



**Handwerkskammer
Ulm**

Handwerkskammer Ulm · Postfach 2349 · D-89013 Ulm

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt,
Baurecht
Münchner Straße 2
89070 Ulm

Handwerkskammer Ulm

Olgastraße 72
89073 Ulm

Fachbereich: Umweltschutz + Patente
Ansprechpartnerin: Elisabeth Maeser
Telefon: +49 731/1425-370
Telefax: +49 731/1425-570
E-Mail: e.maeser@hk-ulm.de
Internet: www.hk-ulm.de
Zeichen: Mae.bs U08br4401.doc

Datum: 27. Oktober 2008

Umgebungslärmrichtlinie – Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Ulm

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Ulm hat die Aufstellung des Lärmaktionsplanes vorgezogen, um auf Grundlage der Lärmkartierung für den Straßenverkehr, den Straßenbahnverkehr und die unter das Immissionschutzrecht fallenden Gewerbe- und Industrieanlagen Maßnahmen zur Lärminderung festzulegen. Die Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzungen in nationales Recht würde die Stadt Ulm erst bis Ende 2012 hierzu verpflichten.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass in Ulm trotz schon zahlreich umgesetzter Maßnahmen viele Bürger unzumutbar und ausschließlich vom Verkehrslärm betroffen sind. Die Reduzierung der Lärmbelastung ist unter dem Gesichtspunkt der Gesundheitsvorsorge so wünschenswert, wie z. B. auch die Reduzierung der Feinstaubbelastung. Sinnvolle Maßnahmen, die dazu beitragen werden begrüßt und unterstützt. Auch das Handwerk wird seinen Beitrag soweit möglich hierzu leisten.

Zu den bereits umgesetzten Maßnahmen im **Aktionsplan unter Ziffer 5:**

Im Aktionsplan wird angeführt, dass schon eine Vielzahl von Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt wurden, so z. B. die Stärkung des Umweltverbundes durch Förderungen des Fußgängerverkehrs, des Fahrradverkehrs und des ÖPNV. Hier scheint das Geschriebene mehr Wunsch als Wirklichkeit zu sein. Begrüßenswert wären diese Maßnahmen wohl.

Die täglichen Verkehrsströme zeigen andere Tatsachen auf. Eine Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs kann nicht dadurch erreicht werden, dass zunehmend Fußgänger und Fahrradfahrer auf engen Gehwegen zusammengeführt werden, zum Teil noch behindert durch parkenden Autos. Eine Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs fordert vielmehr einen flüssigen Fahrradverkehr, d. h. auch eine gewisse „grüne Welle“ auf separaten Wegen und ein entsprechender Fußgängerbereich auf breiten, nicht durch parkende Pkw zugestellten Gehwegen.

Hier hat unseres Erachtens die Stadt noch einen großen Nachholbedarf, auch wenn auf den Plänen vermehrt Fahrradwege und „Tempo-30-Zonen“ in Ulm ersichtlich sind. So ist auch in den „Tempo-30-Zonen“ nicht festzustellen, dass dort überwiegend 30 km/h gefahren wird. Eine Stär-

Bankkonten:

Sparkasse Ulm (BLZ 630 500 00) Konto 12 098
Volksbank Ulm (BLZ 630 901 00) Konto 1757 008
Postbank Stuttgart (BLZ 600 100 70) Konto 1 448 703

kung des ÖPNV's könnte zum Beispiel auch dadurch erreicht werden, dass Kurzstreckenzonen zu einem günstigen Tarif angeboten werden oder auch ein so genanntes Umweltticket (Feinstaub- oder Lärmticket) für den gesamten Innenbereich der Stadt Ulm. Zum Vergleich bietet z.B. Augsburg ein Ticket für 1,10 € für den gesamten Innenraum an.

Zu den geplanten Maßnahmen unter **Ziffer 6 des Aktionsplanes**

Maßnahme 1 - Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans:

Die Reduzierung des Verkehrs in der Fläche, Ausbau von Geh- und Radwegen, Verkehrsberuhigung der Innenstadt oder auch Ausbau des ÖPNV können wir nur nachdrücklich begrüßen. Hierzu ist jedoch das zuvor (zu Ziffer 5) bereits angemerkte ebenso gültig.

