1.3 Verlagerung von Lärmemissionen

1.3.1 Bündelung von Kfz-Strömen

Mit Hilfe einer entsprechend angelegten Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung lässt sich der Verkehr bündeln und auf weniger lärmempfindliche Routen verlegen. So lassen sich Schienenwege und Straßen nebeneinander führen. Sinnvoll ist besonders eine Bündelung des Lkw-Verkehrs als dominierender Geräuschquelle sowie des Durchgangsverkehrs, wobei möglichst unempfindliche Straßen (z.B. geringe Bewohnerdichte, hoher Gewerbeanteil) dafür gewählt werden sollten.

1.3.2 Verlagerung von Kfz-Strömen (insbesondere Lkw-Verkehr)

Ausgangssituation:

Durch § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (Wortlaut in Anlage 3) können die Ordnungsbehörden zum Schutz der Anwohner vor Straßenverkehrslärm zeitlich und räumlich beschränkte Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugarten anordnen. In Betracht kommen eine ggf. zeitlich befristete Sperrung für den Schwerverkehr (Lkw über 7,5 t zul. Gesamtgewicht) oder den gesamten Lastkraftwagen-Verkehr, Benutzervorteile für lärmarme Lkw oder eine Sperrung für nicht lärmarme Lkw.
Aufgrund der hohen geräuschmäßigen Bedeutung von Lastkraftwagen ist ein Lkw-Fahrverbot auf Straßen mit hohem Lkw-Anteil das wirksamste Mittel zur Lärmbekämpfung. Das Instrument des Nachtfahrverbotes nur für laute Lkws haben in der Vergangenheit nur sehr wenige Kommunen angewendet (siehe unten). Dieses Instrument greift inzwischen kaum noch, da die in Anlage XXI zu § 49 Abs. 3 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung festgelegten Werte zur Unterscheidung zwischen lärmarmen und lauten Lkw praxisfern sind. Nach dieser Bestimmung werden die meisten Lkw als „lärmarm“ eingestuft.
Zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen können aber auch städtebauliche Maßnahmen betragen. Die Nutzung von Schleichwegen kann etwa durch Durchfahrverbote, Einbahnstraßenregelungen oder die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen unterbunden werden. Die Ausweisung von Lkw-Routen im Stadtgebiet trägt zu einer Bündelung der besonders lärmintensiven Schwerverkehre bei.
Zur Entlastung von lärmbetroffenen Bewohnern von Innenstädten werden gerne auch Ortsumfahrungen in die Diskussion gebracht. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass die Bedeutung des stadteigenen Verkehrs häufig unter- und die voraussichtliche Entlastungswirkung einer Ortsumfahrung häufig überschätzt wird. Für eine Reduzierung um drei Dezibel – einer für das menschliche Ohr deutlich wahrnehmbaren Pegeländerung – müsste das Verkehrsaufkommen an der bisherigen Ortsdurchfahrt bei gleichbleibenden Kfz-Anteilen und –Geschwindigkeiten um die Hälfte herabgesetzt werden. Ortsumfahrungen alleine führen daher nur selten zu einer hörbaren Entlastung an der Ortsdurchfahrt. Gleichzeitig kommt es aber zu einer Neuverlärmung von peripher gelegenen Siedlungsbereichen in der Nähe der Ortsumfahrung.

Handlungsempfehlungen:

Lastkraftwagen sollten möglichst aus lärmsensiblen Bereichen herausgehalten werden (z.B. durch das Anlegen spezieller Lkw-Routen bzw. Lkw-Fahrverbote, siehe auch Kapitel 1.1.5). Die Möglichkeiten des Städtebaus sollten genutzt werden, um Schleichverkehre möglichst zu unterbinden.
Kommunalverwaltung und Umweltinitiativen sollten die Straßenverkehrsbehörden dahingehend überzeugen, dass bei der Anordnung verkehrsbeschränkender oder verkehrslenkender Maßnahmen an bestehenden Straßen (§ 45 Abs. 1 StVO) auch

Maßnahmen ergriffen werden, die für sich genommen weniger als 3 dB(A) Pegelminderung erbringen, aber als Teil eines Maßnahmenbündels aufgefasst werden können. Außerdem sollte die Straßenverkehrsbehörden dahingehend überzeugt werden, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 45 Abs.1 StVO bereits beim Überschreiten der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV angeordnet werden sollten (vgl. auch Kapitel 1.2.2).

Vorbildliche Kommunen:

- Auf das Instrument des Fahrverbotes nur für laute Lkws haben bislang nur sehr wenige Kommunen zurückgegriffen, beispielsweise Bad Reichenhall und Heidelberg. Im Jahre 1991 richtete Heidelberg als erste Stadt in Deutschland Lärmschutzzonen außerhalb von Kurgebieten für zwei Stadtteile ein, in die mit Ausnahmen weniger Stunden am Vormittag (7 bis 11 Uhr) nur lärmarme, speziell gekennzeichnete Lkw ab 3,5 t einfahren dürfen. Mit Mitteln des Bundes und des Landes wurde außerdem die Beschaffung von lärmarmen Lkws bezuschusst. Im Jahre 1994 wurden acht weitere Lärmschutzzonen ausgewiesen. Weitere Informationen: Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz, Postfach 10 55 20, 69045 Heidelberg, Tel.: 06221/ 58-18 00, Email: Umweltamt.Heidelberg@heidelberg.de.
- In Berlin haben Anwohner der stark mit Lärm und Abgasen belasteten Brückenstraße (tägliche Durchfahrten von über 30.000 Kfz) mit Unterstützung des BUND Berlin auf dem Klageweg ein Nachtfahrverbot für Lkw und Tempo 30 während der Nacht durchgesetzt. (siehe Kapitel 1.2.1).
- In einem Pilotversuch in der stark befahrenen Beusselstraße in Berlin-Moabit im Jahre 2002 wurden die Auswirkungen eines Durchfahrtverbotes für Lkw untersucht. Die Maßnahme erbrachte eine Lärmminderung von 1 - 2 dB (A). Weitere Informationen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung IX D, Brückenstr. 6, 10173 Berlin, Tel.: 030/ 9025-0, Internet: www.smile-europe.org/PDF/beusselstrasse_1.pdf.
- Ein flächendeckendes Fahrverbot für Lkw über 3,5 t gehört zu den wichtigsten Maßnahmen des Lärmminderungsplanes Stuttgart-Vaihingen. Anlieger sind vom Verbot ausgenommen. (Weitere Informationen bei: Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Thomas Schene, Gaisburgstraße 4, 70182 Stuttgart, Tel.: 0711/ 216-6703, vgl. auch Kapitel 1.5).

1.3.3 Verlagerung von Emissionsschwerpunkten

Eine Verlagerung von Emissionsschwerpunkten erreicht man durch Pförtnerampeln bzw. optimierte Signalanlagen (z.B. geschwindigkeitsabhängige Signalsteuerung). Bei den Ampelschaltungen sollte außerdem darauf geachtet werden, dass vor allem die lärm- und flächensparenden öffentlichen Verkehrsmittel Vorrang erhalten, und auch die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer sicher und in zumutbarer Zeit die Straßen überqueren können.