

# ExWoSt-Studie 'Gute Beispiele der Lärminderungsplanung zur Stärkung integrierter Standorte'

Jochen Richard

Planungsbüro Richter-Richard, 52064 Aachen  
info@pr.de

Die Sensibilität für Lärm unter der Bevölkerung wächst und beeinflusst immer mehr die Wohnungswahl. Wohnungsleerstände an Hauptverkehrsstraßen sind ein sichtbarer Hinweis. Ähnliche Entwicklungen lassen sich auch beim Einzelhandel beobachten: Ein Downgrading der Qualität des Geschäftsbesatzes bis hin zum dauerhaften Leerstand. Wie reagiert die Stadtplanung darauf? Die Suche nach guten Beispielen orientiert sich angesichts der herausragenden Bedeutung eines lärmindernden und -schützenden Städtebaus darauf, den erreichten Stand der Lärminderungsplanungspraxis durch gute Beispiele erfolgreicher Lärminderung im baulich straßenräumlichen Bereich im weitesten Sinne zu ergänzen. Die ExWoSt-Studie "Gute Beispiele der Lärminderungsplanung zur Stärkung integrierter Standorte" (Bearbeiter: Planungsbüro Richter-Richard, Aachen/Berlin, mit Stadtbüro Hunger, Berlin) zielt darauf ab, geeignete städtebauliche Maßnahmen zur Lärminderung oder Lärmabwehr schwerpunktmäßig für integrierte innerörtliche Standorte mit einer hohen Nutzungsmischung zu finden. Es wurde aufgezeigt, welche Möglichkeiten sich je nach Ausgangssituation ergeben, trotz Lärmbelastung qualitativ hochwertige Wohnnutzungen zu ermöglichen. Angefangen von der Schließung einzelner Baulücken über die Schließung offener Wohnbaustrukturen im Bestand bis hin zum integrierten Stadtteilentwicklungskonzept, das zur Lärminderung in einem ganzen Stadtteil beiträgt.

Insgesamt wurden 27 Beispiele gemeldet bzw. recherchiert. Das ist zwar im Vergleich zu bisherigen Untersuchungen eine vergleichsweise hohe Fallzahl, dennoch spiegelt sie nur einen kleinen Bruchteil guter Beispiele wieder. Eine Fahrt mit offenen Augen über Stadtautobahnen oder mit S-Bahnen in Ballungsräumen beweist dies täglich. Es stellt sich somit die Frage, weshalb das Thema Lärm im Städtebau zwar immer wieder aufkommt, aber selten zu einem öffentlichen

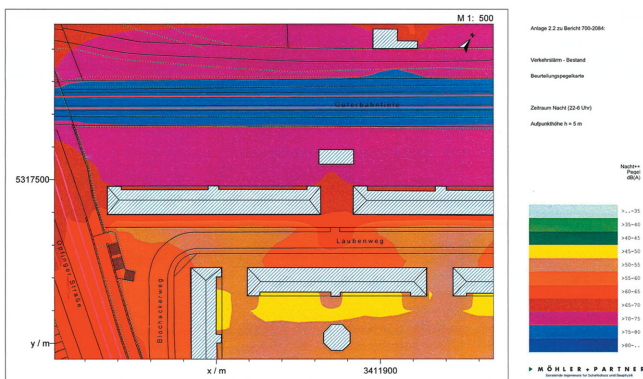
Diskurs führt oder gar expliziter Gegenstand eines städtebaulichen/ architektonischen Wettbewerbs wird. Eine Ursache mag darin liegen, dass die Bindungen durch notwendigen Lärmschutz nicht als Herausforderung für eine gute Lösung verstanden werden, sondern als Beschränkung des eigentlich Möglichen und Erstrebenswerten, vor allem unter ästhetischen Aspekten. Notwendiger Lärmschutz führt bei dieser Sichtweise zu einem suboptimalen Ergebnis, zumal man ohne Hintergrundwissen dem späteren Bauwerk nicht ansieht, dass und wie es auf die Lärmbelastung reagiert hat und somit auf die Architektur (negativen) Einfluss genommen hat.

Die Beispiele zeigen eine erfreulich große Breite von Möglichkeiten zur Lärminderung, nicht nur im baulichen Bereich, sondern durch geschickte organisatorische Lösungen und Verfahrensweisen. Die Beispiele bergen deshalb einen vielfältigen Ideenpool, der Anregungen geben kann, auf die jeweilige Situation zugeschnittene, auf den Genius Loci eingehende Lösungen zu finden.

