

Schutz vor Straßenverkehrslärm in der Lärmaktionsplanung im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung

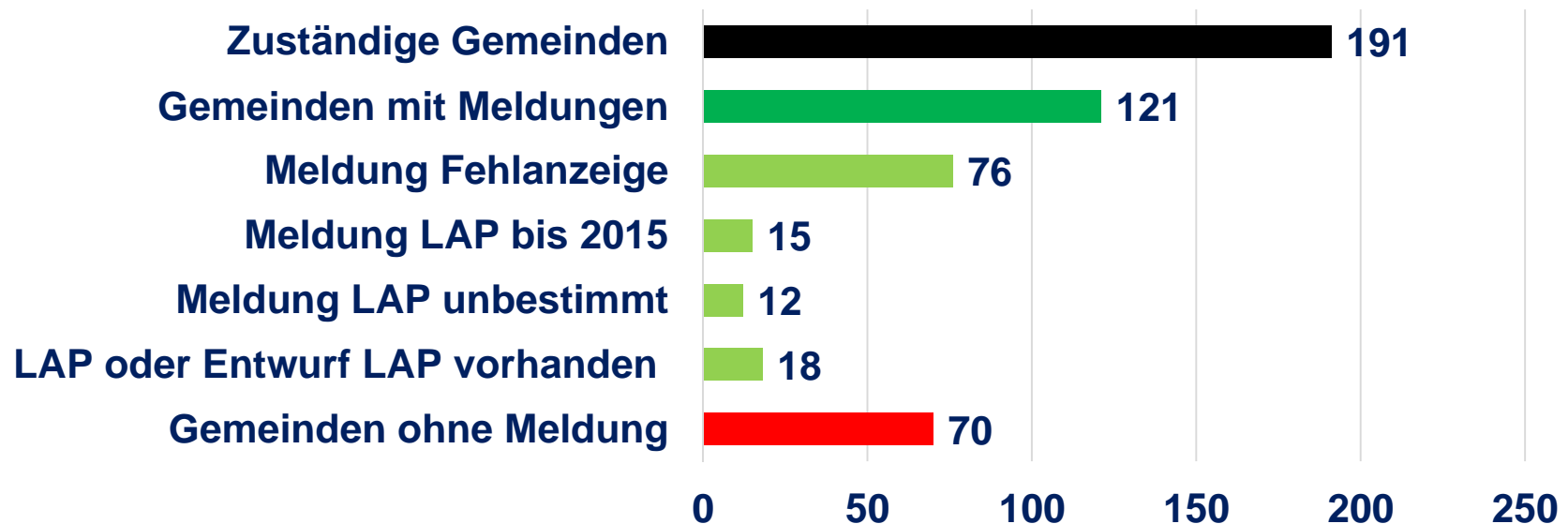
M. Jäcker-Cüppers
Stellv. Vorsitzender des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD)

Workshop zur Lärmaktionsplanung
Mainz, 01.03.2016

- **Stand** der Lärmaktionsplanung (LAP) der Stufe 2:
Beispiel Rheinland-Pfalz
- **Gutes Beispiel: LAP Stadt Norderstedt**
- Lärmaktionsplanung als **Chance** und kommunale **Verantwortung**
 - Politische Signale und Visionen
 - Bauleitplanung
 - Verkehrsberuhigung
 - Verkehrsmittelwahl
 - Kommunale Beschaffung
 - Straßendecken
- **Fazit**

- Beispiel **Rheinland-Pfalz**
- **Frist** für LAP: **18.07.2013**
- Quelle: **Environment Information and Observation NETWORK EIONET** , Stand **01.12.2015**

Anzahl der Gemeinden in Rheinland-Pfalz



- In kleinen Gemeinden oft **geringe Betroffenheit**:
 - vorhandene **Ortsumgehungen**;
 - **EU-Rundungsregel** führt besonders bei den hohen Belastungen zu 0 Betroffenen;
 - **Öffentlichkeitsbeteiligung** führte meistens nicht zur Identifizierung von zusätzlichen Konfliktpunkten.
- Bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen: Verweis auf die **Zuständigkeit** von Land und Bund;
- **Ruhige Gebiete** werden kaum ausgewiesen;
- **Konflikte** mit dem Landesbetrieb Mobilität (Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, Ruhige Gebiete);
- Überwiegend scheint die Lärmaktionsplanung als **Pflichtaufgabe** wahrgenommen zu werden.

