



**VCD Workshop
Für mehr Ruhe in der Stadt**

**Kommunale Aktivitäten zur Verkehrslärmbekämpfung
und -vorsorge in Hessen**

Dokumentation der Veranstaltung

Veranstaltungsort: Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main
Zeitpunkt: Dienstag, den 12. Oktober 2004



Dipl. Ing. Guido Spohr (Projektleiter)
Jan Stielike (Praktikant)
Kassel, den 2. November 2004
© VCD Landesverband Hessen e.V.



Einführung – Was ist der Verkehrsclub Deutschland e.V.?

Der VCD setzt sich seit 1986 für eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrspolitik ein. Ziel des gemeinnützigen Verbandes ist es, die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten deutlich zu senken sowie Treibhausgase, Schadstoffe und Lärm im Verkehrssektor zu reduzieren. Deshalb setzt der VCD auf mehr Bus und Bahn, mehr Fahrrad und zu Fuß gehen und mehr Sicherheit und Gelassenheit im Verkehr. Die rund 65.000 Mitglieder des Verbandes sind in 13 Landesverbänden und rund 160 Orts- und Kreisgruppen bundesweit organisiert.

Der VCD Landesverband Hessen setzt sich landesweit für eine gerechte Verkehrspolitik ein. Neben dem aktuellen Thema Verkehrslärm beschäftigt sich der VCD Hessen mit dem Flugverkehr, dem öffentlichen Verkehr, nachhaltigem Tourismus (Kellerwald, Vogelsberg) sowie den Beschäftigungswirkungen des Verkehrs, insbesondere des Flugverkehrs. Er informiert und berät seine etwa 6.000 Mitglieder und fungiert als Bindeglied zwischen den lokalen Kreisverbänden und dem Bundesverband.

VCD Landesverband Hessen e.V.

Geschäftsstelle

Steinweg 21

34121 Kassel

Telefon 0561 – 108310

Telefax 0561 – 108311

e-Mail: hessen@vcd.org oder

laerm-hessen@vcd.org

Besuchen sie uns auch im Internet

unter: <http://www.vcd.org/hessen>

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Ziel des Workshops.....	4
2.	Herr Helmar Pless, Verkehrsreferent des VCD Bundesverbands.....	5
	Aktuelle rechtliche Rahmenbedingungen für einen verkehrlichen Ruheschutz.....	5
3.	Herr Dr. Wolfgang Eberle (Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz).....	7
	Lärmkart Hessen – Bausteine und Ziele.....	7
4.	Herr Dipl. Ing. Guido Spohr, Verkehrsreferent Verkehrslärm und Mobilitätserziehung VCD Hessen e.V.	9
	Anforderungen an ein ruhigeres Hessen aus Sicht eines Umweltverbandes.....	9
	Ergebnisse der Interviews und Recherchen.....	9
	Forderungen des VCD Hessen für mehr Ruheschutz.....	9
	Positive Beispiele der Verkehrslärmbekämpfung und –vorsorge in hessischen Kommunen.....	10
5.	Herr Dipl. Ing. Matthias Muncke, Sachgebietsleiter Immissionsschutz, Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main.....	11
	Lärminderungsplanung in FFM am Beispiel der LMP im Stadtteil Frankfurt/Main-Oberrad.....	11
6.	Frau Dipl. Geogr. Stefanie Ruschek (Büro für Raumplanung und Kommunikation Dipl. Ing. Ursula Stein).....	12
	Standardisierte Bürgerbeteiligung in der Lärminderungsplanung.....	12
	Schwerpunkt Nachbarschaftslärm, Lärm-Online-Informationssystem.....	12
	Arbeitsgruppe mit Senats- und Bezirksverwaltung, begleitende Öffentlichkeitsarbeit.....	12
	Zweistufiges Verfahren: Fokusgruppen und Runder Tisch.....	12
	Runder Tisch mit Schlüsselpersonen, 5 Sitzungen.....	13
7.	Frau RA Joy Hensel, Ruhebeauftragte der Stadt Hattersheim/Main und Rechtsanwältin für Umweltrecht.....	15
	Ruhebeauftragte- Managerin für mehr Ruhe in der Stadt?.....	15
8.	Herr Reinhard Bayer M.A., Stadtplanungsamt Gießen.....	16
	Verkehrliche Stadt-Umland-Problematik am Beispiel von Gießen.....	16
9.	Zusammenfassung des Workshops Frau Stein und Herr Spohr.....	18
10.	Feedbackrunde der Beteiligten.....	18
	Was fehlte heute?.....	18
	Was war besonders gut?.....	18
11.	Pressemitteilungen zum Workshop.....	19

1. Anlass und Ziel des Workshops

Verkehrslärm macht krank – mit dieser These ist der VCD e.V. seit Jahren in der Öffentlichkeit und versucht, alle vom Verkehr Betroffenen als auch am Verkehr Beteiligten zu einem verstärkten Schutz der Ruhe zu bewegen.

Bereits in den letzten beiden Jahren konnte sich der Bundesverband des VCD erfolgreich durch sieben nationale Workshops profilieren. Mehr als 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beteiligten sich an diesen Veranstaltungen von der Europäischen Lärmschutzpolitik bis hin zu den allgemeinen Maßnahmen gegen Verkehrslärm.

Basierend auf diesen Ergebnissen hat sich der hessische Landesverband entschlossen, dass Thema verstärkt in die hessischen Kommunen zu tragen. Hessen als Transitland ist insbesondere von zunehmenden Verkehrsmengen am Boden und in der Luft stark betroffen. So stehen aktuell die Ausbaupläne der Flughäfen Rhein-Main sowie Kassel-Calden an. Der Flughafen Egelsbach wurde bereits ausgebaut und in Betrieb genommen. Zusätzlich werden die Verkehrsströme auf hessischen Straßen durch die EU-Osterweiterung, insbesondere durch den Schwerlastverkehr, weiter zunehmen. Viele Ortschaften an der B 3 bei Marburg oder an Autobahnen (Weiterstadt, Elz bei Limburg an der Lahn, Niedernhausen) werden seit Jahren vom Straßenverkehrslärm in ihrer Wohn- und Lebensqualität teilweise massiv beeinträchtigt. Aber auch in den Großstädten sind Hauptverkehrsstraßen große Lärmemittenten, wie die Hanauer Landstraße in Frankfurt/Main oder die Ihringshäuser Straße in Kassel.

Allen hier genannten Beispielen ist gemein, dass die Kommunen das Problem erkannt haben, die Strategien zum erfolgreichen Schutz der für den Menschen notwendigen Ruhe jedoch fehlen.

Im Laufe dieses Jahres wurden mit Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen, Ministerien, Planungsbüros und Initiativen in Hessen intensive Gespräche geführt, um den Stellenwert der verkehrlichen Auswirkung „Lärm“ zu beleuchten. Daraufhin hat der VCD Hessen ein Anforderungsprofil erstellt, wie der Schutz der Ruhe in Hessen verstärkt werden kann.

Am 12. Oktober 2004 hat der VCD Hessen im Rahmen seines Ruhe-Projektes den Workshop „Für mehr Ruhe in der Stadt – Kommunale Aktivitäten zur Verkehrslärmbekämpfung und -vorsorge“ durchgeführt, der hiermit dokumentiert wird. Ca. 40 Expertinnen und Experten diskutierten über rechtliche Anforderungen und kommunale Aktivitäten zum Schutz der Ruhe. Die Veranstaltung fand in den Räumlichkeiten des Umweltamtes der Stadt Frankfurt/Main statt. Moderiert wurde der Workshop von Frau Dipl.-Ing. Ursula Stein vom Büro für Raumplanung und Kommunikation Dipl.-Ing. Ursula Stein.

Für die großzügige Unterstützung unseres Projektes durch das Umweltamt der Stadt Frankfurt/Main sowie Frau Dipl. Ing. Ursula Stein sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Der Workshop ist ein Baustein eines hessenweiten Projektes des VCD Hessen. In diesem Projekt sollen durch kommunale Interviews vor Ort mit Experten aus der Verwaltung, Agenda 21-Gruppen, Umweltverbänden sowie eine intensive Literaturrecherche der aktuelle Stellenwert der Verkehrslärmproblematik in Hessen beleuchtet werden. Basierend auf den Ergebnissen der kommunalen Interviews, sowie den Beiträgen zum Workshop wird zum Projektabschluss ein Handlungsleitfaden für Hessen erstellt, der Anfang des nächsten Jahres verfügbar sein soll.

Wir wünschen Ihnen anregende Lektüre,



Verkehrsreferent und Projektleiter
VCD Hessen e.V.



2. Herr Helmar Pless, Verkehrsreferent des VCD Bundesverbands

Aktuelle rechtliche Rahmenbedingungen für einen verkehrlichen Ruheschutz

Helmar Pless ist Verkehrsreferent beim Bundesverband des VCD und Projektleiter des Verkehrslärmprojektes 2002-2004 gewesen. Seit April diesen Jahres beschäftigt er sich im Rahmen eines Projektes des Bundesumweltministeriums mit den Umweltauswirkungen des Flugverkehrs.