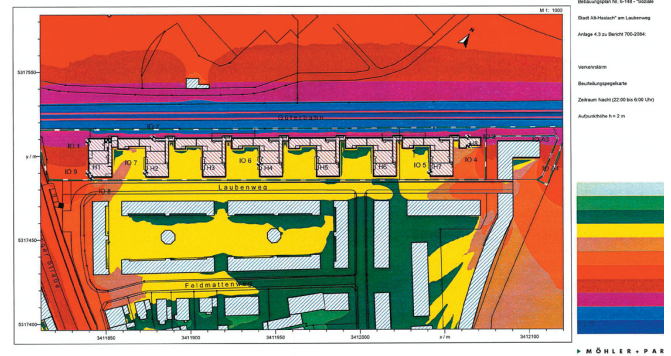
Es fällt auf, dass sich nur zwei Fallbeispiele (Berlin-Köpenick, Bottrop-Ebel) aus einer Lärminderungsplanung ableiten wurden oder gar expliziter Bestandteil eines Lärmaktionsplans sind, so dass festzustellen ist, dass bisher eine enge Verzahnung zwischen konkreten städtebaulichen Projekten zur Lärminderung und den eigentlich planungsvorbereitenden Lärmaktionsplänen nicht erreicht worden ist, aber unbedingt wünschenswert wäre. Bisher orientieren sich die Fallbeispiele an objektiv vorhandenen lokalen Lärmproblemen, die baurechtlich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gelöst werden. Hier sind somit der Verfahren nach dem Baugesetzbuch steuernd und nicht die des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Lärminderungsplanung.

Voraussetzung ist, den Lärmaktionsplan nicht als isolierte, sektorale Fachplanung zu verstehen, sondern als Teil eines integrierten Planungsprozesses, der ein abgestimmtes Vorgehen aller Akteure fördert.

Von besonderem Interesse für eine erfolgreiche Innenentwicklung sind vor allem die Beispiele, bei denen es gelungen ist, sich nicht mit der Wohnnutzung von der Quelle zurückzuziehen, sondern offensiv mit geeigneten Maßnahmen an die Quelle heranzurücken und so Flächen neu für eine



**Abbildung 1:** Zeilenbebauung mit hoher Lärmbelastung durch Schienenverkehr (Laubenweg, Freiburg i.Br.).



**Abbildung 2:** Ersatz der Zeilenbebauung durch kompakte Gebäudezeile direkt an der Bahnanlage mit hoher Schutzwirkung auch für das weitere Umfeld (Laubenweg, Freiburg i.Br.).

Wohnnutzung zu erschließen (z. B. Neuss, Furth) oder durch Umnutzung oder Abbruch/Neubau eine Nachverdichtung (z. B. Ludwigsburg, Rotbäumlesfeld) zu erreichen. Das ist sowohl im Sinne der Entwicklung einer kompakten Stadt als auch im Sinne einer besseren wirtschaftlichen Verwertbarkeit eines Grundstücks und damit der Finanzierbarkeit eines Vorhabens (z. B. Freiburg, Laubenweg).

Nur wenige der eingereichten bzw. recherchierten Projekte setzen sich mit dem primären Schutz öffentlicher Räume gegen Lärmeinwirkungen auseinander (z. B. Berlin, Nauener Platz). Der Schutz öffentlicher Freiräume ist zumeist Folge von Maßnahmen zum Schutz von Wohngebäude. Hier liegt das Problembewusstsein noch stark auf einer Verringerung der Immissionen in Innenräumen (z. B. Nachtruhe) und weniger im Schutz öffentlicher Freiräume zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Dennoch wirken manche Projekte auch lärmindernd auf die Nachbarschaft (z. B. Freiburg: Lärminderung auf den angrenzenden Grundstücken um 11 dB).