Nur wenn die Stadt sich als Ziel setzt, vorrangig den Gesundheitsschutz der Bürger vor den Individualverkehr zu stellen, wird sich hier nachhaltig auch eine Lärminderung durch eine Reduzierung des Verkehrs ergeben. Diese Maßnahme ist die einzig erfolversprechende und letztendlich auch kostengünstigste und auf Dauer angelegte Maßnahme zum Gesundheitsschutz der Bürger in der Stadt. Der Individualverkehr muss durch beschränkende Maßnahmen so geleitet werden, dass nur noch der wirklich zwingend notwendige Verkehr in der Stadt stattfindet, z. B. zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens oder wichtiger privater Verrichtungen. Die Attraktivität von Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und ÖPNV muss Vorrang haben. Z.B. sollte für Schüler (und Eltern von Schülern) der ÖPNV so gestaltet sein, dass auch ein zeitlicher Vorteil durch den ÖPNV gegeben ist (zum individuellen Pkw-Transportverkehr von Kindern zur Schule) oder die in der Stadt zu Arbeit gehenden Menschen Zeit- und Kostenvorteile durch Inanspruchnahme des ÖPNV haben. Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans unter den genannten Gesichtspunkten halten wir für erforderlich.

Maßnahme 2 - Flüsterasphalt:

Es ist nicht sinnvoll und zweckführend eine Versuchsstrecke in Mähringen mit lärminderndem Fahrbahnbelag für Kosten in Höhe von etwa von 200.000 € zu installieren. Zum Einen sind Erfahrungen von Flüsterasphalt in Mähringen sicherlich nicht direkt umsetzbar auf Straßen im inneren Stadtgebiet von Ulm. Des Weiteren sind genügend Forschungs- und Untersuchungsergebnisse zu Flüsterasphalt-Fahrbahnbelägen bekannt. Wichtigster Fakt hierbei ist, Flüsterasphalt vermindert vorrangig die Rollgeräusche der Reifen, die bei höheren Geschwindigkeiten höher sind als die Motorengeräusche. Einen sinnvollen Einsatz mit Flüsterasphalt im Stadtgebiet, wo vornehmlich zwischen 30 km/h und 50 km/h gefahren werden soll, ist deshalb nicht vertretbar. Weiter ist Flüsterasphalt vermutlich nur dort sinnvoll aufzubringen, wo keine Versorgungsleitungen unter der Fahrbahnoberfläche liegen. Dies dürfte im gesamten inneren Stadtgebiet nicht der Fall sein.

Maßnahme 3 - Schallschutzfensterprogramm:

Diese Maßnahme ist sinnvoll, um schnell betroffenen Bürgern eine wirksamen Lärmentlastung (allerdings nur bei geschlossenen Fenstern) zukommen zu lassen. Das Schallschutzfensterprogramm sollte deshalb möglichst bald installiert werden.

Maßnahme 4 - Lärmbrennpunkt B10:

Die angeführte Maßnahme bei der B10 mit selektivem Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 Tonnen zwischen A7 und A8 entsprechen einer schon, auch von uns, seit längerer Zeit geforderten Maßnahme, die neben einer Feinstaubminderung auch eine Lärminderung in diesem Bereich nach sich ziehen wird.

Dem Umbau des „Söflinger Kreisels“ stehen keine Bedenken entgegen, sofern sich eine vernünftige Kosten-Nutzen-Relation ergibt.

Zu den geplanten Lärmschutzwänden entlang der B10 ist ebenso nichts einzuwenden, um eine aktiven Lärmschutz für einen großen betroffenen Bereich zu erreichen.

Maßnahme 5 - Lärmbrennpunkt Karlstraße:

Durch eine deutliche Vergrößerung des Abstandes der südlichen Bebauung zum Fahrbahnrand soll eine Verringerung der Schallimmission erreicht werden. Die Maßnahmenkosten werden sich auf über 2 Mio. € belaufen. Diese Maßnahme kann laut schalltechnischer Untersuchung eine Pegelentlastung um 2-3 dB(A) für einige Gebäude am südlichen Straßenrand bringen. Neben einer Aufwertung des Straßenraums durch diese Maßnahme halten wir diese Pegelreduzierung für erforderlich, auch bei einem relativ hohen Kostenniveau. Die für die Karlstraße in der schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts wird in diesem Fall als sinnvoll angesehen, da durch die Fahrbahnrandverlegung für die nördlichen Gebäude eine Erhöhung des Fassadenpegels um 1 dB(A) durch die Reduzierung der Geschwindigkeit bei Nacht kompensiert werden kann. In diesem Fall sollte deshalb eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Nachtzeit auf 30 km/h durchaus geplant werden. Diese muss jedoch nachhaltig und dauerhaft kontrolliert werden, da sonst keine lärmindernde Wirkung zu verzeichnen sein wird und nur Kosten entstehen.