Ausgangslage

Die Verkehrslärmproblematik hat zurzeit durch drei Gesetzesvorhaben eine hohe Aktualität durch:

- Novelle des Fluglärmgesetz
- Gesetz zur Umsetzung der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie
- Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärm-Richtlinie

1. Fluglärmgesetz:

Das Bundesumweltministerium hat den Gesetzentwurf für das neue Fluglärmgesetz erarbeitet.

Anwendungsbereiche sind

- Verkehrsflughäfen
- Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalverkehr mit mehr als 25.000 Bewegungen im Jahr
- Militärische Flugplätze mit Strahlflugzeugen und/oder mit Flugzeugen ab 20 t mit mehr als 25.000 Bewegungen im Jahr
- Flugplätze mit weniger als 25.000 Bewegungen im Jahr, wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert

Damit fielen deutlich mehr Flugplätze als bisher unter das Gesetz. In Hessen sind dies der Flughafen Rhein-Main, Egelsbach und Kassel-Calden.

Für die Schutzzonen 1 und 2 gelten folgende Bestimmungen:

Schutzzone 1:

- Hier sollen Bauverbote für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen gelten.
- Es soll weiterhin einen finanziellen Anspruch auf passiven Schallschutz durch den Flughafenbetreiber geben.
- Beim Neubau oder der wesentlichen Erweiterung eines Flugplatzes soll Anspruch auf Entschädigung für eine Belästigung des Außenwohnbereiches gewährt werden. Eine wesentliche bauliche Erweiterung ist definiert, dass die Baumaßnahme zu einer Erhöhung der Flugbewegungen um 30 Prozent oder zu einer Erhöhung des Mittelungspegels um 3 dBA führt.

Schutzzone 2:

Für die Schutzzone 2 sind die Rechtsfolgen eher gering. Für besonders sensible schutzbedürftige Einrichtungen wie Altenheime oder Kindergärten herrscht ein Bauverbot. Sonstige bauliche Vorhaben sollen erlaubt sein. Der Bau von Wohnungen in der Schutzzone 2 ist nur mit erhöhtem Schallschutz seitens des Bauträgers erlaubt. Die Kosten soll dieser selber tragen.

Grenzwerte

- Für militärische Flugplätze gelten höhere Grenzwerte. Nach Ansicht von Herrn Pless sollten diese abgesenkt werden. Allerdings ist es vertretbar, den militärischen Fluglärm anders zu behandeln als den Fluglärm durch zivile Flugzeuge, da hier Flugbewegungen in der Regel nur tagsüber und unter der Woche stattfinden.
- Der VCD begrüßt die um 5 dB(A) ehrgeizigeren Grenzwerte bei Neubauten. Zudem liefert das Gesetz erstmals eine Definition einer „wesentlichen baulichen Erweiterung“.

Ein Entgegenkommen an die Luftfahrt ist nach VCD-Meinung hingegen die lange zeitliche Streckung der Kostenfolgen für den passiven Schallschutz. Der ursprüngliche BMU-Entwurf sah keine zeitliche Streckung vor. Insgesamt zeigt sich immer wieder der Kompromiss-Charakter des gesamten Gesetzes.

Positive Bestandteile sind u.a.:

- Die erweiterte Anhörung beteiligter Kreise (darunter auch Umweltverbände) beim Erlass von Rechtsverordnungen (Auskunftspflicht, Berechnungsmethode, Schallschutzanforderungen)
- Pflicht zur Installation von Fluglärmüberwachungsanlagen auch an Verkehrslandeplätzen mit Lärmschutzbereich
- Pflicht zur Veröffentlichung von Messdaten für alle zivile Flugplätze mit Lärmschutzbereich

Kritikpunkte u.a.:

- Es werden keine echten Immissionsgrenzwerte definiert.
- Der Entwurf gibt keine Rechtsgrundlage zum Erlass von Nachtflugverboten oder –beschränkungen.
- Kaum Erweiterung der Rechte für Umwelt- und Lärmschutzverbände sowie keine Ausweitung der Beteiligungsrechte für vom Fluglärm betroffene Gemeinden.

Fazit: Der bisherige Entwurf des neuen Fluglärmgesetzes kommt nach Ansicht von Pless nicht über den Charakter eines Siedlungsplanungs- und Entschädigungsgesetzes heraus. Gefordert ist deshalb eine bessere gesetzliche Regelung des aktiven Lärmschutzes (Betriebsbeschränkungen für laute Flugzeuge, Nachtflugverbote, Nachtflugbeschränkungen).

2. Betriebsbeschränkungsrichtlinie:

Die EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie muss noch in nationales Recht umgesetzt werden, die Umsetzung ist umstritten und sollte bereits seit einem Jahr erfolgt sein. Die Richtlinie sieht u.a. die Einführung des so genannten „ausgewogenen Ansatzes“ („balanced approach“) ins deutsche Recht vor. Sie sieht/lässt auch Einschränkungen des Flugbetriebes aus Lärmschutzgründen vor/zu. Dieser umfasst folgendes:

- die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle,
- eine Flächennutzungsplanung im Flughafenumland,
- lärmindernde Betriebsverfahren,
- sowie lärmbedingte Betriebsbeschränkungen.

3. EU-Umgebungslärm-Richtlinie:

Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie befindet sich in Deutschland zurzeit in der Umsetzung in nationales Recht, das heißt, hierfür soll das Bundes-Immissionsschutzgesetz geändert werden (§ 47 BImSchG). Die Richtlinie macht unter anderem für Ballungsräume und Gebiete an Verkehrswegen und Flugplätzen mit gewissen Verkehrsmengen verbindliche Zeitvorgaben für die Durchführung und Umsetzung einer Lärminderungsplanung.

Abschließende Diskussion

In den Stellungnahmen zum Vortrag wurde geäußert, dass den Fluggesellschaften durch diesen Gesetzentwurf durch Lärmschutzmaßnahmen lediglich Mehrkosten von 30 bis 40 Cent pro Ticket entstünden (Rechnung BUND). Die von den Gesellschaften hiermit begründete Unzumutbarkeit solcher Maßnahmen sei nicht verständlich. Das Fluglärmgesetz stellt aus Sicht der Umweltverbände eine absolute Minimalforderung dar. Es dürfe aus deren Sicht kein weiteres Entgegenkommen geben.

3. Herr Dr. Wolfgang Eberle (Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz)

Lärmpakt Hessen – Bausteine und Ziele

Das Regierungsprogramm der hessischen Landesregierung sieht handelbare Lärm-Emissionsrechte vor. Dies ist jedoch zurzeit technisch noch unmöglich. Auf der Fachebene werden im hessischen Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz (HMULV) die Inhalte und Bausteine des „Lärmpaktes“ wie folgt beschrieben. Herr Eberle koordiniert auf der Fachebene den „Lärmpakt Hessen“.



Der Lärmpakt Hessen setzt sich aus drei Bausteinen zusammen:

- Kommunale Lärminderung
- Technische Lärminderung
- Wissen, Information und Kommunikation

Es wurde ein interministerieller Lenkungsausschuss eingesetzt, um die Aktivitäten des Landes Hessen zur Lärmproblematik zu koordinieren. Dieser Lenkungsausschuss dient auch als Entscheidungsgremium.

Zu Beginn veranschaulicht Herr Eberle jedoch an einer einfachen Grafik die Lärmauswirkungen unterschiedlicher Verkehrsmittel. Die verschiedenen Verkehrsmittel des MIV haben alle ungefähr gleiche Anteile an den gesamten Lärmwirkungen des Straßenverkehrs, obwohl sie von der Anzahl her sehr unterschiedlich sind. So kommen auf 500 PKW ca. 7 LKW und 10 Motorräder, in der Summe sind sie jedoch jeweils annähernd gleich störend.