Die Fallbeispiele zeigen eine Vielzahl von Einzellösungen. Eine Kategorie, die einen häufig genutzten Lösungsansatz wiedergibt, ist die "Living Wall", die bewohnte Lärmschutzwand. So zynisch der Begriff wirken mag, so zeigen die Beispiele, dass bei solchen Lösungen durchaus hochwertiges, qualitativvolles Wohnen möglich ist und der Lärmschutz für die Hinterlieger zwangsläufig optimal und mit anderen Maßnahmen nicht erreichbar ist (bis zu -23 dB(A), Wien, Theodor-Körner-Hof). Die Living Wall reicht dabei von der geschickten Grundrisslösung zum Schutz eines einzelnen Gebäudes (z. B. Düsseldorf mit > 12 dB(A) geringerem Lärmpegel in der Gartenzone) bis zu durchgehenden Lärmschutzwand mit neuen Erschließungsformen (Neuss, Wien, Tilburg), wobei Tilburg als "echte" Living Wall" sicher das extremste Beispiel ist. Ähnliche Wirkungen lassen durch die Schließung von Baulücken erreichen (z. B. Nürnberg, Hansastraße). Solche Lückenschließungen tragen auch wesentlich zur Wohnumfeldverbesserung und Nutzbarkeit von Freiräumen (Quartiersplätzen in neu entstandenen Innenhöfen) bei.

Die genannten Beispiele zeigen, dass mit städtebaulichen Maßnahmen Lärminderungspotenziale in einer Größenordnung von 10 bis 20 dB(A) auf angrenzenden Flächen erzielt werden können, die alleine mit Maßnahmen im Straßenraum nur in Ausnahmefällen erzielt werden können. Um die Dimension dieser Minderung zu verdeutlichen: Eine Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge bewirkt 3 d(A) Minderung. Es müssen somit 90 % des Kfz-Verkehrs aus einer Straße herausgenommen werden, um eine Minderung von 10 dB(A) zu erreichen, und 99 % des Kfz-Verkehrs für 20 dB(A).

Der mit Abstand umfassendste Ansatz für Lärminderungsmaßnahmen an extrem stark belasteten Hauptverkehrsstraßen fährt derzeit die Stadt München mit dem Lärmbaukasten, der vor allem entlang des Mittleren Rings zum Einsatz kommt.

Er besteht vor allem aus drei Elementen:

- Tieflage der Hauptfahrbahn mit Überdeckungung,
- Schließung von Lücken, insbesondere bei Zeilenbebauungen,
- Schutzmaßnahmen an der Fassade.

Mit diesen Elementen wurden zwischenzeitlich wesentliche Abschnitte des östlichen Mittleren Rings geschützt, wobei die Maßnahmen weit über den Lärmschutz hinaus Effekte erzeugen, die die Wohnqualität verbessern, indem benachbarte Stadtteile wieder für Fußgänger und Radfahrer direkt erreichbar sind bzw. Freiflächendefizite in dicht bebauten Gebieten durch neu geschaffene Grünräume ausgleichen.

Die Beispiele zeigen, dass eine effektive Lärminderung nur dann erreicht werden kann, wenn die öffentliche Hand, private Eigentümer sowie Bewohner und Nutzer in einem solchen Projekt zusammenwirken. Nur ein abgestimmtes Konzept mit Maßnahmen im Straßenraum, auf privaten Flächen und an Gebäuden kann an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen langfristig erfolgreich sein. Die Beispiele zeigen, dass die planerische Auseinandersetzung mit dem Lärmschutz durchaus die Chance bietet, auch an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen selbst unter Wahrung des verkehrlichen Status Quo eine spürbare Lärminderung zu erreichen und Hauptverkehrsstraßen wieder als Kommunikationsräume zurückzugewinnen. Magistralen können so ihre städtebauliche Qualität wieder zurückgewinnen.

Eine effiziente Umsetzung erfordert deshalb eine ganzheitliche Sichtweise durch Immobilien- und wohnungswirtschaftlichen Unternehmen wie auch Kleineigentümer, betroffene Bewohner und kommunale Akteure mit einer integrierten Stadt-, Verkehrs- und Umweltplanung, bei der Aspekte

- der Luftreinhalteplanung,
- der Lärminderungsplanung,
- der Verkehrsplanung,
- des Klimaschutzes und
- des Stadtumbaus

im Zusammenhang beachtet und abgewogen werden. Die Beispiele Berlin-Köpenick (Verkehrsbündelung) und Bottrop-Ebel (Stadterneuerung) wurden im Rahmen solcher integrierter Ansätze umgesetzt. Ludwigsburg, Rotbäumlesfeld, ist immer noch das herausragende Beispiel, das durch einen städtebaulichen Vertrag im Zuge der Umnutzung eines ehemaligen Kasernengeländes an einer stark belasteten Straße einen Ausgleich zwischen lärmschützendem Gebäuderiegel an der Straßenfront und ruhigem, hochwertigen Wohnen im Schatten dieser Bebauung herstellt.