Die vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau, Umwelt in seiner Sitzung am 23.09.2008 beschlossene Ergänzung zum Aktionsplan, dass versuchsweise bei einer Hauptverkehrsstraße nachts eine „Tempo-30-Zone“ eingerichtet wird, mit dem Ziel auf allen Hauptverkehrsstraßen nachts „Tempo-30-Zonen“ einzuführen, kann aus unserer Sicht nicht unterstützt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf internen städtischen Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straße entgegen. (siehe auch Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007). Zudem fordern die Einrichtungen von „Tempo-30-Zonen“ auf Hauptverkehrsstraßen kontinuierliche und dauerhafte Verkehrsüberwachungen, da sonst die Maßnahme insgesamt in Frage zu stellen ist. Nach der schalltechnischen Untersuchung bringen die „Tempo-30-Zonen“ in der König-Wilhelm-Straße bis zu 2,5 dB(A) nachts und in der Zinglerstraße zwischen 2,4 und 3,6 dB(A). Dieser Pegel ist aber stark abhängig vom LKW-Anteil, der in der Ausführung nicht näher beschrieben ist. Es ist fraglich, wie sich der LKW-Anteil in der Zinglerstraße, der König-Wilhelm-Straße oder auch der Karlstraße nachts verteilt. Hier wären noch genauere Untersuchungen erforderlich. Wünschenswert wäre solch eine Pegelsenkung durchaus, gerade in der Nachtzeit, jedoch muss noch einmal die Frage gestellt werden, wie eine Umsetzung mit tatsächlicher Reduzierung des Fahrverkehrs auf 30 km/h dauerhaft erreicht werden soll?

Wir sehen deshalb die Notwendigkeit, die in der schalltechnischen Untersuchung unter Ziffer 5.8 angegebenen weiteren möglichen Maßnahmen noch verstärkt in den Umsetzungsprozess zur Lärminderung mit einzubeziehen. Z. B. die Verstetigung des Verkehrs durch „grüne Welle“, Kreisverkehr, Sanierung defekter Fahrbahnbeläge oder auch die Stärkung des ÖPNV's. Beim ÖPNV muss die Tarifstruktur noch einmal hinterfragt werden. Erst wenn der ÖPNV so attraktiv ist, dass sowohl aus kostenmäßiger als auch zeitlicher Sicht ein Vorteil entsteht, wird er gegenüber dem Individualverkehr punkten und dabei auch noch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs nach sich ziehen.

Bei einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes muss jedoch auch auf weitere Lärmbrennpunkte in der Stadt eingegangen werden, die aus den Lärmkarten durchaus ersichtlich sind. Da Lärminderung primär bei den Emissionen an der Quelle angesetzt werden soll, ist es unser nachdrücklicher Wunsch, den nicht zwingend notwendigen Individualverkehr aus der Stadt herauszuhalten. Hierzu können verkehrslenkende, verkehrsberuhigende Maßnahmen oder aber auch die Attraktivität von Alternativen zum Individualverkehr hergestellt werden. Anm: Z.B. kann eine Fahrradwegführung und Gestaltung im Bereich des Xinedoms (nicht einsehbare 90° Kurve, Kopfsteinpflasterbelag) sicherlich nicht dazu beitragen, den Fahrradverkehr zu fördern. Vielleicht ggf. bei einzelnen touristischen Fahrradfahrten, aber nicht bei einer täglich Nutzung dieser Strecke. Hier können noch eine Vielzahl anderer Beispiele im Stadtgebiet angeführt werden.

Die in der schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagene Maßnahme M1 „Betrieb eines Lärmüberwachungssystems“ mit Kosten von 25.000 bis 35.000 € halten wir für nicht erforderlich und auch nicht weiter für diskussionswert. Eine Lärminderung des Straßenverkehrs kann durch Ver-

kehrszählungen einfach berechnet und nachgewiesen werden. Dagegen wäre ein Lärmüberwachungssystem mit seinen Ergebnissen nicht direkt vergleichbar mit den nun gemachten Untersuchungen, die auf Rechenmodelle und Verkehrszählungen gestützt sind. Im übrigen wäre zu überlegen, was mit den Daten und Ergebnissen des Lärminderungsüberwachungssystems konkret gemacht wird.

Insgesamt halten wir Maßnahme zur Lärmreduzierung im Stadtgebiet Ulm für erforderlich, um dem Gesundheitsschutz betroffener Bewohner der Innenstadt mehr Gewicht zu geben. Einige der gemachte Maßnahmen und Vorschläge im Lärmaktionsplan haben durchaus Potenzial um eine Lärminderung in kurz- bis mittelfristiger Zeit zu erreichen. Nichts desto trotz müssen alle Maßnahmen unter einem entsprechendem Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen werden. Wichtig ist, dass auch die politische Ebene der Stadt nachhaltig das Ziel des Gesundheitsschutz der Bürger vertritt und auf eine Zurückdrängung des Individualverkehrs in der Stadt hinführt. Ansonsten bleibt ein solcher Lärmaktionsplan ein falsches Bekenntnis.

Mit freundlichem Gruß



Elisabeth Maeser
Dipl.-Ing. (FH)