Der Lärmpakt Hessen befasst sich mit folgenden Projekten:

1. Das Lärmometer in Anlehnung an die Online-Umfrage des UBA: Ziel dieses Lärmometers ist zunächst die differenzierte Erfassung der Lärmwirkung.
Im Sommer wurde eine repräsentative Umfrage zur Betroffenheit durch Lärm in Hessen durchgeführt. Bei der Umfrage wurde zunächst die Störung getrennt nach Lärmarten erfasst, dann die durch den Gesamtlärm.
2. In Hessen läuft bereits seit einiger Zeit das Vorsorge-Projekt „Schule und Gesundheit“ des Kultusministeriums. Dieses soll um das Modul Lärm erweitert werden. Ziel ist es, in den Schulen eine „Kultur der Ruhe“ zu schaffen. Neben der Schulraumakustik wird das Verkehrsverhalten eine zentrale Rolle spielen.
3. Die kommunale Lärminderungsplanung soll besser koordiniert werden. Bisher ist die einzige Rechtsgrundlage hierfür der § 47 a BImSchG. Die bisherige Regelung von 1990 sollte allerdings im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie verbessert werden.
4. Motorradlärm gilt als besonders lästige Störung, die in den letzten Jahren zugenommen hat. Zur Vermeidung von Motorradlärm findet eine stärkere Überwachung statt.
5. Auch in Hessen sollen, zukünftig geplant, geräuschkindernde Fahrbahnbeläge, offenporige Asphalte (OPA's) vermehrt gebaut werden. Bisher werden solche Beläge innerorts erst im Rahmen von Pilotprojekten, bspw. in Augsburg eingesetzt, um Dauerhaltbarkeit, Pflegeaufwand etc. zu testen. Zurzeit sind geräuschkindernde Fahrbahnbeläge noch teuer, sie sind aber auch sehr Erfolg versprechend.
6. Eine kostengünstige Möglichkeit der Lärmreduktion ist der Einsatz lärmarmen Reifen. Das HMULV wird im Rahmen seines internen Flottenmanagements die Umrüstung der landeseigenen Flotte forcieren. Zudem gab es Gespräche mit Automobil- und Reifenherstellern in Hessen. Diese zeigen sich kooperationsbereit. Sie sind in der Umweltallianz Hessen integriert.

7. Fahr und Spar mit Sicherheit – intelligent und leise: Bei Kraftfahrzeugen hat bei niedrigeren Geschwindigkeiten das Motorengeräusch, bei höheren hingegen das Rollgeräusch den größeren Anteil an den Lärmemissionen des Fahrzeuges. Da die Fahrzeuge innerorts relativ langsam fahren, liegt der Ansatzpunkt zur Lärmreduktion bei den Motorengeräuschen. In Zusammenarbeit mit dem Hessischen Fahrlehrerverband soll den Fahrschülern eine lärmarme Fahrweise beigebracht werden, zudem sind Schulungen für ältere Fahrerinnen und Fahrer angedacht. Ein Auto, das mit 4.000 Umdrehungen pro Minute gefahren wird, ist genauso laut wie 32, die mit 2.000 Umdrehungen pro Minute gefahren werden.
8. 50 % aller Autowege sind kürzer als 6 Kilometer, 5 % sogar kürzer als 1 Kilometer. Hier soll auf ähnlichen Wegen ein Problembewusstsein geschaffen werden.

In den Diskussionsbeiträgen wurden folgende Punkte herausgestellt:

- Der Aspekt Audio-Anlagen wird im Rahmen des Lärmpaktes berücksichtigt, eine Ansprache erfolgt über die Schulen.
- Der Nachbarschaftslärm hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung bspw. schafft eine rechtliche Handhabe beim Gebrauch von Freischneidern oder Rasenmähern. Allerdings befinden sich die Ruheschützer zurzeit eher in einem Rückzugsgefecht.
- Bei lärmindernden Fahrbahnbelägen ergibt sich für die bei höheren Geschwindigkeiten außerorts einsetzbaren Asphaltarten ein Kostenfaktor etwa von 2 bis 3 gegenüber herkömmlichen Fahrbahnbelägen. Für doppellagigen offenporigen Asphalt, der bei den innerorts herrschenden niedrigeren Geschwindigkeiten bei PKW und LKW eine deutliche Lärmreduzierung bewirken kann, sind die Kosten bisher noch sehr hoch. Allerdings ergibt sich in einigen Jahren nach Abschluss der Pilotphase möglicherweise ebenfalls ein Faktor von 2 bis 3. Der Einsatz lärmindernden Asphalts ist z. B. in Frankfurt/Main geplant. Bisher gibt es nur wenige Autobahnabschnitte mit doppellagigen offenporigen Asphalt. Es zeigt sich hier jedoch schon ein höherer Aufwand. So ist eine regelmäßige Säuberung notwendig. Beim Bau muss die Verarbeitung in einem Stück erfolgen.
- Da Straßendecken im Mittel nur alle 30 Jahre erneuert werden, sind andere Maßnahmen kurzfristiger umzusetzen. Bis sämtliche Straßendecken ausgetauscht wären, würde es also lange dauern.
- Glatte Reifen sind zwar heute schon praktisch lautlos, ihr Sicherheitsniveau entspricht jedoch nicht den heutigen Standards.
- Trotz der anstehenden Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie erscheint die Wirkung des neuen § 47a nicht stärker zu werden als bei der alten Regelung. Die Kommunen sind finanziell am Ende. Zwar werden sie dazu verpflichtet sein, die Pläne zu erstellen, ob Maßnahmen daraus resultieren, ist jedoch sehr fraglich. Die Umgebungslärm-Richtlinie ist zudem an Komplexität nicht zu übertreffen, eine effiziente Umsetzung scheint sehr schwierig. Es besteht die Gefahr, dass bei der Umsetzung das Hauptaugenmerk auf der Erfassung, nicht aber auf den Maßnahmen liegen wird.

4. Herr Dipl. Ing. Guido Spohr, Verkehrsreferent Verkehrslärm und Mobilitätserziehung VCD Hessen e.V.



Anforderungen an ein ruhigeres Hessen aus Sicht eines Umweltverbandes

Der VCD Hessen hat sich mit seinem Lärmprojekt zum Ziel gesetzt, wesentliche Defizite der Verkehrslärmbekämpfung und –vorsorge zu filtern und positive Beispiele für Lärmschutzmaßnahmen in Hessen zu sammeln und öffentlich zu machen. Im Rahmen des Projektes wurden von Juni bis September Interviews mit Kommunen, dem Hessischen Umweltministerium und Planungsbüros durchgeführt. Dabei wurden der momentane Status von Lärmschutzplanungen in der betreffenden Kommune sowie Hemmnisse bei der Umsetzung und Wünsche der Kommunen für die Zukunft erfragt.

Die aktuellen Anknüpfungspunkte für das Lärmprojekt waren zahlreich:

- Hessen ist Transitland und daher von Verkehrslärm besonders betroffen.
- Im Rhein-Main-Raum ist Fluglärm ein allgegenwärtiges Problem, durch Kassel-Calden zukünftig wohl auch in Nordhessen.
- Straßenverkehrslärm ist in Hessen hingegen eher ein Randthema, das kaum bearbeitet wird. Laut Umfragen ist Straßenverkehrslärm jedoch die lästigste Lärmquelle (siehe Umfragen des UBA von 2002).
- Bei Neubaumaßnahmen spielt Lärmschutz eine relevante Rolle (16. BImSchV). Der Bestand kann aber kaum vor Lärmeinwirkungen geschützt werden, es fehlen der 16. BImSchV vergleichbare Regelungen.
- Es gibt zwei aktuelle Gesetzesvorhaben zum Thema Lärm: Die Umgebungslärm-Richtlinie sowie die Novellierung des Fluglärmsgesetzes.
- Mit dem Lärmpakt Hessen hat sich auch die hessische Landesregierung des Themas angenommen.

Ergebnisse der Interviews und Recherchen

Der Lärmschutz hat zurzeit einen geringen Stellenwert bei den Kommunen und insgesamt in der politischen Wahrnehmung. Die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität steht unzureichend auf der politischen Agenda, wenn es um Lärmschutzmaßnahmen geht. Zusätzlich gibt es zahlreiche Hemmnisse, die die effiziente Umsetzung eines Ruheschutzes verhindern. Dazu zählt, dass für Verkehrslärm das Verursacherprinzip zurzeit unzureichend greift.

Viele Städte, wie Kassel oder Gießen sind stark vom Pendler- und Transitverkehr betroffen. Die Kommunen sehen sich dadurch begründet kaum im Stande, effektiven Lärmschutz zu betreiben. Zudem müssen lärmreduzierende Maßnahmen in aller Regel aus dem eigenen Haushalt finanziert werden. Fördermöglichkeiten anderer staatlicher Ebenen existieren nur unzureichend. Ein weiteres Hindernis ist die mangelhafte Abstimmung von LMP und Verkehrsentwicklungsplanung (VEP). Lärminderungsplanungen sind auch in Hessen zwar gesetzlich vorgeschrieben, aber kaum wirkungsvoll. Besonders in Zeiten leerer Kassen werden sie erst gar nicht begonnen. Wenn diese Planungen dann doch durchgeführt werden, erfolgen häufig kaum wirksame Maßnahmenumsetzungen. Weitere Hemmnisse der Verkehrslärmbekämpfung liegen aber auch oftmals in verwaltungsintern widerstreitenden Interessen.

Forderungen des VCD Hessen für mehr Ruheschutz

- Lärmschutz muss eine nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähige Maßnahme sein. Lärminderungsplanungen müssen hierfür deutlich besser mit Verkehrsentwicklungsplänen verzahnt werden.
- Der VCD Hessen schlägt ein effizientes Förderprogramm für die Lärminderungsplanung vor. Die Umsetzung von Maßnahmen sollte demnach direkt an die Maßnahmenumsetzung gekoppelt werden. Hiervon haben sowohl das Land als auch die Kommune etwas. Dies ist in Brandenburg schon heute der Fall und wird seit einigen Jahren erfolgreich praktiziert. Hier ist auch eine Voraussetzung dass die Lärminderungsplanung mit den Verkehrsentwicklungsplänen verzahnt werden muss.
- Kommunen müssen sich untereinander und mit dem Land Hessen besser vernetzen und positive Erfahrungen austauschen. Der Lärmpakt bietet hier eine viel versprechende Plattform.

