bisherigen Maßnahmen ist rein aus Eigenmitteln erfolgt.

Stadt Frankfurt am Main

Die **Stadt Frankfurt am Main** erstellt zur Zeit quartiersbezogene Lärminderungspläne unter umfassender Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger. Entgegen der klassischen Vorgehensweise, der Erstellung des Planes, Information und Beteiligung im Rahmen der Ortsbeiratssitzungen wurde in Frankfurt/Main ein partizipativer Ansatz gewählt, der für die zukünftige LMP nach der Umgebungslärmrichtlinie als vorbildlich zu bezeichnen ist. Zwar bietet die 1993 eingeführte Handlungsanleitung zur Lärminderungsplanung in Hessen eine wesentliche Grundlage, sie entspricht jedoch nicht den Anforderungen, die die Stadt an die Beteiligung der Öffentlichkeit stellt.



Ausschnitt aus dem Informationsfaltblatt zur Lärminderungsplanung Riederwald und Fechenheim der Stadt Frankfurt am Main

Mit diesem Ansatz der breiten Beteiligung werden mehrere Ziele verfolgt:

- Information der Bevölkerung
- Aktivierung und Beteiligung der Öffentlichkeit
- „Insiderwissen“ der Bewohner nutzen
- Eigeninitiative aktivieren
- Beteiligung lokaler Politik und Verbände
- Abgleich der Maßnahmen mit den Betroffenen im Rahmen eines Runden Tisches
- Akzeptanzschaffung bei den lokalen Akteuren für die Planung

Die Stadt Frankfurt am Main geht im Rahmen ihrer Lärminderungsplanung quartiersbezogen vor, d.h. dass bis 2006 20 Stadtteile abgedeckt sein werden. Dies geschieht aus pragmatischen Gründen (Größe der Stadt) sowie aus Gründen der Bearbeitungstiefe im angestrebten Verfahren.

So wurden sämtliche Haushalte im laufenden Erstellungsprozess durch Postwurfsendungen über die Aufstellung einer Lärminderungsplanung (LMP) informiert. Damit erreichte die Stadt, dass das Instrument der LMP bekannt wurde. Zusätzlich erhielten die Menschen im betroffenen Quartier per Postkarten die Möglichkeit, wesentliche Problemstellen aufzuzeigen und Umsetzungsmaßnahmen vorzuschlagen. Darüber hinaus veranstaltete die Stadt Frankfurt am Main in Oberrad einen Runden Tisch mit dem Ortsbeirat und den lokalen Akteuren. Im Rahmen dieses Runden Tisches wurden die Maßnahmen im Konsens abgestimmt. Die Beschlussfassung der Lärminderungspläne erfolgt durch die Stadtverordnetenversammlung. Nach Aussagen des Umweltamtes ist geplant, die Ortsbeiräte jährlich über die Umsetzung der Maßnahmen zu unterrichten.

Bis 2006 sollen alle Lärminderungsplanungen in Frankfurt am Main abgeschlossen sein. Dann erfolgt die großräumige Abstimmung mit dem Frankfurter Generalverkehrsplan, um etwaige im Magistrat beschlossene Maßnahmen umsetzen zu können. Über die Lärminderungsplanung und deren aktuellen Stand informieren die Stadt und das Umweltamt auf der Webseite www.umweltamt.stadt-frankfurt.de.

4.5 Güterverkehrsmanagement

Sogenannte City-Logistik-Systeme bündeln die städtischen regionalen Warentransporte. Hier finden sich mehrere Transportunternehmen zusammen, um ihre Warenanlieferungen gemeinsam durchzuführen. Dabei tauschen die Teilnehmer untereinander die Frachten aus und erhöhen so durch Bündelung die Auslastung der Fahrzeuge, die Sendungsgröße je Stopp und die Anzahl der Empfänger je Tour.

In den Städten **Frankfurt/Main, Gießen und Kassel** wurden zu Beginn der Neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts solche intelligenten Systeme eingeführt. Insbesondere das Frankfurter System kann als erfolgreich bezeichnet werden. So sind u.a. namhafte Logistikunternehmen wie Danzas oder Schenker in diesem Verbund vertreten.

4.6 Mobilitätserziehung

Jeder Mensch kann durch sein Mobilitätsverhalten aktiv zur Lärminderung beitragen. Der Prävention und Mobilitätserziehung kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Von der Grundschule über die weiterführenden Schulen bis hin zu den Fahrschulen reicht die Palette der Institutionen, die hierzu einen nicht unerheblichen Beitrag leisten können.

Umweltlernen e.V. und Lärminderungsplanung der Stadt Frankfurt am Main

Im Rahmen der Lärminderungsplanung der Stadt Frankfurt/Main wurden durch „Umweltlernen in Frankfurt e.V.“ im Stadtteil Oberrad Projektwochen zum Thema „Lärm“ an Schulen in den beplanten Quartieren durchgeführt. Die Aufgabe dieser Bildungseinrichtung ist, die Wahrnehmung zu sensibilisieren und Kenntnisse sowie Handlungskompetenz zu vermitteln.

Neben allgemeinen praktischen Einführungen zum Thema Klang, Geräusche und Lärm konnten die Kinder sich gleichzeitig an der lokalen Lärminderungsplanung Oberrad beteiligen.

Neben einer kindgerechten Darbringung des Themas „Was ist eigentlich ein solcher Lärminderungsplan?“ konnten die Kinder konkrete Maßnahmenvorschläge machen, die in die Quartiersplanung mit einfließen. Auskunft erteilt Herr Matthias Muncke, Sachgebietsleiter Immissionsschutz im Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main.

Mobilitätserziehung an Grundschulen

Die Grundschule Niedervellmar (Landkreis Kassel) hat sich im Jahr 2000 gegen den heftigen Widerstand von Eltern dazu entschlossen, alle



drei Monate eine **Aktionswoche „Autofreies Schulumfeld“** durchzuführen. Anlass dieses Projektes war der zunehmende „Stau vor der Schule“ und der damit verbundene Fast-Unfall eines Schulkindes.

Kinder im Verkehr –
Mobilitätserziehung an
Schulen

Daraufhin wurde ein Konzept entwickelt, wie das Thema Verkehr für die Dauer einer Woche in den Unterricht eingebunden werden kann. Grundlage war die Erkenntnis, dass fast alle Kinder in unmittelbarer Umgebung der Schule wohnen. In den daraufhin eingeführten Aktionswochen sollten die Kinder nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Nach außen hin wurde eine Kooperation mit der Polizei und der Stadt Vellmar geschlossen. Im Einverständnis mit der Polizei wurden die älteren Schüler als Lotsen ausgewiesen, die die jüngeren Kinder zur Schule „lotsen“ durften. So entstand ein Verantwortungsgefühl der „Großen“ für die „Kleinen“, ein verstärktes Sicherheitsgefühl der „Kleinen“ und ein umwelt- und gesundheitsorientiertes, sensibilisierendes Verhalten aller Beteiligten am Prozess sowie klassische Verkehrsberuhigung durch Vermeidung von PKW-Fahrten der Eltern. Ansprechpartnerin ist die Schulleiterin Frau Annette Kayser.

Einsatz des Noise Ear in Kindergärten und Schulen

Seitens der Stadt Kassel wurde 2004 insbesondere Kindergärten das sogenannte Noise Ear zur prinzipiellen Sensibilisierung angeboten. Dieses Angebot erfreute sich großer Beliebtheit. Das Noise Ear stellt den Lärmpegel in den Räumen plastisch dar (vom blauen bis zum hochroten Ohr), die Erzieherinnen konnten anhand der Färbung die Kinder auf ihre Lautstärke hinweisen. Seitens des Umweltamtes der Stadt wird bemerkt, dass es bei Anwesenheit des Noise Ears in den Räumen deutlich ruhiger als vor und nach der Nutzung war. Nähere Auskunft gibt Frau Dr. Bielefeld-Hart, Umwelt- und Gartenamt Kassel.