Leitbild „Lärminderungsplan Norderstedt“ (2002) „Norderstedt Lebenswert leise“; Schutzziele:

- **„Schutz der Gesundheit:**
In Norderstedt ist kein Mensch einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung von **65 dB(A)*** oder mehr ausgesetzt.
- **Störungsfreier Schlaf:**
In den Norderstedter Wohngebieten werden alle Menschen vor nächtlichen Lärmbelastungen über **45 dB(A)*** geschützt, um ihnen einen störungsfreien Schlaf zu ermöglichen.
- **Störungsfreie Kommunikation:**
Zum Schutz der Aufenthaltsqualität im Freien werden in allen Wohn- und Erholungsgebieten maximale Lärmbelastungen von **55 dB(A)*** angestrebt.“

*: Schutzziele als Mittelungspegel außen

- Norderstedt sieht den LAP als Teil der **Nachhaltigkeitsstrategie** der Stadt (Agenda 21): positive ökologische, soziale und ökonomische Wirkungen
- **Positive ökonomische** Effekte - Kosten-Nutzen-Analysen der Stadt:
 - „Lärminderung ist wirtschaftlich sehr attraktiv“
 - „Kaufkraft der Menschen – auch durch eine hohe Wohnumfeldqualität (hier in Form von Ruhe) - vor Ort zu halten“
- **Abstimmung** mit anderen Planwerken der Stadt für Stadt- und Verkehrsentwicklung, Landschaft, Flächennutzung

- **Rechtzeitige Vorlage** eines konkreten LAP signalisiert:
 - Lärm als gravierende **Beeinträchtigung** der Lebensqualität wird ernst genommen.
 - Die **Anliegen** der Bürgerinnen und Bürger werden ernst genommen.
- **Lärmwirkungsforschung zeigt: Untätigkeit der Zuständigen erzeugt Hilflosigkeit, Ohnmacht und Wut**
 - ➔ **Verstärkung der negativen Wirkung**
 - ➔ **Politisches Signal als positiver Moderator:**

- Lärmschutz als Element einer Politik der **Nachhaltigkeit** (vgl. Lokale Agenda 21, Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und der Länder)
- **Ökologie:**
 - **Synergien nutzen: Nachhaltige Mobilität und Ressourcenschonung** (Primat der Vermeidungsstrategien) für Natur-, Klima- und Lärmschutz, Luftreinhaltung
 - **Zielkonflikte lösen** (Bsp. Schienengüterverkehr)
- **Ökonomie:**
Nutzen der Lärminderung (Reduktion der Gesundheitskosten und der Immobilienwertverluste, Aufwertung der Innenstädte – vgl. Mittelrheintal, „Lärm ist Gift für den Tourismus“ [SWP 2016])
- **Soziales:**
Lärmschutz als Beitrag zur **Umweltgerechtigkeit** (höhere Belastungen der unteren Einkommensklassen)

- **Heranrückende Wohnbebauung:**
 - Einhaltung der **Orientierungswerte** der DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau“ für die Planung von Neubaugebieten an Verkehrswegen (und gewerblichen Anlagen):
 - **Außenpegel** zwischen **50/40/(35) dB(A)** tags/nachts [WR] und **60/50/(45) dB(A)** tags/nachts [MI, MD]
- **Innenentwicklung**
 - Orte der **kurzen Wege**
 - Erhalt und Präferieren der **wohnungsnahen Versorgungen** (Einkaufen, Dienstleistungen); positive Folgen attraktiver Innenstädte
 - **Wohnungsnaher „ruhige Gebiete“** oder „stille Örtchen“ als Orte der Freizeit und Kommunikation