- Weniger Lärm und somit mehr Ruhe muss als Kriterium für mehr Lebensqualität und nicht als zusätzlicher Kostenfaktor gesehen werden.
- Lärmreduktion muss ein Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung werden. Aufgrund des zunehmenden Lärms in den Städten locken immer mehr Umlandgemeinden mit ruhigen Wohnstandorten. Schon heute wird die zunehmende Verkehrsbelastung an Hauptverkehrsstraßen als Wegzugsgrund von Menschen mit bspw. durchschnittlichem Einkommen und mehr angegeben. Die Folgen sind oftmals soziale Umschichtungen. Effektive Lärmschutzstrategien können einer räumlichen und sozialen Differenzierung (Segregation) entgegen wirken.
- Bürgerinnen und Bürger müssen stärker in Lärmschutzplanungen eingebunden werden. Sie wohnen vor Ort und haben teilweise ein detailliertes Fachwissen.
- Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie muss pragmatisch und maßnahmenorientiert umgesetzt werden, um die Kommunen nicht zu überfordern und so die gesamte Lärminderungsplanung von vornherein scheitern zu lassen.

Positive Beispiele der Verkehrslärmbekämpfung und –vorsorge in hessischen Kommunen

- Viernheim setzt auf eine ökologische Stadtentwicklung. Durch eine konsequente Politik konnten zahlreiche Wege auf Fuß oder Rad verlagert werden. Dadurch ergibt sich heute ein vergleichsweise überdurchschnittlicher dieser Mobilitätsformen am „modal split“ für den Binnenverkehr im Gegensatz zu anderen hessischen Städten. Damit zusammenhängend ist auch die Verkehrsbelastung durch Lärm geringer.
- Die Stadt Frankfurt/Main führt quartiersbezogene Lärminderungspläne mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung durch.
- In Gießen wurden Nachtfahrverbote für LKWs eingeführt. Zusätzlich erhält der Umweltverbund, dort wo es sinnvoll ist, Vorrang.
- Die Stadt Hattersheim/Main hat als bundesweit erste und bisher einzige Stadt eine ehrenamtliche Ruhebeauftragte.
- An einer Vellmarer Grundschule finden alle drei Monate Aktionswochen „Ich gehe zur Schule“ statt. Die Akzeptanz ist hoch, die Elternvertreter stehen nach anfänglich heftigen Protesten im Jahr 2000 der Veränderung positiv gegenüber. Die älteren Kinder fungieren in diesen Wochen als Lotsen für die Jüngeren, zusätzlich werden in Kooperation mit der Polizei Projekte zur Mobilitätserziehung durchgeführt.
- In Wiesbaden wurde eine LMP für die Gesamtstadt durchgeführt, die direkt umgesetzt wurde. Die Akzeptanz innerhalb der Verwaltung ist sehr hoch. Eine Bürgerbeteiligung erfolgte jedoch nicht. In der Umsetzung befinden sich zurzeit zwei Lärmschutzwände, danach werden für große Maßnahmen keine Mittel mehr zur Verfügung stehen. Wiesbaden leistet sich auch einen Umweltladen als Anlauf- und Kooperationsstelle für die Öffentlichkeit.
- Das Umweltamt der Stadt Hanau bietet auf seiner Website sehr gute Bürgerinformationen über Verkehrslärm. Die Seite ist einfach zu bedienen und gibt einen guten Überblick über verschiedenen Lärmarten, Wirkungen von Lärm usw.
- Bad Homburg vor der Höhe fördert im Rahmen seines Schallschutzprogrammes den Einbau von Lärmschutzfenstern in Häusern an bestimmten Trassen.

In der Diskussion wurde folgendes erarbeitet:

Vergleich Lärminderungsplanung Wiesbaden-Frankfurt/Main: In Wiesbaden fand im Gegensatz zu Frankfurt keine Bürgerbeteiligung statt. Dafür ist die Verzahnung mit anderen Behörden wie der Straßenverkehrsbehörde oder dem Stadtplanungsamt besser. In Frankfurt geschieht die LMP im Gegensatz zu Wiesbaden aufgrund der Größe Frankfurts quartiersbezogen und nicht für die gesamte Stadt. Dafür geht sie stärker in die Tiefe durch die Beteiligung der Öffentlichkeit. Um die ewige Lärmfrage zu lösen, wurde auch der Ansatz diskutiert, „Verkehrskorridore zu schaffen“. Die Hauptemittenten wie Hauptverkehrsstraßen und Industrie und Gewerbe könnten kombiniert werden. Man schaffe somit mehr Ruhe in den übrigen Teilen der Städte. Auch für den Fluglärm wäre dieses Modell der „Lärmachsen“ durchaus anregenswert. Das Problem ist in der Diskussion allerdings im allgemeinen Planungsvollzug gesehen worden.

5. Herr Dipl. Ing. Matthias Muncke, Sachgebietsleiter Immissionsschutz, Umweltamt der Stadt Frankfurt am Main

Lärminderungsplanung in FFM am Beispiel der LMP im Stadtteil Frankfurt/Main-Oberrad

Herr Muncke stellt in den Eingangsvorträgen guter kommunaler Beispiele am Nachmittag die Lärminderungsplanung in Frankfurt am Main vor.

Seit 2000 wird die LMP in Frankfurt am Main durchgeführt. Sie wird von mehreren Ortsbeiräten eingefordert und wurde auch durch den Flughafenausbau zum politischen Thema. Mittlerweile sind drei Personen mit insgesamt etwas mehr als einer Arbeitskapazität im Umweltamt für diesen Themenbereich zuständig. Man fühlt sich im Umweltamt als Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger.

Die Umsetzung der LMP erfolgt nicht durch das Umweltamt selbst, sondern durch andere Dienststellen. Da die LMP nach Ortsbezirken getrennt durchgeführt wird, lässt sich eine hohe Detailgenauigkeit erreichen. Ziel ist es, bis 2006 für alle Stadtteile eine LMP erstellt zu haben.

Die Schallimmissions- und Konfliktpläne werden überwiegend durch das Umweltamt selbst erstellt, zum Teil erfolgt auch eine Vergabe an externe Büros. Für ausgewählte Stadtteile wird die LMP komplett an Ingenieurbüros vergeben, das Umweltamt ist Koordinationsstelle und verantwortlich für die Qualitätssicherung.

Wichtiges Ziel bei der Aufstellung von LMP ist die direkte Kommunikation mit dem Bürger. Hierbei wird ein Standardverfahren, wie in Oberrad erprobt eingesetzt. Zunächst werden sämtliche Haushalte in einem Stadtteil per Faltblatt über die Durchführung einer LMP informiert. Bei den durchgeführten Verfahren gab es je 10.000 verteilter Faltblätter einen Rücklauf von 100 Antworten. Die Rückmeldungen waren größtenteils konstruktiv, wobei schwerpunktmäßig unnötige Störungen und pragmatische (umsetzbare) Anregungen genannt wurden. Dies gilt zum Beispiel für einen Altkleidercontainer, der regelmäßig mitten in der Nacht geleert wurde. Dies konnte zwischenzeitlich geändert werden. Zudem werden intensiv die Ortsbeiräte eingebunden. Mit ihnen werden die Maßnahmen abgestimmt.

Die Vorgehensweise führte zu einer hohen Akzeptanz vor Ort, das Image des Umweltamtes hat ebenfalls profitiert. Durch die externe Moderation der Sitzungen waren die Rollen von städtischer Interessenvertretung und neutraler Moderation klar getrennt, wodurch das Vorgehen sehr glaubhaft wurde.

Die Zusammenarbeit mit den externen Fachingenieuren, hier Verkehrsplanern, ist nötig, da deren Mitarbeiter von anderen Behörden wie zum Beispiel der Straßenverkehrsbehörde eher als kompetente Ansprechpartner akzeptiert werden als die Mitarbeiter des Umweltamtes.

In der Diskussion wurden folgende Punkte erarbeitet:

- Tempo 30-Zonen in FFM: Die Möglichkeiten zur Einführung von Tempo-30-Zonen sind so gut wie ausgeschöpft. Es gibt nur noch wenige Straßen, in denen noch Tempo 30 eingeführt werden könnte. Leider sind die Kontrollmöglichkeiten vollkommen unzureichend. Nachts finden Geschwindigkeitsmessungen nur durch die Polizei statt. Deren Kapazitäten sind allerdings so gering, dass sie sich auf Stellen beschränkt, an denen in der letzten Zeit schwere Unfälle stattgefunden haben.
- Weiteres Vorgehen in der Lärminderungsplanung nach der Fertigstellung: Sie müssen noch durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden, danach treten sie in Kraft und können umgesetzt werden.
- Geschwindigkeitsanzeiger wären eine sinnvolle Maßnahme zur Selbstkontrolle der Fahrgeschwindigkeit, sie kosten zwar Geld, sind aber sicher eine Möglichkeit. In der Schweiz gibt es bereits Tafeln, auf denen der Schallpegel angezeigt wird. Das ist auch für Frankfurt angedacht.