4.7 Passive Maßnahmen

Kommunales Schallschutzprogramm Bad Homburg vor der Höhe

Die Stadt Bad Homburg vor der Höhe fördert, basierend auf den Ergebnissen des 1997 entstandenen Konfliktplanes, im Rahmen eines Schallschutzprogramms den Einbau von Schallschutzfenstern an Hauptverkehrsstraßen. Diese passive Maßnahme greift dann, wenn alle an-

deren Möglichkeiten des Lärmschutzes an der Quelle ausgeschöpft oder nicht durchführbar erscheinen. Dann muss an der Wohnung oder am Gebäude selbst gedämmt und gedämpft werden.

4.8 Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs in Hessen

Beispiel ÖPNV und ländlicher Raum

Bad Wildungen, Bad Hersfeld, Marburg und Kassel – Starke Beispiele zur Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs in unterschiedlichen Städten

Entgegen der weitläufigen Meinung, dass sich in ländlicheren Räumen keine attraktiven ÖV-Angebote mit guten Kostendeckungsgraden einrichten lassen, wiederlegen die Städte Bad Hersfeld und Bad Wildungen diesen Meinungstrend und haben erfolgreich Stadtbussysteme eingerichtet. Diese Stadtbusangebote bieten den Fahrgästen die Möglichkeit, im Stunden-Takt, während den Geschäftszeiten teilweise auch im 15- oder 30- Minuten-Takt, den öffentlichen Nahverkehr für den Einkauf, den Besuch des Arztes oder einfach nur zum Bummeln zu nutzen. Eine Rendezvous-Haltestelle an einem zentralen Ort gewährleistet eine gute Umsteigemöglichkeit zu anderen Linien. Auch Viernheim hat ein Stadtbussystem eingerichtet. Die Erfolgswerte wurden bereits zuvor genannt.

Beispiel Bad Wildungen (18.000 Einwohner): Von morgens bis abends fährt der StadtBus Bad Wildungen mit vier Linien **im 30-Minuten-Takt**. Am **Wochenende** verkehren die StadtBusse im **Stundentakt**. Am Haltepunkt **Kurschattenbrunnen** treffen sich die Busse zum Rendezvous. Sowohl für dieses Angebot als auch für andere ÖV-Angebote in und um Bad Wildungen wirbt die Stadt offensiv, bspw. mit guten Informationen auf der ihrer Website unter www.bad-wildungen.de/businfo.

Beispiel Verbesserung der Fahrzeugtechnik

Die **Stadtwerke Marburg** setzen erdgasbetriebene CNG-Busse ein. Die Stadt ist mit diesem Modell Vorreiter im RMV. Diese Busse sind umweltfreundlich, und um 50 % geräuschärmer als konventionelle Busse. Sie fahren außerdem mit Rußpartikelfilter. Bei Erdgasantrieb entstehen rund ein Fünftel weniger Kohlendioxid, 80 % weniger Stickoxide, 50 % weniger Kohlenwasserstoffe, bis zu 60 % weniger Kohlenmonoxid und keine Rußpartikel.

Beispiel RegioTram Kassel

Die **Kasseler Verkehrsgesellschaft** und der **Nordhessische Verkehrsverbund** setzen in der Zukunft auf die verstärkte Vernetzung der Region mit der Stadt Kassel über eine direkte Verzahnung mit der Innenstadt. Das zentrale Bindeglied wird der Kasseler Hauptbahnhof. Sie folgen dem Beispiel Karlsruhes und ermöglichen durch das RegioTram-Konzept die Nutzung sowohl der Trassen der Deutschen Bahn sowie der Straßenbahn. Bis 2007 sollen alle Strecken mit einem 30-Minuten-Grundtakt angeboten werden.

Gemäß den Angaben des Nordhessischen Verkehrsverbundes macht die RegioTram den öffentlichen Nahverkehr auch für heutige „chronische“ Nichtnutzer attraktiv. So soll durch ein hohes Fahrgastaufkommen der Betrieb der RegioTram kostendeckend verlaufen. Näheres zum RegioTram-Konzept auf der Internet-Seite www.nvv.de.



Ansätze

Exkurs: Was wünschen sich die Interviewpartner für eine verkehrsberuhigte Zukunft? (Erster Teil)

Zukunft der Städte – Lebensraum mit hoher Wohn- und Lebensqualität

Die Mehrheit der beteiligten Interviewpartner wünscht sich eine Erhöhung der verwaltungsinternen und politischen Relevanz der Problematik. **„Das Thema lässt sich nur im Rahmen integrierter Stadtentwicklungskonzepte lösen oder effizienter bearbeiten. Nur so machen sich auch Politiker das Thema zu eigen.“** Insbesondere im Kontext der schrumpfenden Städte ist es ein wichtiges Ziel, die Umweltqualität als einen Baustein von Wohn- und Lebensqualität in den Städten zu sichern. Die Lärmvorsorge ist für ihre Zukunftsfähigkeit sehr wichtig. Der Blick sollte wieder verstärkt auf die „Stadt der kurzen Wege“ und eine kluge Standortplanung zur Verkehrsvermeidung sowie auf die Förderung leiserer Verkehrsmittel gerichtet werden. Verkehrslärm beeinträchtigt die Stadtentwicklung insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen. Zunehmend sind dort hohe Fluktuation, verstärkter Wegzug und damit verbunden strukturelle Leerstände zu verzeichnen. Bauliche Sanierungen lassen auf sich warten, da die Mieten aufgrund der Lage sehr niedrig sind. Die Lärminderung darf nicht länger als lästige und teure Aktivität verstanden werden. Diese Trends können nur integrierte Stadtentwicklungskonzepte und Leitbilder aufhalten und umkehren.

Verstärkte finanzielle Förderung lärmindernder Maßnahmen auf Bundes- und Landesebene

Die Kommunen finanzieren ihre Planungen und Umsetzungen von Maßnahmen aus „ihrer eigenen Tasche“. Viele Beteiligte verstehen das Verkehrslärmproblem allerdings nicht mehr nur als kommunale, sondern regionale Herausforderung oder als Landesaufgabe. Lärminderung muss daher ein zentrales Ziel bei finanziell geförderten Maßnahmen sein. Das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** muss einen Passus enthalten, in dem lärmindernde Maßnahmen direkte Bestandteile eines Verkehrswegeplans oder Verkehrsentwicklungsplans werden. Lärminderungspläne dürfen nicht mehr als „lästige“ Einzelplanungen verstanden werden, sie müssen Bestandteile von integrierten Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepten werden. Nur so erfahren solche Planungen und Maßnahmen eine angemessene Legitimation.

Weiterhin ist von den Beteiligten der Wunsch nach einem **landeseigenen Förderprogramm** geäußert worden. Es sollte ein Schallschutzprogramm aufgelegt werden, das aktive und passive Maßnahmen fördert. Diese Förderung muss effizient eingesetzt werden, was eine starke Umsetzungsorientierung der Förderung bedeutet. Eine Minderungsförderung sollte unabhängig von baulichen Veränderungen an den Belastungsschwerpunkten ansetzen. Das Land Hessen könnte dem Beispiel von Brandenburg folgen, dessen Programm stark auf die Umsetzung von Maßnahmen zielt.

Integrierte Stadtentwicklung am Beispiel des städtebaulichen Wettbewerbs der DAL e.V.

Integrierte Stadtentwicklung bedeutet die intelligente und vorausschauende Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung. Dies gilt auch für Maßnahmen im Bestand und im speziellen zum Schutz der Ruhe und der Wohn- und Lebens- und Arbeitsqualität. Der Deutsche Arbeitsring für Lärmbekämpfung war hier Vorreiter und rief einen städtebaulichen Wettbewerb aus, der sich mit dem Schutz der Ruhe im Bestand auseinandersetzt.