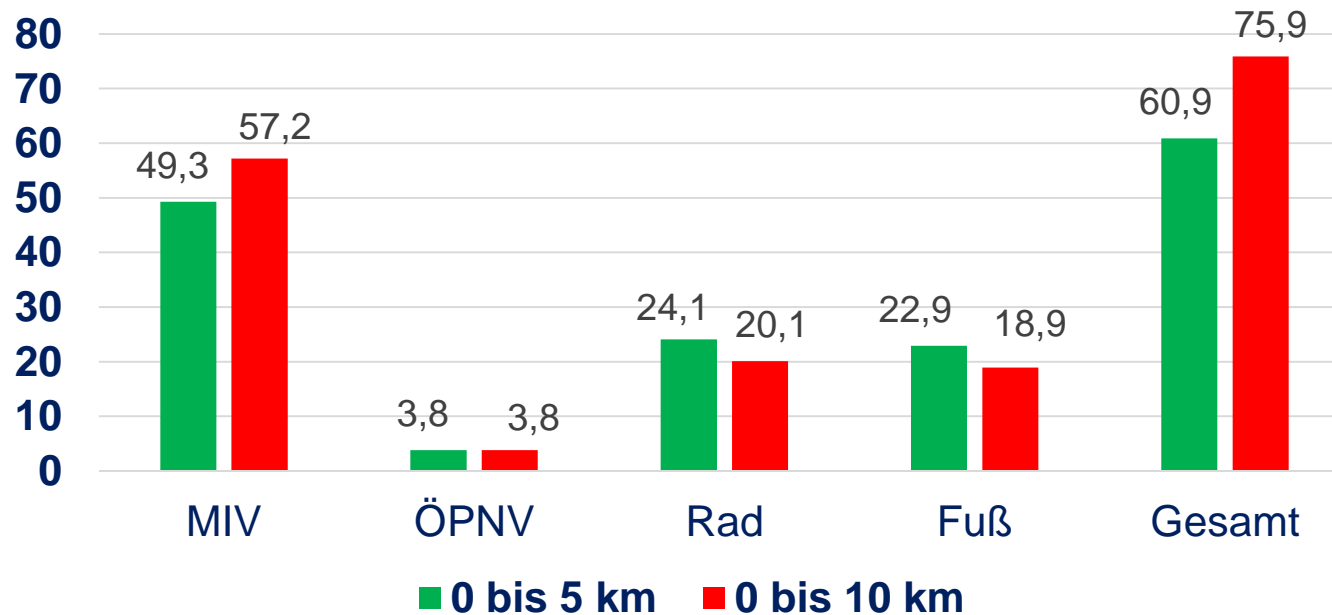


- **Tempo-30-Zonen** weitgehend anerkannt und umgesetzt, **Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (HVS)** strittig
- **Offizielle** Berechnungsvorschrift des BMVI [RLS 90]:
Mittelungspegel: $\Delta L_m = 2,2$ bis $2,7$ dB(A) gegenüber T50
(gGA, Beton; Pflaster: zusätzliches ΔL_m **1** bis **3** dB(A))
- **Maximalpegel** $\Delta L_{max} = 5$ dB(A) [Projekt FVB 1992]

- **Moderne Pkw:** Bei Konstantfahrt **Rollgeräusch** schon bei 30 km/h dominant
- **Pkw:** Maximalpegel ΔL (50-30) = **- 7 dB(A)** (Mittelungspegel **- 5 dB(A)**) ► Geschwindigkeit einhalten, Öffentlichkeitarbeit
- **Transporter** ΔL zwischen **3** und **7 dB(A)** ► Fahrweise!

- **Projekt der Stadt Ludwigshafen** „Mit **Eco-Drive** gegen Straßenverkehrslärm“: ökologische und ökonomische Fahrweise im Fuhrpark der Stadt

Ingelheim: Anteil an den Wegen in Prozent



■ Äquivalenzdistanz Rad

■ Äquivalenzdistanz E-Rad

Quelle: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Ingelheimer Bürger 2013

http://www.ingelheim.de/fileadmin/Content/Leben_Soziales/Verkehr_Mobilitaet/Formulare_Downloads/Erlaeuterungsbericht_Haushaltsbefragung.pdf