6. Frau Dipl. Geogr. Stefanie Ruschek (Büro für Raumplanung und Kommunikation Dipl. Ing. Ursula Stein)

Standardisierte Bürgerbeteiligung in der Lärminderungsplanung

Frau Ruschek stellt das „standardisierte Bürgerbeteiligungsverfahren in der Lärminderungsplanung“ des Büros für Raumplanung und Kommunikation Ursula Stein vor. Zunächst erläutert sie die Anlässe für Bürgerbeteiligung in der Lärminderungsplanung und den Nutzen dieser Beteiligung für die Kommune.



Anlässe

- Rechtliche Verpflichtung zur Lärminderungsplanung und zur Information der Bevölkerung
- Wachsende Lärmbelastung der Bevölkerung bei gleichzeitig steigender Lärmsensibilität

Nutzen

- „Insiderwissen“ der Bewohner kann genutzt werden
- Eigeninitiative mobilisieren (bei Lärm ist jeder Täter und Opfer zugleich!)
- Akzeptanz in der Bevölkerung wird erhöht
- Politischer Rückhalt wird gestärkt

Da es sich um ein komplexes Themenfeld handelt, sind die Anforderungen an die Bürgerbeteiligung in der Lärminderungsplanung vielfältig:

Anforderungen

- Breite Information aller Beteiligten
- Zeit für gemeinsame Diskussion und Entwicklung von Maßnahmen
- Kompetente Information
- „Handfeste“ gemeinsame Ergebnisse
- Durchführung in überschaubarem Zeitrahmen
- Aussicht auf Umsetzung der Ergebnisse

Je nach örtlicher Situation kann die Bedeutung dieser Anforderungen variieren. Anhand von fünf Beispielen stellt Frau Ruschek unterschiedliche Formen der Bürgerbeteiligung dar.

Kommunale Projekte zur Lärminderung:

- SYLVIE - **S**ystematische Lärmsanierung in innerstädtischen Wohn**V**ierteln Wien

Schwerpunkt Nachbarschaftslärm, Lärm-Online-InformationssystemLMP Berlin-Köpenick

Arbeitsgruppe mit Senats- und Bezirksverwaltung, begleitende ÖffentlichkeitsarbeitLärmreduzierung Ravensburger Bahnstadt

Zweistufiges Verfahren: Fokusgruppen und Runder Tisch

- Pilotprojekt Stuttgart-Vaihingen
- Runder Tisch mit 10 Sitzungen. Später: 3-Ebenen-Modell der Partizipation für den Lärminderungsplan Stuttgart:
- Runder Tisch Lärminderungsplanung Frankfurt-Oberrad

Runder Tisch mit Schlüsselpersonen, 5 Sitzungen

Frau Ruschek erläutert das Beispiel „Runder Tisch Lärminderungsplanung Oberrad“, das Büro Stein - Raumplanung und Kommunikation gemeinsam mit dem Umweltamt Frankfurt am Main konzeptioniert und durchgeführt hat.

Anhand der vorgestellten Beispiele und eigener Erfahrung hat das Büro Stein – Raumplanung und Kommunikation Bausteine den zu Beginn genannten Anforderungen die entsprechenden Beteiligungsbausteine gegenübergestellt:

Welche Anforderungen – welche Bausteine?	
Grundlagen für ein standardisiertes Bürgerbeteiligungsverfahren	
Anforderung	Baustein des Verfahrens
Breite Information	Schriftliche Information, Öffentliche Veranstaltungen zu Beginn und zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens
Zeit für Diskussion und Entwicklung von Maßnahmen	Konzentrierte Arbeit in einem kleinen Kreis, z. B. Runder Tisch mit Schlüsselpersonen
Kompetente Information	Einspeisung von Fachinformationen durch eine/n Verwaltungsmitarbeiter/in oder durch ein Fachbüro
„Handfeste“ gemeinsame Ergebnisse	Überprüfung der Maßnahmenvorschläge auf Umsetzbarkeit, Dokumentation der Ergebnisse
Überschaubarer Zeitrahmen	Zu Beginn den Prozess auf ca. ½ Jahr beschränken
Aussicht auf Umsetzung der Ergebnisse	z. B. Einbeziehung der Politik , die die Ergebnisse im Ortsbeirat bzw. der Stadtverordnetenversammlung vertritt

Aus diesen Bausteinen hat das Büro einen Entwurf für ein standardisiertes Bürgerbeteiligungsverfahren entwickelt, das im Kern aus zwei öffentlichen Veranstaltungen zu Beginn und am Ende des Prozesses sowie der intensiven Arbeit eines kleineren Kreises mit Schlüsselpersonen an einem Runden Tisch besteht. Diese Kernelemente können je nach Bedarf in der einzelnen Kommune um schriftliche Informationen, Aktionstage und Verknüpfung mit Verkehrsentwicklungsplanung oder Luftreinhaltung erweitert werden.

Als Zusammenfassung wurde von Frau Ruschek konstatiert:

Lärminderungsplanungen sind und werden durch die rechtliche Lage und die wachsende Betroffenheit in der Bevölkerung dringend notwendig. Die Bürgerbeteiligung kann der effizienten Problemanalyse und Lösungsfindung dienen. Das Standardverfahren bietet hierfür einen Rahmen.

In der Diskussion wurden folgende Beiträge geäußert:

- Das vorgeschlagene Standardverfahren enthält alle notwendigen und sinnvollen Arbeitsschritte.
- Akteurszusammensetzung Runder Tisch Oberrad: Der Runde Tisch setzte sich aus einem festen Kreis von „Schlüsselpersonen“ aus dem Ortsteil zusammen. Jede dieser Schlüsselpersonen vertrat eine bestimmte Perspektive und sorgte für den Informationsfluss in die von ihr vertretene Gruppe. Die Auswahl erfolgte in Abstimmung mit dem Ortsbeirat. Zusätzlich zu diesen ausgewählten Personen hatten einzelne interessierte Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit am Runden Tisch teilzunehmen. In Oberrad wurde von dieser Möglichkeit allerdings kein Gebrauch gemacht. Zur Information über das Vorhaben wurde in einer öffentlichen Ortsbeiratssitzung berichtet.
- Bürgerbeteiligung und Integration in den zukünftigen § 47 BImSchG: Beteiligungsverfahren sind seitens des Gesetzgebers erwünscht. Eine Standardisierung ist allerdings nicht möglich.
- Der derzeitige Referentenentwurf enthält als Regel eine an die Bürgerbeteiligung in der Bauleitplanung angelehnte Form (nur Auslegung). Hier ein „mehr“ zu verankern, wäre nur noch in letzter Minute über die Fraktionen in den Bundestagsverhandlungen zu erreichen.

7. Frau RA Joy Hensel, Ruhebeauftragte der Stadt Hattersheim/Main und Rechtsanwältin für Umweltrecht

Ruhebeauftragte- Managerin für mehr Ruhe in der Stadt?

Frau Hensel ist seit Anfang des Jahres 2000 ehrenamtliche Ruhebeauftragte von Hattersheim, einer Stadt mit 28.000 Einwohnern. Zusätzlich fungiert sie beruflich als Rechtsanwältin für Umweltrecht und ist Expertin des BUND Hessen.

Als Ruhebeauftragte der Stadt ist Frau Hensel Ansprechpartnerin für alle lärmrelevanten Anfragen aus der Bevölkerung. Sie übernimmt eine Mittlerfunktion zwischen Bürgerinnen und Bürgern auf der einen und der städtischen Verwaltung auf der anderen Seite. Auf diese Weise ist ein effektives Beschwerde-Management möglich. Der Stellenwert innerhalb der Kommune ist sehr hoch.

Die Ruhebeauftragte ist in Hattersheim für sämtliche Lärmarten zuständig. Auslöser war jedoch die Debatte um den Flughafen-Ausbau Rhein/Main.

Lärm muss nach ihrer Ansicht nach nicht laut sein, um störend zu sein (je nach subjektiver Einstellung können laute Geräusche gewollt sein, siehe Jahrtausendwende-Feuerwerk in FFM.) Der Schallpegel gibt also nicht den subjektiven Störungsgrad wieder. Frau Hensel fordert daher, das Denken in unterschiedlich hohen Schallpegeln aufzugeben und stattdessen den subjektiven Störungsgrad als Richtschnur zu nutzen.