Die Stadt Ludwigsburg (Baden-Württemberg) gewann diesen städtebaulichen Wettbewerb. Die ambitionierten Vorgaben aus den Wettbewerbsrichtlinien wurden bei der baulichen Umsetzung seitens der Kommune stark beachtet und nicht, wie in vielen Fällen leider üblich, in der Folge angepasst.

Förderung der Lärminderungsplanung

Kommunale Lärminderungspläne, wie am Beispiel von Wiesbaden aufgezeigt, entfalten bei der direkten Verzahnung mit den Verkehrsentwicklungsplänen ihre Wirkung. Da sie rein aus den kommunalen Finanztöpfen finanziert werden müssen, ist ihre Aufstellung unattraktiv.

Eine Förderung solcher Planungen und deren Koppelung an die Umsetzung lärmindernder Maßnahmen ist wünschenswert.

Was wünschen sich die Interviewpartner für eine verkehrsberuhigte Zukunft? (Zweiter Teil)



Rechtliche und planerische Maßnahmen

Die Verkehrsentwicklungspläne oder Generalverkehrspläne müssen mit den Lärminderungsplanungen direkt verzahnt werden. Parallelplanungen sind unwirksam, kostenintensiv und fördern den Frust in der Verwaltung, da die Lärminderungsplanung keine Beachtung findet.

Eine Vereinheitlichung der Grenzwerte und Richtwerte ist dringend erforderlich. Dies lässt sich am Beispiel der DIN 18005 und der 16. BImSchV erkennen. Die DIN 18005 hat zum Teil deutlich schärfere Richtwerte.

Außerdem sollte die Kfz-Zulassungsverordnung verschärfte Grenzwerte beinhalten, um geräuschärmere Fahrzeuge zu fördern.

Kommunikation und Kooperation

Das Problem Verkehrslärm ist nicht mehr kommunal zu lösen und nur noch punktuell zu verringern. Regionale Kooperationen oder eine verbesserte Kommunikation der verschiedenen Baulastträger müssen untereinander gewährleistet sein, um abgestimmte Verfahren zur Lärminderung durchzuführen und dem Verursacherprinzip gerecht zu werden. Zusätzlich muss die Kommunikation und Kooperation in den kommunalen Verwaltungen deutlich verbessert und verwaltungsinterne Konkurrenzen vermieden werden.

Sonstige Maßnahmen

Von den kommunalen Vertretern wird zur Entlastung und zur Förderung des Ruheschutzes einerseits die Förderung des Umweltverbundes genannt.

Sowohl die Baulastträger als auch die Fahrzeug- und Reifenhersteller sollten sich beim Schutz vor Lärm maßgeblich an den Quellen des Lärms orientieren. Hierzu gehören die Entwicklung und Förderung geräuschärmerer Fahrzeuge sowie der verstärkte Einbau von Flüsterasphalt. Der motorisierte Individualverkehr kann bspw. durch verkehrliche Teilraumkonzepte, kommunale Verkehrsabgaben (am Beispiel der Nahverkehrsabgabe), eine zweckgebundene Stellplatzabgabe (dauerhaft) sowie durch eine City-Maut als letzte Maßnahme eingeschränkt werden. Die dadurch eingenommenen Finanzmittel sollten direkt wieder gezielt in die Förderung des Umweltverbundes eingesetzt werden.

Bürgerinformation und Mobilitätserziehung

Im Bereich der Mobilitätserziehung müssen mehr personelle und finanzielle Ressourcen geschaffen werden. Hierzu gehört die kommunale Umweltberatung in Kooperation mit Schulen und Kindergärten. Eine Beteiligung breiter Akteursschichten erscheint kein sinnvoller Weg. Entgegen den positiven Erfahrungen durch die im Energiebereich angewandten „Energie-Tische“ zur Gebäudemodernisierung können nach Meinung der kommunalen Vertreter zu wenige Akteure von der Lärmreduzierung profitieren.

Exkurs: Hoffnung für mehr kommunalen Ruheschutz oder zu viel Aufwand?

Was erwarten die hessischen Kommunen von der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht und in den neuen § 47 BImSchG?

Positive Ansätze

- Die Umsetzung der Richtlinie wird den Druck auf die Verwaltungen und die Politik deutlich erhöhen, die Planungen aufzustellen und vor allem auch durchzuführen. Weiterhin werden sich nach der Umsetzung dieser Richtlinie sicherlich die Arbeitsschwerpunkte in den Umweltämtern verschieben und das Thema Verkehrslärm einen höheren Stellenwert erhalten.
- Die Verbindlichkeit der Planung wird durch die expliziten Terminvorgaben deutlich gestärkt.
- Die Baulastträger werden stärker in die Pflicht genommen, somit das Verursacherprinzip stärker in den Vordergrund gestellt.
- Die höheren Schwellenwerte (z.B. Straßen mit einer Belastung ab 8.000 Fahrzeugen am Tag) sind aus Sicht einer stärkeren Problemorientierung positiv zu bewerten.
- Eine intensivere Information der Bevölkerung wird kommen. Dies kann sich positiv auf das Problembewusstsein auswirken.
- Die direkte Angabe des Begriffes „Schutz von Ruhegebieten“ ist positiv und dient dem Vorsorgeaspekt.
- Es folgt eine problemorientierte Betrachtung der verkehrslärmbetroffenen Gebiete (Ballungsräume, Gebiete an Hauptlärmquellen).
- Die Bilanzierung der Betroffenheit ist positiv zu bewerten (Wie viele Menschen werden von der Quelle betroffen?).

Negative Ansätze

- Diese Richtlinie wird seitens der Stadtplanung aufgrund der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen als schwer umsetzbar angesehen.
- Enttäuschend ist der bisher in der Umsetzung angedachte Ansatz der kommunalen Bürgerbeteiligung nach dem Verfahren der Bauleitplanung. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist zu formalisiert und insgesamt zu schwach. Hier wäre mehr möglich gewesen.
- Die Aufgabenteilung zwischen Baulastträgern und Kommunen ist nicht klar geregelt. Dies kann in Zukunft zu Konflikten, z.B. mit der kommunalen Planungshoheit führen.
- Es wird eine deutlich verstärkte Bürokratie befürchtet, da die Datenaufnahme gerade für die Immissionskataster (flächendeckend in Ballungsräumen) einen immensen Aufwand bedeuten. Die Analyse kann hier auch einen zu hohen Stellenwert gegenüber den Maßnahmen erhalten. Zusätzlich ist ein immenser Datenaufwand zu befürchten durch die Meldepflicht an die EU.
- Die Definition und Abgrenzung der Ruhegebiete und der Ballungsräume bleibt bisher unklar.

Fazit:

Die zukünftige Lärminderungsplanung erfährt durch die Umgebungslärmrichtlinie aus Sicht der Kommunen zwar eine deutliche Aufwertung gegenüber der Regelung des alten § 47a BImSchG. Ob damit verbunden wesentliche Verbesserungen des Ruheschutzes verknüpft sein werden, wird von den beteiligten Akteuren stark bezweifelt. Zwar wird der Druck zur Aufstellung

hierdurch steigen, die finanzielle Ausstattung der Kommunen steht einer qualitativen und umsetzungsorientierten Planung jedoch entgegen. Es bleibt abzuwarten, wie die dazugehörige Verwaltungsvorschrift ausformuliert wird. Außerdem ist noch nicht absehbar, inwieweit sich die Kommunen an die Verpflichtung und Festsetzung halten.