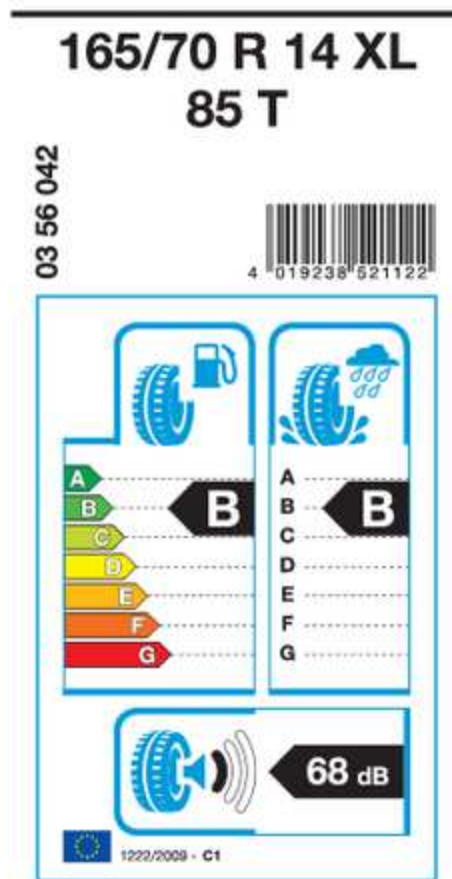
© Rothehausrad www.rothehausrad.de



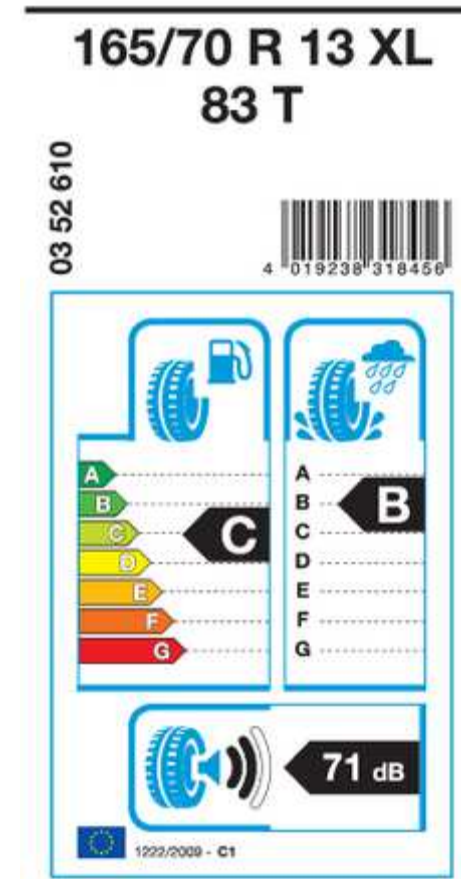
Rothehausstraße in Köln-Ehrenfeld:
Gemeinsames **Lastenfahrrad**

Car-Sharing Tübingen

Gleichzeitig Beitrag zur Ressourcenschonung!



- **Reifenlabel** (EU 2009)
 - Vergleich zweier Reifentypen
 - Halten beide den **Grenzwert** ab 2016 ein
 - $\Delta L = - 3 \text{ dB(A)}$
 - Zusätzlich höhere **Kraftstoffeffizienz**
- „Leise fahren, Kraftstoff sparen“



- **Lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D**
 - **Düsseldorf, Mecumstraße**
 - **Größtkorn 5 mm**
 - **Schichtdicke 2,0 bis 2,5 cm**
 - **Akustisch optimierte Oberfläche**
 - **Im Mittel über 5 Düsseldorfer Straßen für Pkw $\Delta L = 5,4 \text{ dB(A)}$**
 - **Handlungsempfehlung des Verkehrsministeriums in BW (2015): LOA 5 D innerorts $\Delta L = 3,0 \text{ dB(A)}$**
- **Weitere Neuentwicklungen:**
Offenporiger Asphalt mit 6 cm Schichtdicke in Ingolstadt (Tempo 50-Straße) mit $\Delta L = 9,0 \text{ dB(A)}$ [Quelle BLfU 2015]



- **Rechtzeitige Vorlage eines konkreten LAP signalisiert den politischen Willen** zur Lösung der Lärmprobleme
- **Lärmaktionspläne bieten die Chance, ein integriertes Konzept** zur Minderung vielfältiger Formen des Lärms (nicht nur an Hauptverkehrsstraßen) in den Kommunen zu entwickeln
- **Lärmminderung ist ein Baustein einer nachhaltigen kommunalen Entwicklung**, die auch ökonomisch von Vorteil ist
- **Kommunen können eigenverantwortlich** zur Lärmminderung beitragen, u. a.
 - bei der **Bauleitplanung**:
 - mit **Verkehrsberuhigung**:
 - durch Förderung einer nachhaltigen **Verkehrsmittelwahl**;
 - mittels **Beschaffung** lärmarmere Produkte;
 - durch **Öffentlichkeitsarbeit**.

Vielen Dank fürs Zuhören!

M.Jaecker-Cueppers@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de