Die neue EU-Umgebungslärm-Richtlinie sieht für bisher ruhige Gebiete ein Verschlechterungsverbot vor. Für Gebiete an Haupt-Verkehrswegen und in Ballungsräumen ist zudem eine LMP durchzuführen. Allerdings sind lärmindernde Maßnahmen nicht einklagbar. Hier muss noch ein Umdenken weg vom Ordnungsrecht zum Management einsetzen (Weiterführendes siehe Beitrag Hensel in der Tagungsmappe oder in Kürze auf www.vcd.org/hessen).

Wirksamer Schutz der Ruhe ist nur gewährleistet, wenn viele kleine Maßnahmen zur Lärminderung wie Temporeduzierung, Verkehrsmengenminderung etc. zusammen ein Konzept und somit einen hörbaren Effekt ergeben.

Folgende Diskussionsbeiträge wurden gegeben:

Die Ruhebeauftragte arbeitet auf Anregungen der Bürgerinnen und Bürger hin. Eine Institutionalisierung dieses Amtes kann für einen höheren Bekanntheitsgrad sorgen. Ihre Stellenbeschreibung ist freilich komplex, ein wesentlicher Charakterzug einer Ruhebeauftragten ist jedoch der vermittelnde Charakter.



8. Herr Reinhard Bayer M.A., Stadtplanungsamt Gießen

Verkehrliche Stadt-Umland-Problematik am Beispiel von Gießen

Nach ersten Lärmmessungen ist es in den letzten 10 Jahren in Gießen zum Thema Verkehrslärm ruhig geblieben, erst der VCD hat das Thema wieder eingebracht. In der Folge stellt Herr Bayer zunächst eine Reihe von Maßnahmen vor, die in Gießen zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Verringerung der Verkehrsmengen beitragen.



Gießen ist nachts eine Stadt mit 80.000 Einwohnern, tagsüber leben und arbeiten etwa 120.000 Menschen dort. Die Anbindung Giessens an das Fernbahnnetz ist eher ungünstig (IC-Trasse mit Anschluss an Kassel und Frankfurt/Main), erheblich besser ist der regionale Schienenverkehr auf sechs Bahnlinien. Es gibt mehrere Autobahnen, die in Form des Giessener Ringes die Stadt umschließen. Das Land Hessen möchte seit Jahrzehnten ein neues BAB-Stück nordwestlich der Stadt bauen. Um das zu erzwingen, wird seit Jahren der Bau einer kleinen Spange zwischen Ost-West- und Nord-Süd-Autobahn (A5/A45 am Gambacher Kreuz) blockiert, die den Verkehr für dieses Streckenstück ebenso gut aufnehmen könnte. Dadurch fließt der Fernverkehr zurzeit auf dafür nicht ausgelegten Straßen im Westen Giessens.

Der „**modal split**“ für den MIV sieht in Gießen so aus, dass der MIV innerhalb Giessens einen Anteil von 42 %, im Verkehr mit dem Umland einen Anteil von 82 % hat.

Im Stadtkern gibt es eine **ausgedehnte Fußgängerzone**, die zurzeit noch einmal erweitert wird. Dies geschieht auch aus der Erkenntnis heraus, dass bei einem angenehmen Umfeld die Bereitschaft für längere Fußwege deutlich zunimmt.

Um den **Radverkehr zu fördern**, erfolgte die Ausschilderung bzw. der Ausbau von Radverkehrsrouten in der Stadt und ins städtische Umland.

Ein wichtiger Schritt zur **Förderung des öffentlichen Verkehrs war die Vereinheitlichung der Tarifsysteme**. 1990 gab es allein in Gießen 9 verschiedene Tarife. Heute gibt es nur noch einen mit 7 Preisstufen für das gesamte Rhein-Main-Verbund-Gebiet. Durch den RMV konnten zudem die Lahntalbahn, die Vogelsbergbahn und die Strecke nach Hungen erhalten werden. Zurzeit wird zudem ein neuer Bahnhof an der Relation Kassel - Frankfurt (Main) unmittelbar im Zu-Fuß-Bereich der Stadtmitte Giessens errichtet. Außerdem wurde 1992 das Busnetz neu gestaltet. **Das City-Logistik-System** ist auf Initiative des freien Marktes entstanden, die Stadt hat lediglich unterstützend mitgewirkt. Das Konzept hat sich allerdings nur bedingt bewährt, da nicht genügend Händler dieses Angebot in Anspruch nehmen.

Um die Bevölkerung zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen, wurden noch weitere Schritte unternommen. Ein **Park & Ride-System** am Bahnhof erleichtert das Umsteigen vom MIV auf den ÖV in Richtung Frankfurt. In der gesamten Stadt wurden Tempo-30-Zonen eingerichtet. Durch die Einführung des Semestertickets konnte der Anteil des MIV unter den Studenten schlagartig von 50 % auf 33 % gesenkt werden. Auf diese Weise gibt es seit 1990 in Gießen einen weitgehend stabilen Pkw-Bestand von 34.000 Pkw. Das entspricht 416 Pkw pro 1.000 Einwohner. Dies ist europaweit sehr beachtlich.

Unzureichend ist jedoch die kommunale Autonomie und Beteiligung an Planungen anderer Baulastträger. Die Städte haben kaum Einfluss auf die Verkehre, die durch sie hindurch fließen. Die Zuständigkeit endet an der Stadtgrenze. Herr Bayer fordert daher eine regionale Kooperation und Abstimmung von VEP sowie Nahverkehrsplänen (NVP). So gibt es seit langem den grotesken Zustand, dass sämtliche Regionalbuslinien ähnliche Routen fahren wie Linien innerorts, diese ihre Fahrpläne allerdings überhaupt nicht abstimmen. Die Kooperation von Regionalbuslinien zu Stadtbuslinien erfolgte erst in zwei von ca. 15 möglichen Fällen.

Seine Skepsis zur Wirkung der Lärm-Richtlinien verdeutlicht Herr Bayer am Beispiel des Schienenverkehrs. Von sechs Bahnlinien in Gießen bestehen an einer einzigen kurzen Eisenbahnstrecke größere Probleme mit Schienenverkehrslärm. Dabei handelt es sich um eine Verbindungskurve für Güterzüge im Süden der Stadt. Die Strecke wird täglich von 62 Zügen befahren, so dass es sich gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie um keine Haupteisenbahnstrecke handelt, weshalb auch keine lärmindernden Maßnahmen ergriffen werden müssen. Demgegenüber muss für die anderen Eisenbahnstrecken in Gießen eine LMP durchgeführt werden, obwohl von ihnen eine deutlich geringere Störung ausgeht.

Bezeichnend ist auch der Umgang von Straßenbauämtern mit der Verkehrslärmproblematik. Denn Lärmprobleme gibt es in erster Linie im Zusammenhang mit den zahlreichen Autobahnabschnitten. So erfolgt die Auslegung der 16. Verkehrslärmschutzverordnung oft gegen den Lärmschutz, um Kosten zu sparen. Ein Beispiel zeige, dass mit Sicherheitseinrichtungen (Standstreifen als Fahrspur freigeben) und Verkehrsmengen jongliert werde, um Lärmschutzmaßnahmen zu umgehen. Ein anderes Beispiel sei die Verlegung einer Trassenumwidmung (B3/A 485) gewesen, die vorher von den Landesbehörden nicht kommuniziert wurde.

Darauf wurden folgende Diskussionsbeiträge geliefert:

Schienenlärm und zukünftige Lärminderungsplanung nach der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Zuständig für die Lärminderungsplanung für Schienwege nach der Umgebungslärmrichtlinie und der Umsetzung in nationales Recht ist das Eisenbahn-Bundesamt. Die DB Netz AG liefert zur Erstellung dieser Lärminderungsplanungen zukünftig Daten oder Karten zur Schallemission an das Eisenbahnbundesamt. Die Daten sollten kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Bei der strategischen Lärmkartierung ist die Zuständigkeit nach Hauptlärmquellen differenziert; zuständig sind demnach das Eisenbahn-Bundesamt, die Landesstraßenbaubehörden, die Landesluftfahrtbehörden oder andere nach Landesrecht zuständige Behörden; die Gemeinden haben lediglich die Aufgabe, ergänzende Informationen wie beispielsweise Bevölkerungsdaten beizusteuern.

Spätestens bis zum 30.6.2007 sind in einer ersten Welle strategische Lärmkarten aufzustellen für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/a. Und bis spätestens 30.6.2012 sind in einer zweiten Welle alle weiteren erforderlichen strategischen Lärmkarten aufzustellen für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/a.

Nach der Bestandsaufnahme erfolgt die Planung: Die erforderlichen Lärminderungspläne sollen im Regelfall jeweils ein Jahr nach Abschluss der strategischen Lärmkartierung vorliegen. Auch hier gibt es - aus dem Inkrafttreten der europäischen Umgebungslärmrichtlinie zum 18.7.2002 abgeleitete - Fristen: spätestens bis 18.7.2008 haben die Lärminderungspläne für die Umgebung der Schienenwege für die erste Welle und bis 18.7.2013 für die zweite Welle der Lärmkarten beschlossen zu sein.