Recht

5 Forderungen des VCD Hessen

„Du sollst nicht
lärmen“
Robert Gernhardt

Der Schutz der Ruhe weist in Hessen wie in anderen Bundesländern große Defizite auf. Daher fordert der VCD Hessen zu folgenden Maßnahmen auf, die dem vorsorgenden Schutz der Ruhe und dem Kampf gegen bestehenden Verkehrslärm Sorge tragen sollen. Diesem Forderungskatalog zu einem aktiven, handlungsorientierten und effizienten Ruheschutz liegt die Philosophie zugrunde, dass die **Vermeidung** von

Lärmemissionen an erster Stelle zu stehen hat. Hierauf folgen Maßnahmen zur **Verringerung** sowie zur **Verlagerung** von **Emissionen**. Erst zum Schluss sollten seitens der kommunalen Verwaltung Maßnahmen zur **Verringerung der Immissionen**, also der Schutz vor den Einwirkungen auf den Menschen durchgeführt werden.

5.1 Handlungsmöglichkeiten der hessischen Kommunen

Leitbild einer vorsorgenden Stadt oder Stadt der kurzen Wege

Die Kommunen tragen hauptsächlich die Verantwortung für gesunde und attraktive Wohn- und Lebensverhältnisse für ihre Bürgerinnen und Bürger. In der weitläufigen Tendenz der Stadtentwicklung ist eine zunehmende Zersiedelung der Landschaft festzustellen. Diese Entwicklung und ihre verkehrlichen Auswirkungen auf die räumliche und soziale Umwelt ist zuvor bereits beispielhaft an der Stadt Kassel dargestellt worden.

Die zukünftige Lärmentwicklung kann u.a. durch eine Verkehrsmengenreduzierung an betroffenen Trassen gebremst werden. Ziel einer Stadtentwicklung muss es weiterhin sein, die Kfz-Fahrten zu verkürzen sowie auf andere Verkehrsträger wie den öffentlichen Nahverkehr zu verlagern. Eine verkehrssparende Siedlungsstruktur zeichnet sich durch den Erhalt und die Schaffung einer hohen städtebaulichen Dichte und durch eine intelligente Nutzungsmischung aus. Die Städte sollten bestrebt sein, eine hohe Wohn- und Freiraumqualität in den inneren

Bereichen zu erhalten oder zu schaffen, um die Bevölkerungsabwanderung zu bremsen und Menschen wieder in die Städte zu locken, statt Wohnbaulandweisungen in Randgebieten und Stadtumland zu forcieren. Die Wohnqualität mindernde Nutzungen müssen von den Wohngebieten räumlich getrennt bleiben. Der § 50 BImSchG, der das räumliche Trennungsprinzip der Funktionen in Kombination mit der Baunutzungsverordnung darlegt, muss wieder deutlicher im Vordergrund stehen. So sollte in den hessischen Kommunen darauf geachtet werden, Wohngebiete nicht in bereits verlärmten Gebieten neu anzusiedeln und bereits bestehende Ruhegebiete mit einer hohen Erholungsfunktion vor Lärm am Boden und in der Luft zu schützen. Zusätzlich sollten die „Ruhegebiete“ nach Umgebungslärmrichtlinie auch in Absprache mit den Umwelt- und Grünordnungsämtern abgestimmt werden, um die Erholungsfunktion auch freiraumplanerisch zu manifestieren.

Innenentwicklung vor
Außenentwicklung und
Nutzungsmischung als
Prinzipien der Stadt der
kurzen Wege

Stichwort Kommunales Lärmmanagement und Ruhebeauftragte

Den Bürgerinnen und Bürgern fehlt eine zentrale Anlaufstelle im Bereich „Ruheschutz“. Die Zuständigkeiten sind über die unterschiedlichsten Einheiten in der Verwaltung verstreut. Es stellt sich somit für die Betroffenen das sogenannte „Pfadfinderproblem“ ein: Werden BürgerInnen aktiv, beginnt eine verwaltungsinterne Odyssee mit vielfach unbefriedigendem Ergebnis für die Bürgerinnen und Bürger, aber auch für die SachbearbeiterInnen. Am Ende steht bei allen Beteiligten die Frustration. Bei den Betroffenen darüber, dass sie keine Lösungen für ihre akustischen Plagen finden. Die angefragten Verwaltungsmitglieder sind

genervt, weil sie zum einen nicht immer sachgerecht Auskunft geben können und zum anderen, weil ihre Arbeit immer wieder durch zahlreiche Anrufe unterbrochen wird. Meist sind sie nicht für diese Anfragen zuständig oder wollen es gar nicht sein. Dies gilt insbesondere bei der Lärmsanierung an Verkehrswegen.

Zur Vermeidung dieser Irrungen durch die Verwaltung schließt sich der VCD Hessen dem Vorschlag von Lärmkontor GmbH an, kommunale Lärmmanagementsysteme einzuführen. Die Betroffenen, aber auch die Angefragten in der Verwaltung müssen wissen:

- Wer oder was ist der genaue Lärmverursacher?
- Welche Stelle kann oder muss für diese Lösung des Problems zuständig sein?
- Welche Person ist der genaue Ansprechpartner für die Lösung des Lärmproblems?

Der Nutzen ist für alle Seiten sehr einfach und klar darstellbar:

- Bürgerinnen und Bürger werden bei der Lösung ihres Problems wirkungsvoll unterstützt.
- Die Zuständigkeiten sind in der Verwaltung klarer geregelt, es entsteht eine Arbeitserleichterung für die Verwaltung und eine gezieltere Bearbeitung ist möglich.
- Die Qualität des Informationsgehaltes wird verbessert.
- Die Kommunikation unter den Beteiligten sowie die Informationskultur innerhalb der Verwaltung wird verbessert.

Es wäre aus Sicht des VCD Hessen wünschenswert, wenn sich die Kommunen mittelfristig einem solchen Lärmmanagement öffnen. In ähnlicher Weise hat das kommunale Energiemanagement als ebenfalls querschnittsorientierte Aufgabe in die Verwaltung Einzug gehalten. Entgegen vieler Vorbehalte noch vor ca. 20 Jahren sind kommunale Energiebeauftragte mittlerweile etabliert und sparen der Stadt schlichtweg Geld und CO₂.

Insbesondere für kleinere und mittlere Städte ist die Einsetzung sogenannter Ruhebeauftragter ebenfalls eine zentrale Forderung des VCD Hessen. Die hier zuständigen Bauverwaltungen und/oder Ordnungsämter sind meist mit der Bearbeitung von Lärmproblemen überfordert. Ruhebeauftragte können als hier Experten Abhilfe schaffen und Vermittler zwischen Kommunen und Bürgerschaft sein. Das Beispiel der Stadt Hattersheim am Main macht es vor. Eingesetzt werden können als Ruhebeauftragte Juristen, Planer oder Umwelttechniker mit Schwerpunkt auf dem Immissionsschutz sowie einer hohen Sozialkompetenz. Hierzu ist es zu Beginn jedoch nötig, den Stellenwert von Ruhe in der Kommune zu definieren und die personellen und finanziellen Ressourcen auszuloten.



Förderung des Umweltverbundes

Der Umweltverbund spielt insbesondere in den Städten eine große Rolle zur Verkehrsminderung und damit zur Lärminderung. Dies gilt hauptsächlich für den Binnenverkehr. Es gilt also den Umweltverbund weiter zu stärken durch:

- Bedarfsorientierte Systeme (Anruf-Taxis, Ortsbusse, Stadtbusse, Bürgerbusse etc.)
- Stärkung des ÖV im Sinne der Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität („Ruhig und erholt direkt in die City“ oder „Stressfrei in die Innenstadt und zurück“)

- Stärkung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr), bspw. durch den qualitativen Ausbau der kommunalen Radwegesysteme
- Verstärkte Logistik-Kooperationen zur Reduzierung von Verkehrswegen (bspw. Einkauf) nach dem Motto: „Sie kaufen ein, wir bringen es Ihnen nach Hause.“

Hier sollten die Kommunen Kooperationen mit lokalen Unternehmen eingehen, wie den lokalen Nahverkehrsgesellschaften oder den Verkehrsverbänden.