Im Rahmen des bereits seit 1998 bestehenden Lärmsanierungsprogrammes des Bundes für Schienwege werden bereits heute an bestehenden Strecken (bspw. Rheintal) aktive und passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Diese Lärmschutzmaßnahmen werden nach einem aufwändigen Verfahren auf ihre Dringlichkeit geprüft und anhand einer Dringlichkeitsliste veröffentlicht und durchgeführt. Als rechtliche Grundlage für die Berechnung des Lärmpegels dient die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen Schall 03“. Allerdings sind diese Mittel bei weitem nicht ausreichend.

Ein weiteres Hemmnis ist hierbei, dass dieses Programm eine freiwillige staatliche Leistung ist und somit insbesondere in finanziell schwierigen Zeiten politisch zur Disposition gestellt werden kann. Nähere hilfreiche und qualitative gute Informationen gibt es unter www.db.de und hier unter „Das Unternehmen Bahn“ und „Umwelt“. Hier können die Dringlichkeitsliste, Infos zur Sanierung von Schienenverkehrslärm sowie eine Schallschutzbroschüre herunter geladen werden.

9. Zusammenfassung des Workshops Frau Stein und Herr Spohr

Als Fazit aus dem Workshop konstatieren Herr Spohr und Frau Stein, Verkehrsplanung und VEP mit der LMP zu verzahnen. LMP sollte zudem verstärkt in Stadtentwicklungsplanungen einfließen.

Frau Stein ergänzt, dass die Kommunen sich jeweils kritisch fragen müssen, ob eine LMP mit eigenem Personal geleistet werden kann oder ob man besser auf externe Kompetenz setzen sollte. Mit situationsbezogenen Vorgehensweisen sei es durchaus möglich, externe Kompetenz einzubeziehen und zugleich eigene Kompetenz zu entwickeln. Wichtig sei es, über die Analyse hinaus bis zu Maßnahmen zu kommen. Trotz aller Skepsis, ob „in letzter Sekunde“ noch ein besseres Niveau der Bürgerbeteiligung in der Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie erreicht werden könnte, sei hier ein Einsatz für produktive Methoden angebracht.

Herr Spohr plädiert bei der Umsetzung der Richtlinie für eine pragmatische Vorgehensweise, anstatt für ein vielfältiges und komplexes Regelwerk zu sorgen.



10. Feedbackrunde der Beteiligten

Die Teilnehmenden zeigen sich zufrieden bis sehr zufrieden mit dem Ablauf des Workshops und den vermittelten Inhalten.

In der Folge wurden folgende Anregungen seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den VCD Hessen gegeben:



Was fehlte heute?

- Sachlich: Wie wirken sich Straßenbreite, Geschosshöhen, Fassadenform und –beschaffenheit auf die Schallreflexion aus?
- Interessante Internetangaben zum Thema
- Konkrete Lösungsansätze
- Wann geht es weiter?
- Maßnahmenumsetzung aus LMP (Beispiele)

Was war besonders gut?

- Sachorientierung und Faktor Mensch
- Thema Ruhe, positiv besetzt
- Vorträge und Fragerunde
- Diskussionsbeiträge
- Zeitplan, Disziplin der Teilnehmer
- Moderation
- Bezug der Vorträge aufeinander
- Organisation (Zeiten, Pausen, „Feeling“)

11. Pressemitteilungen zum Workshop

Pressemitteilung des VCD Hessen zum Workshop vom 15. Oktober 2004 (auch über www.vcd.org/hessen verfügbar)

11/2004

Experten trafen sich bei VCD-Workshop in Frankfurt „Mehr Ruhe in der Stadt - Lärmschutz in Hessen muss verbessert werden!“

Der zunehmende Verkehrslärm beeinträchtigt in immer stärkerem Maße die Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung. Neben dem allgegenwärtigen Straßenverkehr stellt sich dabei in Hessen – insbesondere im Rhein-Main-Gebiet – zunehmend der Fluglärm als drängendes Problem heraus. Aus diesem Grunde veranstaltete der hessische Landesverband des Verkehrsclub Deutschland (VCD) am vergangenen Mittwoch in Frankfurt einen Expertenworkshop, bei dem sich die fast 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer über kommunale Aktivitäten zur Verkehrslärmbekämpfung informieren konnten.

Obwohl sich zur Zeit die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Lärmschutz durch die anstehenden Novellierungen des Fluglärmsgesetzes sowie der kommunalen Lärminderungsplanung im Umbruch befinden, deutet sich nach Ansicht von Helmar Pless, dem Verkehrsreferenten des VCD Bundesverbandes, und Wolfgang Eberle vom hessischen Umweltministerium hier bislang kein „großer Wurf“ an. Der bisherige Entwurf des neuen Fluglärmsgesetzes kommt nach Ansicht von Pless nicht über den Charakter eines Siedlungsregelungs- und Entschädigungsgesetzes heraus, und die zukünftige Lärminderungsplanung würde bloß dann wirkliche Fortschritte für die Betroffenen bringen, wenn sie konkrete Maßnahmen zum Schutz vor Lärm hervorrufen würde.

Auf Landesebene versucht die hessische Regierung, durch den „Lärmpakt Hessen“ das Problem anzugehen. Bausteine, so Wolfgang Eberle, seien etwa die Ausrüstung der Polizeifahrzeuge mit lärmärmeren Reifen oder die Beteiligung am Modellprojekt „Schule und Gesundheit“ des hessischen Kultusministeriums, bei dem die gesundheitlichen Folgen der Lärmbelastung thematisiert werden sollen. Starke Mängel sieht Eberle allerdings noch im Wissenstransfer und in der Information der Akteure auf kommunaler Ebene.

Guido Spohr vom VCD Hessen, der Initiator des Workshops, teilte die Ansicht Eberles, dass sich viele hessische Kommunen derzeit noch außer Stande sähen, konkreten Lärmschutz zu betreiben. Ein wichtiger Grund sei dabei finanzieller Natur: Lärmschutzmaßnahmen würden bislang nicht durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) berücksichtigt. Auch die mangelnde Verknüpfung mit den Verkehrsentwicklungsplänen werde von vielen Kommunen moniert. „Die Kommunen fühlen sich oftmals alleine gelassen“, meinte Spohr. Als vorbildliches Beispiel stellte Spohr die Stadt Viernheim heraus, die sich eine nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung auf die Fahnen geschrieben habe und dadurch im innerstädtischen Bereich einen überdurchschnittlichen Anteil an Fuß- und Radwegeanteilen erreicht habe.

Die Lärminderungsplanung der Stadt Frankfurt/Main wurde von Matthias Muncke vom Frankfurter Umweltamt sowie von Stefanie Ruschek vom Büro für Raumplanung und Kommunikation vorgestellt. – Der Erfolg versprechende Weg, den das Frankfurter Umweltamt bei der Lärminderung geht, besteht in der Erstellung von quartiersbezogenen Lärminderungsplänen unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit („Runde Tische“). „Die Menschen vor Ort sind Experten, denn sie kennen die lokale Situation am besten. So können ganz pragmatische Lärmsanierungsansätze gefunden werden, die sich direkt umsetzen lassen“, erläuterte Ruschek.

Eine weitere Möglichkeit, die Koordination und den Austausch zwischen Bevölkerung und kommunaler Verwaltung im Sachen Lärmschutz zu optimieren, wurde von Joy Hensel aus Hattersheim/Main dargestellt. Sie ist die bundesweit einzige „Ruhebeauftragte“ und als solche sowohl Ansprechpartnerin für die Bewohner in Sachen Lärm als auch Kontaktperson für die Kommunalverwaltung, wenn es darum geht, Lärmschutz, zum Beispiel bei baulichen Vorhaben, durchzuführen. Da ihre Aufgabe querschnittsorientiert ist, fungiert sie als echtes Bindeglied zwischen Verwaltung und Bürgern.

Reinhard Bayer vom Stadtplanungsamt Gießen stellte anschließend die Probleme dar, die die ständig wachsende Verkehrslawine, vor allem durch Pendler- und Transitverkehre, im Hinblick auf alle kommunalen Versuche zur Lärminderung mit sich bringt. So habe Gießen nachts etwa 80.000 Einwohner und tagsüber 120.000 Einwohner. Neben diesem quantitativen Aspekt kritisierte Bayer auch die teilweise mangelnde Kooperations- und Informationsbereitschaft einiger Baulasträger. Beim Ausbau bestehender Trassen entstände manchmal der Eindruck, dass mit Verkehrsmengen „jongliert“ würde, um Lärmschutz an den Trassen zu umgehen. Solange sich hieran nichts ändere, sei er skeptisch, ob die zukünftige Lärminderungsplanung die Lärmproblematik tatsächlich reduzieren könne.

Guido Spohr vom VCD Hessen zog abschließend das Fazit der Veranstaltung: „Wir haben heute einige gute Beispiele kommunaler Aktivitäten darstellen können. Trotzdem stehen wir in Hessen immer noch am Anfang beim Kampf um mehr Ruhe in unseren Städten.“ – Die Ergebnisse, so Spohr, werden vom VCD Hessen in Kürze in einem Handlungsleitfaden für mehr Ruhe in der Stadt zusammengefasst und einer breiten Öffentlichkeit als Informationsquelle zur Verfügung gestellt.