Forderungen

Bürgerbeteiligung

Es ist darauf zu drängen, dass Lärminderungsplanungen zukünftig verstärkter Bürgerbeteiligung bedürfen, um langjähriges Expertenwissen vor Ort zu nutzen und gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln. Die Menschen vor Ort sind die „Lokalexperten“, sie wissen um die örtliche Lärmproblematik und können pragmatische Lösungsansätze liefern, wie dies beispielsweise in Frankfurt bereits geschehen ist. Für eine qualifizierte Umsetzung des neuen § 47 BImSchG reicht nach Erachten des VCD Hessen eine kommunale Beteiligung nach den formalen Standards der kommunalen Bauleitplanung nicht aus.

Die öffentliche Auslegung von solchen Planungen ist wenigen Menschen bekannt und wird daher kaum als ein Instrument des demokratischen Eingreifens erkannt.



Ein ausreichender Wissenstransfer und die Mitwirkung der Betroffenen ermöglicht eine allgemein anerkannte Planung durch Konsens.

Workshop 2004, hier spielte die Beteiligung und die Information von Bürgerinnen und Bürger eine zentrale Rolle.

Zusätzlich liegen die Auslegungszeiten zumeist im Rahmen der Öffnungszeiten der kommunalen Verwaltung und somit in den allgemeinen Arbeitszeiten. Auf diese Weise wird einem Großteil der Bevölkerung vorab die Möglichkeit genommen, sich an dem Verfahren der Planaufstellung zu beteiligen. Ein zukunftsorientiertes und demokratisches Verfahren schließt eine anspruchsvolle und intensive Bürgerinformation und -beteiligung mit ein. Die Gemeinden müssen zu den Menschen kommen, wenn es um zukünftige Planungen geht. Und nicht die Menschen zur Verwaltung!

Zu den Instrumenten einer intensiven Information und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern kann ein solches Verfahren wie das der Stadt Frankfurt am Main und ihrer Lärminderungsplanung in Frankfurt-Oberrad dienen. Aber auch öffentliche Bürgerversammlungen mit Bürgerworkshops können viele pragmatische Ideen der Menschen vor Ort in die Planung mit einfließen lassen.

Somit erhalten die Menschen ein Gefühl der Akzeptanz ihrer Bürgermeinung und die Kommune erhält viele Informationen über die lokale Betroffenheit und die Behebung der größten Belästigungen. Das Resultat dieser Beteiligung ist weniger Unmut seitens der Bürgerschaft und neue Ideen und Beiträge für die Verwaltung.

Anregungen über eine Öffentlichkeitsbeteiligung in der Lärminderungsplanung liefert das EU-Projekt SYLVIE der Stadt Wien, welches über die Internetseite www.sylvie.at detailliert beschrieben ist. Weitere gute Beispiele außerhalb Hessens finden sich in der Lärminderungsplanung Ravensburger Bahnstadt, Stuttgart-Vaihingen, Norderstedt und Berlin-Köpenick.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Lärminderung

▪ Die Kommunen und ihre Lobbyverbände (Hessischer Städtetag, Hessischer Städte- und Gemeindebund) müssen darauf drängen, dass lärmindernde Maßnahmen als zu fördernde Maßnahmen in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) integriert werden, damit diese auch refinanziert werden können. Bisher müssen die Kommunen lediglich nachweisen, dass das geplante Trassenvorhaben in „einen

räumlichen Planungskontext“ eingebunden ist.

Lärmindernde Maßnahmen sind dabei nur mit sehr viel Phantasie hinein zu interpretieren. Nach § 3 Abs.1 GVFG wird bisher nur gefördert, wenn „...Vorhaben...in einem Generalverkehrswegeplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen“ sind.

Es ist darauf zu drängen, dass „das Vorhaben auch aus akustischer Sicht nicht nachteilig ist“, damit auch der Vorsorgegedanke und das Vermeidungsprinzip impliziert ist.

- Die Kommunen müssen der Pflicht gemäß § 47 BImSchG nachkommen und für ihren Planungsbereich eine Lärminderungsplanung mit Maßnahmenplänen erstellen. Die Erstellung muss mit der Entwicklung eines aktuellen Verkehrsentwicklungsplans und den Bauleitplänen abgestimmt werden. Daraus sollten zeitnah Maßnahmen resultieren. Wichtig bei der Erstellung solcher Lärminderungspläne ist jedoch ein stark umsetzungsorientierter Ansatz mit den Schwerpunkten auf der Verkehrslärmbekämpfung und Schutz der Ruhe.

Die Lärminderungsplanung ist aus Sicht des VCD Hessen ein wesentlicher Baustein zur abgestimmten Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz der Ruhe und damit verbunden dem Erholungs- und Gesundheitsschutz sowie der Wohn- und Lebensqualität. Sowohl Verkehrs- und Stadtplaner als auch die Lokalpolitiker müssen (bspw. Ortsbeiräte) frühzeitig in die Planungsprozesse eingebunden werden. Stadtplaner sind für die Bauleitplanung verantwortlich. Die Bauleitplanung wiederum ist das zentrale und umfassende Instrument der kommunalen Entwicklung. Im Gegensatz zur Verkehrsplanung ist sie ein formelles Verfahren und, zumindest der Bebauungsplan, durch den Gemeinderat oder Stadtrat als Satzung zu beschließen. Der Flächennutzungsplan ist behördenverbindlich. Das bedeutet, dass sonstige Planungen, die sich an der Aufstellung von Flächennutzungsplänen beteiligen, dieser nicht widersprechen dürfen und ggf. anzupassen sind.

- Seit Jahren haben die hessischen Städte wieder mit zunehmenden Luftverschmutzungen durch Feinstäube wie Rußpartikel zu kämpfen. Hierzu gehören Kassel, Darmstadt, Frankfurt/Main, Wiesbaden und Wetzlar. Der Grund liegt hier im steigenden Verkehrsaufkommen, insbesondere durch den Schwerlastverkehr.

Die EU zwingt die Städte seit dem 1. Januar 2005, Maßnahmen dagegen zu ergreifen und gibt Grenzwerte vor, ab welcher Überschreitung Maßnahmen durchzuführen sind. Nur an höchstens 35 Tagen im Jahr darf der Tagesgrenzwert von 50 Mikrogramm Staub in einem Kubikmeter Luft überschritten werden. Fünf Jahre später muss zudem der Ausstoß von Stickstoffdioxid drastisch verringert werden. Bei beiden Schadstoffen gehören Pkw und Lastwagen zu den Hauptverursachern.

Im Gegensatz zur Lärminderungsplanung haben die Kommunen die Pflicht, so lange Minderungsmaßnahmen zu ergreifen, bis die Grenzwerte unterschritten sind. Frankfurt/Main hat

bereits einen Luftreinhalteplan erstellen müssen. In Kassel ist die Überschreitung der maximalen Überschreitungsgrenze von 35 Tagen im Sommer 2005 zu erwarten.

Ein weiteres wesentliches Novum ist, das seit dem 1. Januar 2005 durch die EU-Vorschrift Anwohner viel befahrener Straßen, die ständig Dieselruß einatmen müssen, ihr Recht auf sauberere Luft vor deutschen Verwaltungsgerichten einklagen können.

Integrierte Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplanung
Der Schlüssel zum Erfolg zur Durchsetzung von Maßnahmen zum Schutz der Ruhe



Schwerlastverkehr Weserstraße Kassel

Um Doppelarbeiten zu vermeiden, sollten die Luftreinhaltung und die Lärminderung in den Kommunen verzahnt werden. Das ist effizient und intelligent. Viele lärmindernde Maßnahmen führen automatisch zu einer Verbesserung der Luft und umgekehrt. Der Analyseteil der Luftreinhaltepläne enthält viele Daten, die auch in der Lärminderungsplanung benötigt werden. Dies betrifft beispielweise Daten der Flächennutzung, der Flächenstruktur, der Emittenten (Kfz-Verkehr und durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen) sowie die topografischen Auswirkungsbedingungen. Hinzu kommt, dass alle größeren Städte ab 2008 Aktionspläne zur Lärminderungsplanung zumindest für ihre eigenen Straßen mit mehr als 16.000 Fahrzeugen am Tag erstellen müssen. Eine gekoppelte Luftreinhalteplanung lässt sich somit für Städte wie Kassel, Frankfurt/Main, Wiesbaden und Darmstadt effizient realisieren.

Forderungen

- Bürgerinnen und Bürger sehen sich insbesondere in Straßenschluchten und an Hauptein- und -ausfallstraßen mit einer teilweise immensen und dauerhaften Beschallung konfrontiert. Diese resultiert einerseits aus den Roll- und Motorengeräuschen. Andererseits werden sie aber auch verstärkt durch unangepasste Fahrweisen- wie das Hochdrehen des Motors sowie das Quietschen der Reifen beim Anfahren- massiv durch diese Spitzen gestört. Eine zusätzliche Belästigung erfahren die Menschen verstärkt in den Abendstunden und an den Wochenenden durch die „rollenden Diskotheken“.

Auf den Autobahnen ist in den letzten Jahrzehnten ein stetiger Anstieg der Verkehrsmengen sowie der Fahrgeschwindigkeiten zu erkennen. Zur Sensibilisierung und Aktivierung von Fahrerinnen und Fahrer zu angepassten Fahrverhaltensweisen, sind sogenannte Lärmdisplays aufzustellen. Diese Lärmdisplays zeigen dem Fahrenden die aktuelle Lärmbelastung durch sein Fahrzeug an. Eine weitere Möglichkeit sind Plakate, wie „Fahren Sie

langsam und leise in den Abendstunden und an den Wochenenden“, die entlang der Trassen für eine Beruhigung sorgen können. In Deutschland wirbt die Stadt Köln bereits mit diesem Mittel für mehr Ruhe. Insbesondere in der Schweiz und hier im Kanton Zürich werden sowohl die Plakate als auch die Lärmdisplays erfolgreich eingesetzt.

- Die „rollenden Diskotheken“ können mit den §§ 30 und 33 der Straßenverkehrsordnung bekämpft werden. Diese Paragraphen reglementieren das unnötige Laufen lassen von Motoren, unnützes Hin- und Herfahren sowie zu laute Lautsprecher.

- Der nachträgliche Einbau von illegalen Auspuffanlagen sollte sanktioniert werden. Es besteht zwar noch ein Vollzugsdefizit, allerdings sollten die Umwelt- und Ordnungsämter gemeinsam kooperieren und lokale Maßnahmen im Sinne des Gesundheitsschutzes und der Verkehrssicherheit ergreifen.

Wissenstransfer und Information

- Die Kommunen sollten in Funktion ihrer Umweltämter verstärkt Kooperationen mit Schulen und anderen Organisationen suchen, um die Mobilitätserziehung und die Verkehrslärmproblematik im Unterricht zu verankern. Umweltbildung und Mobilitätserziehung sind querschnittsorientiert und haben Praxisnähe, die von vielen Schülerinnen und Schülern oft an der Schule vermisst wird.

- Das Umweltinformationsgesetz schreibt den Kommunen vor, Auskünfte über Planungen und Aktivitäten der Kommunen zu geben. Diesem Gesetz kommen viele Kommunen nur in unzureichender Weise nach, da insbesondere in kleineren

Kommunen nicht geklärt ist, wie viel Information nach außen gegeben werden kann.

Die Beratung der Kommunen bezüglich der Verkehrsproblematik muss deutlich forciert werden. In vielen Kommunen fehlen Informationsstrategien zum Thema „Umweltauswirkungen von Verkehr“ und somit Informationen zum Verkehrslärm. Gute Beispiele sind die Website des Umweltamtes Hanau, der Umweltladen Wiesbaden und „Umweltlernen“ in Frankfurt. Große Chancen auf einen effektiven und langfristigen Erfolg werden aber in der Integration von Ruhebeauftragten in die kommunale Verwaltung gesehen.

Sonstige Vorschläge zur Minderung des Straßenverkehrslärms

- Geschwindigkeitsrausch ist kein Grundrecht! Daher sind insbesondere an Haupteinfall- und Hauptausfallstraßen mit hohem Anteil an Wohneinheiten aktive Maßnahmen zur Temporeduzierung durchzusetzen. Tempo-30- und Tempo-50-Zonen liefern einen wesentlichen Anteil zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität an diesen Trassen und dienen ganz beiläufig der Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

- Es sollte eine gemeinsame Resolution aller Umweltverbände geben, um den Lärmschutz in Hessen deutlich zu positionieren. Hierin sollten Fluglärm, Straßenverkehrslärm und Schienenlärm gleichberechtigt behandelt werden. Zur Zeit arbeiten sowohl die Umweltverbände und Bürgerinitiativen am komplexen Thema „Lärm“. Eine Kooperation für mehr Ruhe ist zwischen den beiden Interessengruppen jedoch nicht immer vorhanden.

5.2 Handlungsmöglichkeiten des Bundes

- Die zukünftige Neuregelung der Lärmminde-
rungsplanung durch die Umsetzung der EU-Um-
gebungslärmrichtlinie in nationales Recht muss
praxisorientiert ausfallen, um die Kommunen nicht
zu überfordern. Eine zu intensive Bürokratie würde
die ohnehin kaum handlungsfähigen Kommunen
weiter überfordern und etwaige Maßnahmen in
weite Ferne rücken lassen.
- Der Bund muss verstärkt Druck auf die Automobi-
l- und Reifenindustrie ausüben, umweltfreundli-
chere und lärmärmere Fahrzeuge und Zubehör zu
entwickeln und notfalls die gesetzlichen Regelun-
gen verschärfen. Hier sind das Verkehrs- und Um-
weltministerium gefragt.
- Insgesamt sollte die Planung und Umsetzung
lärmmindernder Maßnahmen eine Förderung sei-
tens des Bundes erfahren. Im Gegensatz zu den
Bundesverkehrswegen und den Schienenwegen
stehen solchen Maßnahmen an kommunalen Tras-
sen keine Finanzierungshilfen zur Verfügung. So
sollte das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
explizit lärmmindernde Maßnahmen fördern. Für
Zuwendungen aus dem GVFG sollte einerseits die
Aufstellung von Lärmminde-rungsplänen als auch
deren Integration in Verkehrsentwicklungspläne
wesentliche Kriterien sein.

5.3 Handlungsmöglichkeiten des Landes Hessen

Lärmpakt Hessen

Der Lärmpakt Hessen ist eine ideale Plattform mit starken Partnern, die den Ruheschutz in der Technik, der kommunalen Planung, sowie der Mobilitätserziehung voran treiben können. Er muss daher die ihm gebührende politische Akzeptanz der eigenen Landesregierung und anderer Akteure erfahren und mit einem klaren Profil nach außen treten und selbst Projekte initiieren.

Er muss den Kommunen eine Plattform bieten, um einen Informations- und Erfahrungsaustausch zu ermöglichen. Weiterhin ist es aus Sicht des VCD Hessen seine Aufgabe, mit den Kommunen kooperative Projekte zu initiieren, die als eine Art „Ruhe-Impulsprogramm“ gelten. Hier kann man sehr gut von den Impulsprogrammen im Energieeffizienzbereich lernen. Kooperativ heißt, dass Win-Win-Strategien entwickelt werden müssen, die es allen durch ihren Einsatz an Personal und finanziellen Mitteln ermöglichen, Profit aus den Projekten zu ziehen.