Kassel, 15. Oktober 2004

Rückfragen:

VCD Hessen, G. Spohr, Fon: 0561 - 8207733 oder 0173 - 7767968

VCD Hessen, Fon: 0561 - 108310 / Fax: 0561 - 108311

e-mail: hessen@vcd.org

Internet: www.vcd.org/hessen

FR vom 19.10.2004 HESSEN KOMPAKT

Hessen wird lauter

Kassel · Verkehrslärm beeinträchtigt nach Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die Lebensqualität in hessischen Gemeinden immer stärker. Viele Kommunen sähen sich aus finanziellen Gründe zum Lärmschutz außer Stande, teilte der VCD-Hessen in Kassel mit. Hauptprobleme seien die Verkehrslawine aus Pendler- und Transitverkehr im ganzen Land und der zunehmende Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet

FR vom 18.10.2004

Klage über mehr Verkehrslärm- Wachsender Pendlerstrom / Verein fordert Ruhebeauftragte

Kassel: 17. Oktober dpa Wachsender Verkehrslärm beeinträchtigt nach Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden immer stärker. Viele Kommunen sähen sich derzeit vor allem aus finanziellen Gründen außer Stande, Lärmschutz zu betreiben, teilte der VCD-Hessen mit. Das Hauptproblem sei sowohl sie ständig wachsende Verkehrslawine aus Pendler- und Transitverkehr im ganzen Land, als auch der stetig zunehmende Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet. Eine Möglichkeit, dem Problem entgegen zu treten, sei die Menschen in die Erstellung von Lärminderungsplänen einzubinden. Zudem müsse in den Kommunen ein Ruhebeauftragter ernannt werden, der Ansprechpartner für die Bewohner und Kontaktperson für die Kommunen werden soll.

Frankfurter Neue Presse vom 15.10.2004

Verkehrsclub beklagt wachsenden Verkehrslärm

Kassel (dpa) Wachsender Verkehrslärm beeinträchtigt nach Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden immer stärker. Viele Kommunen sähen sich derzeit vor allem aus finanziellen Gründen außer Stande, Lärmschutz zu betreiben, teilte der VCD-Hessen am Freitag in Kassel mit. Das Hauptproblem sei sowohl sie ständig wachsende Verkehrslawine aus Pendler- und Transitverkehr im ganzen Land, als auch der stetig zunehmende Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet. Eine Möglichkeit, dem Lärmproblem entgegen zu treten, sei die Einbindung der Menschen vor Ort an der Erstellung so genannter Lärminderungspläne. Zudem müsse in den Kommunen ein Ruhebeauftragter ernannt werden, der Ansprechpartner für die Bewohner als auch Kontaktperson für die Kommunen in Sachen Lärmschutz werden soll, forderte der Verkehrsclub.

Frankfurter Neue Presse Printausgabe vom 16.10.2004

Verkehrsclub klagt über zu viel Lärm

Kassel. Wachsender Verkehrslärm beeinträchtigt nach Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden immer stärker. Viele Kommunen sähen sich derzeit aus finanziellen Gründen außer Stande, Lärmschutz zu betreiben, so der VCD-Hessen. Das Hauptproblem sei sowohl die ständig wachsende Verkehrslawine aus Pendler- und Transitverkehr im Land, als auch der stetig zunehmende Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet. Eine Möglichkeit, dem Lärmproblem entgegen zu treten, sei die Einbindung der Menschen in die Erstellung so genannter Lärminderungspläne. Zudem müsse in den Kommunen ein Ruhebeauftragter ernannt werden, der Ansprechpartner für die Bewohner als auch Kontaktperson für die Kommunen in Sachen Lärmschutz werden soll, forderte der Verkehrsclub.

HR-Online VERKEHR

VCD bemängelt Lärm in hessischen Kommunen

Wachsender Verkehrslärm beeinträchtigt nach Ansicht des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) die Lebensqualität in hessischen Kommunen immer stärker.

Die Gründe dafür seien die wachsende Zahl von Pendlern, immer mehr Transitverkehr sowie der stetig zunehmende Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet, erklärte der VCD Hessen am Freitag in Kassel.

Auch wenn sich viele Städte derzeit finanziell keinen Lärmschutz leisten könnten, sollten sie doch Lärminderungspläne unter Einbeziehung der Bürger erstellen. Ebenso müssten kommunale Ruhebeauftragte ernannt werden.

Frankfurter Neue Presse und Höchster Tagblatt vom 13.10.2004

Experten diskutieren Möglichkeiten zur Lärminderung Wie die Stadt für Ruhe sorgt

Von Günter Murr

Frankfurt. Wenn in Frankfurt von Lärmbelästigung gesprochen wird, ist meist der Flughafen im Visier. «Der Straßenverkehrslärm wird weit weniger beachtet, dabei ist er eigentlich das wichtigere Thema», meint Guido Spohr vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). Laut einer Umfrage des Umweltbundesamtes fühlen sich 65 Prozent der Bürger vom Straßenverkehr und 37 Prozent vom Flugverkehr gestört und belästigt. Bei einer vom VCD organisierten Tagung zum Thema «Für mehr Ruhe in der Stadt» diskutierten Experten gestern im Frankfurter Umweltamt Möglichkeiten, den Verkehrslärm zu verringern. Nach Ansicht von Spohr ist der Schutz vor Lärm ein wichtiges Thema der Stadtentwicklung: Denn nur so könne die Abwanderung aus den Städten in das ruhigere Umland vermieden werden.

Auf positive Resonanz stieß die seit einigen Jahren in Frankfurt praktizierte Lärminderungsplanung. «Das ist vorbildlich, was hier läuft», sagte Wolfgang Eberle vom hessischen Umweltministerium. Guido Spohr vom VCD lobte die intensive Bürgerbeteiligung, kritisierte aber die fehlende Einbeziehung in den Generalverkehrsplan, der momentan erstellt wird. Geplant sind Projekte in 20 Stadtteilen. Offiziell sollen sie bis 2006 abgeschlossen sein. «Vielleicht dauert es auch länger», sagte Matthias Muncke vom Umweltamt. Pläne wurden bisher für Oberrad, Höchst/Unterliederbach sowie Riederwald/Fechenheim erarbeitet. Im Stadtparlament wurde bisher nur der Oberräder Plan beschlossen – im September nach monatelanger Diskussion. Als effektivste Maßnahme ist darin der Austausch von Pflaster in der Offenbacher Landstraße enthalten. Die Finanzierung ist jedoch noch offen. Bisher hat das Umweltamt immerhin einen kleinen Erfolg erzielt: Ein Altkleidercontainer wird jetzt nicht mehr mitten in der Nacht geleert.

Das Konzept für Höchst/Unterliederbach liegt laut Muncke im Umweltdezernat und soll demnächst den Stadtverordneten zugeleitet werden. Als nächstes Projekt ist die Innenstadt an der Reihe. Dabei wird eine Zusammenarbeit mit der Luftreinhalteplanung angestrebt, da in mehreren Innenstadtstraßen die neuen Schadstoff-Grenzwerte überschritten werden. Muncke wünscht sich außerdem eine stärkere Kooperation mit den Verkehrsplanern. Neue Aufgaben könnten auf die Stadt im Zusammenhang mit der Umgebungslärm-Richtlinie der EU zukommen, die allerdings noch nicht in deutsches Recht umgesetzt ist. Demnach müssen im Ballungsraum Frankfurt für alle Straßen mit mehr als sechs Millionen Fahrzeugen pro Jahr und alle Bahnstrecken mit mehr als 60 000 Zügen pro Jahr bis 2007 Lärmkarten und bis 2008 Aktionspläne erstellt

werden. Konkrete Instrumente zur Lärmreduzierung gibt die EU den Kommunen jedoch nicht in die Hand. Wolfgang Eberle vom Umweltministerium hält die Richtlinie für einen «löchrigen Käse». Problematisch sei, dass nur die Hauptverkehrsstraßen betrachtet würden, nicht aber die angrenzenden Nebenstraßen, die zum Teil ebenso vom Lärm betroffen seien. Ein Fortschritt sei, dass die Behörden verpflichtet werden, bestehende Ruhezone zu schützen.

Die hessische Landesregierung setze weniger auf das Ordnungsrecht, als auf den «Lärmpakt Hessen» mit verschiedenen konkreten Maßnahmen. Als Beispiel nannte Eberle lärmarme Reifen, mit denen in einem ersten Schritt alle Polizeifahrzeuge ausgerüstet werden sollen. Erfolg versprechend seien auch geräuschkindernde Fahrbahnbeläge, mit denen der Lärm um bis zu 12 Dezibel verringert werden könne. Probleme seien die hohen Kosten und die Haltbarkeit.

Der VCD will aus den verschiedenen Ansätzen einen Handlungsleitfaden für Kommunen erstellen.