Ein Beispiel für ein attraktives Projekt des Lärmpaktes ist in Anlehnung an den Deutschen Arbeitskreis für Lärmbekämpfung (DAL e.V.) die Ausschreibung von städtebaulichen Wettbewerben mit Prämierung der anspruchvollsten städtebaulichen Projekte an bestehenden Trassen. Mit einem solchen Projekt können alle Akteure gewinnen. Das Land stellt sich als Impulsgeber dar und die teilnehmenden Kommunen als aktive und bürgerfreundliche Städte und Gemeinden. Und um den Erfolg des Planungsprozesses und dessen bauliche Umsetzung zu prüfen, sollte während des Verfahrens ein Monitoring und nach Abschluss eine Evaluation des Projektes erfolgen, um die Wirkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner darstellen zu können. Die Evaluation birgt positive Effekte für alle Beteiligten:

das Land und die Kommunen können im Rahmen dieser Erfolgskontrolle messbare Daten vorweisen und diese offensiv innerhalb der Landespolitik und Stadtpolitik verwenden. Die Bürgerinnen und Bürger dagegen haben mehr Ruhe und eine höhere Wohn- und Lebensqualität.

Im Rahmen des Lärmpaktes sollten auch gezielt Kooperationen mit den Unternehmen der Fahrzeug- und Reifenindustrie geschlossen werden. Das Verkehrs- und Wirtschaftsministerium sowie das Umweltministerium sind explizit angesprochene Verantwortliche hierfür. Vieles ist seitens der Industrie schon erreicht worden, vieles ist aber noch zu tun. Insbesondere ist darauf zu zielen, dass lärmärmere Reifen (bspw. mit dem Blauen Engel ausgezeichnete Reifen) stärker auf den Markt kommen. Außerdem sind die technischen Innovationen in der Lärmminde-rung an den Fahrzeugen (Motorengeräusche) zu forcieren.

Eine Grundvoraussetzung muss allerdings sein:

Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltministerium müssen für den Erfolg des Lärmpaktes an einem Strang ziehen!

Die Informationspolitik des Umwelt- und des Verkehrsministeriums müssen deutlich stärker an das kommunale Handeln geknüpft sein. Das Land Hessen hat im Bereich der Verkehrslärmbekämpfung kaum Informationskompetenz aufgebaut. Zwar informiert das Umweltministerium in groben Zügen über die Thematik, der Lärmpakt taucht allerdings in den Medien der Landesregierung sowie in der Öffentlichkeit nur in geringem Maße auf und wird mit dem Anti-Lärm-Pakt im Rahmen des Flughafen- ausbaus verwechselt.

Lärmpakt Hessen -
einige Anregungen zur
verbesserten Ausgestal-
tung

Forschung

Das Land Hessen sollte die Kommunen angemessen informieren und an aktuellen Vorhaben beteiligen. Es sollte den innovativen Weg gehen, einen fachlichen Info-Pool anzubieten, der einerseits den Austausch unter den Akteuren gewährleistet, andererseits die aktuelle fachliche Praxis qualitativ hochwertig ablichtet. Insbesondere die Handwerkzeuge zur Lärminderung (Lärminderungsplanung, Verkehrslenkung, Umweltverbundförderung etc.) gilt es mit guten und vor allem aktuellen Beispielen zu unterfüttern. Das Hessische

Landesamt für Umwelt und Geologie ist hierfür der fachkompetente Ansprechpartner, das Umweltministerium die strategische Ebene. Ein weiteres Projekt ist transparente und umsetzungsorientierte Handlungsanweisung zur zukünftigen Lärminderungsplanung in direkter Kooperation mit den Städten. Hierzu kann im Rahmen des Lärmpaktes ein kommunaler Runder Tisch eingesetzt werden, der unter einer neutralen Moderation die künftigen Maßgaben praxisorientiert und maßnahmenorientiert umsetzt.

Förderprogramm „Ruheförderung“

Erstellung eines landeseigenen Lärminderungskonzeptes zur Förderung von Plänen und Maßnahmen

Das Land Hessen sollte ein Fördersystem zur Lärminderungsplanung entwickeln, bei der ein Teil der Förderung maßgeblich an die Umsetzung von Vorhaben zur Lärminderung gebunden ist. Denn sowohl für den Bereich der Bundesverkehrswege als auch für die Schiene gibt es freiwillige Sanierungsprogramme des Bundes. Bei kommunalen Verkehrswegen hingegen sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, ihre Lärminderungsmaßnahmen aus eigener

Tasche zu finanzieren. Dies ist insbesondere hinsichtlich des Vorsorge- und Vermeidungsprinzips kaum mehr realisierbar. Ein positives Beispiel hierfür ist das Land Brandenburg, das bereits seit Beginn der Neunziger Jahre ein effizientes Förderprogramm aufgelegt hat und erfolgreich Maßnahmen vorweisen kann. Im Bereich der Maßnahmenumsetzung sind viele Beispiele zur Verkehrsverringerung und zur Förderung des Umweltverbundes zu finden.

Lernen vom Osten Deutschlands - Lärminderungsplanung in Brandenburg

Die brandenburgische Strategie in der Lärminderungsplanung setzt stark auf den Vorsorgegedanken, Lärm zu reduzieren. Somit orientiert sich die Planung maßgeblich an der Minderung an der Quelle, sprich an aktiven Maßnahmen.

Passive Maßnahmen werden erst in letzter Linie in die Planungen eingebracht. Seit Mitte der 1990er Jahre wird in Brandenburg die Lärminderungsplanung schwerpunktmäßig an der Umsetzung gemessen. Die Kommunen verpflichten sich selbst bei der Unterzeichnung der Förderbescheide, Maßnahmen des Lärminderungsplanes umzusetzen. Ein weiterer Baustein der Förderung durch das Land Brandenburg ist die enge Verzahnung in der Umsetzung mit den Verkehrsentwicklungsplänen gewesen.

Von 1992 bis 1998 wurden fast 8 Millionen Euro Fördergelder in die Umsetzung von Maßnah-

men, bspw. in Oranienburg, Potsdam oder Cottbus gelenkt. Die vorangegangenen Planungen wurden bis dahin nur mit etwa 2 Millionen Euro gefördert. Von den etwa 1.600 Kommunen haben bis 1998 etwa 50 Städte Lärminderungspläne erarbeitet, fast vierzig Städte und Gemeinden entwickelten daraus konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung des Umweltverbundes.

Im Gegensatz zu Hessen führten in Brandenburg bereits alle größeren Städte (Frankfurt/Oder, Brandenburg, Cottbus sowie Potsdam) eine komplette Planung durch und setzten Maßnahmen um.

Ein weiteres auffälliges Unterscheidungsmerkmal ist: Es schlossen in Hessen bisher lediglich 10 Kommunen ihre Planungen ab.

5.4 Handlungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger sowie der Verbände

Verbandsbeteiligung

Die Bürgerschaft braucht im Ruheschutz mehr Informationen und Rechte. Eine breite Gruppe an Verbänden beschäftigt sich mit dem Schutz vor Lärm und somit dem Schutz der Ruhe. Es ist einerseits darauf zu drängen, dass die Verbandsbeteiligung sowohl bei kommunalen Planungen wie der Verkehrsentwicklungsplanung, aber

auch bei der Lärminderungsplanung deutlich ausgeweitet wird. Verbände wie der VCD oder der BUND haben auf lokaler Ebene ausgewiesene Experten im Spannungsfeld „Verkehr und Umwelt“, dieses Know-How gilt es zu nutzen und inhaltlich an Verfahren und Planungen zu beteiligen.

Lärmschutz an bestehenden Trassen

Bürgerinitiativen und Verbände sollten intensiver darauf drängen, dass die Bürgerrechte bei bestehenden Trassen deutlicher gestärkt werden. Bisher ist kein Lärmschutz einklagbar, es sei denn, man geht einen langwierigen und fast chancenlosen Weg über eine Normenkontrollklage gemäß des Verwaltungsverfahrensgesetzes. Bei diesem langwierigen Verfahren muss seitens der Betroffenen nachgewiesen werden, dass sie wirklich in ihrer Gesundheit beeinträchtigt werden. Daher muss seitens der Betroffenen und ihrer Lobbyverbände darauf gedrängt werden, dass allseits anerkannte gesundheitsschützende Grenzwerte geschaffen und später auch eingehalten werden. Diese Werte orientieren sich an den Empfehlungen des Umweltbundesamtes sowie der Weltgesundheitsorganisation.



6 Fazit des VCD Hessen-Projektes

Derzeit lässt die mobile und lärmende Gesellschaft ihren akustischen Abfall immer noch über denjenigen aus, die sich ein ruhigeres Wohnen wirtschaftlich nicht leisten können. Der Schutz der Ruhe und die Notwendigkeit der menschlichen Erholung ist ein elementares Grundrecht aller Menschen, das durch den zunehmenden Verkehr, die zunehmenden Geschwindigkeiten und das falsche Fahrverhalten besonders an städtischen Haupteinfall- und -ausfallstraßen sowie an Durchgangsstraßen mit hohem Quell- und Zielverkehr stark gefährdet ist. Die „Verbunkerung“ der Menschen etwa mit Hilfe von Schallschutzfenstern an diesen Trassen ist generell keine zielführende Maßnahme, sondern nur die bequemste Erledigung für die Baulastträger. Dagegen erhalten organisatorische Maßnahmen, die sich an der Minderung der Geschwindigkeit und letztlich an der Verkehrsmengenreduzierung ansetzen, insbesondere bei den innerstädtischen Bewohnern breite Unterstützung.

Das Schutzgut Ruhe muss einerseits noch stärker Einzug in das Umweltrecht halten, andererseits bedarf es einer gehörigen Anstrengung der politischen Vertreter sowie der kommunalen Verwaltungen, um Verkehrslärm als Gefahr für die Wohn- und Lebensqualität und die Gesundheit zu sehen!

Die Umweltbelange Luftreinhaltung, Lärminderung und Ruheschutz sind neben bspw. der Qualität und Standorte von Spielmöglichkeiten oder der Lage im Quartier wesentliche Gründe, warum Menschen in den städtischen Quartieren verbleiben, ihren Wohnraum innerhalb der Stadt wechseln oder ganz aus der Stadt in das Umland herausziehen. Die Kommunalpolitik muss sich verstärkt diesem Thema stellen und Maßnahmen zum Schutz der Ruhe offensiv angehen. Dies sollte intensiv mit Orts- und Gemeinderäten sowie den Bewohnerinnen und Bewohnern vor Ort geschehen. Dabei kann auf lokales Expertenwissen zurückgegriffen und zuvor entstandene und verhärtete Fronten aufgebrochen werden.

Ebenso müssen das Land und der Bund aktiver werden. Den nur sie haben direkten Einfluss auf die nichtkommunalen Baulastträger, bspw. den Ämtern für Straßenverkehrswesen. Diese sind insbesondere für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort nur schwer greifbare Institutionen. Bürgerinitiativen gegen den zunehmenden Straßenverkehrslärm beklagen eine stetige Abwehralaltung dieser Institutionen gegenüber ihren Problemen.

Insgesamt zeigt die nähere Betrachtung eines: ein so überregionales Thema wie Verkehrslärm lässt sich mit unseren bisherigen rechtlichen Mitteln nicht erfolgreich bekämpfen. Überregionale Probleme bedürfen überregionaler Konzepte. Das Land Hessen und die Kommunen müssen sich mit den beteiligten Baulastträgern von Straße, Schiene und Luft zusammensetzen und überregionale Minderungskonzepte entwickeln und umsetzen. So wird das scheinbar ewig geltende „St. Floriansprinzip“ ausgehebelt. Wichtig ist eine qualifizierte und neutrale Moderation für den Prozess und den Willen zur Beteiligung aller Akteure. Das Regionale Dialogforum kann als grundsätzlich gute Idee und Beispiel dienen, reicht aber unseres Erachtens nicht aus, da mit dem Mediationsverfahren die Zielsetzung des Ausbaus des Flughafens Rhein-Main bereits klar formuliert war.

Solche regionalen Problemlösungsansätze können die Kooperation und die Bindung der unterschiedlichen Akteure verstärken, sodass echte Konzepte zum Schutz der Ruhe entwickelt werden. Diese regionalen Konzepte müssen dann auf der lokalen Ebene mit den lokalen Planungen verzahnt werden. Nur integrierte, kooperative und umsetzungsorientierte Konzepte halten die Hoffnung auf mehr Ruhe in Hessen weiter aufrecht.

Daher die Forderung des VCD Hessen: „Mehr Ruhe bitte!“

Fazit

Literatur

BUND: Aktiv gegen Lärm - Handlungsmöglichkeiten von kommunalen Entscheidungsträgern, Verbänden, Initiativen und Bürgerinnen und Bürgern. Berlin 2004;
Download <http://vorort.bund.net>

BUND: Aktiv gegen Lärm- Handlungsstrategien gegen Fluglärm. Berlin 2004;
Download <http://vorort.bund.net/>

BUND: Aktiv gegen Lärm- Was Umweltgruppen und Lärmbetroffene tun können. Berlin 2004;
Download <http://vorort.bund.net/>

BUND (Hrsg.): Schutz vor Lärm und Schutz der Ruhe: Berlin 2004

Fachhochschule Wiesbaden: Symposium „Lärminderung im Ballungsraum – mehr als nur Lärmsanierung. Wiesbaden 2003

VCD: Maßnahmen gegen Verkehrslärm- Politische Handlungsansätze für eine leise Zukunft. Bonn 2003

Hellwig, Michaela: Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Siedlungsentwicklung am Beispiel von Kassel; Studienarbeit an der Universität Kassel in Kooperation mit dem VCD Hessen e.V.; Kassel 2004

Heinrichs, Eckart: Lärminderungsplanung in Deutschland. Dortmund 2002

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg: Lärminderungsplanung im Land Brandenburg 1993-1998. Potsdam 1998

Internetquellen

<http://www.hlug.de> , hier findet sich unter anderem auch die Lärmstudie Hessen 2004

<http://www.vcd.org/> , hier finden sich umfangreiche Materialien zum Thema Verkehrslärm

<http://www.vcd.org/hessen> , hier finden sich Informationen zum Schwerpunkt-Projekt 2004/2005 „Für mehr Ruhe in der Stadt“ des VCD Hessen e.V.

<http://www.sylvie.at> , hier findet sich umfangreiches Material zum EU-Forschungsprojekt „SYLVIE“ zur Lärminderung Wien

<http://www.laermkontor.de> , hier finden sich relevante Informationen für Planer zum Thema „Lärm“

weitere Infos

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen e.V. (Hrsg.)

Impressum
„Für mehr Ruhe in der Stadt!“
Kommunale Aktivitäten zur
Verkehrslärmbekämpfung
und –vorsorge in Hessen

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen e.V.
Steinweg 21
34117 Kassel

Kontakt

Fon 0561/108310
Fax 0561/108311
E-Mail: hessen@vcd.org
Homepage: <http://www.vcd.org/hessen>

Redaktion:
Dipl.-Ing. Guido Spohr
Cand.-Ing. Jan Stielike

Grafik und Gestaltung:
Sascha Meinhold
Diana Ortmann
Andreas Paul

Druck und Verarbeitung:
Warlich Druck, Meckenheim

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD Landesverband Hessen e.V.
Kassel, April 2005

Die in der Broschüre eingefügten Fotos entstammen
dem Archiv des VCD Hessen e.V.



Schutzgebühr 5 Euro