Zukunftstrend: Zurück in die Innenstädte – ohne effektiven Lärmschutz nur ein schöner Traum

Jochen Richard[1]

[1] *Planungsbüro Richter-Richard, 52064 Aachen, E-Mail:info@prr.de*

Einleitung

Einerseits löst die überalternde und schrumpfende Gesellschaft einen Trend zurück in die Innenstädte aus. Dem steht andererseits ein erheblicher Umnutzungsdruck in vielen Ballungsräumen gegenüber. Zu nennen sind hier abgängige unter anderem Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte (Kaufhäuser), aber auch Büro- und Wohngebäude aus den 1950er bis 1970er Jahren, die technisch, energetisch und von der Grundrissstruktur am Markt nicht mehr zu platzieren sind. Nachfrage und Angebot scheinen somit für eine zukunftsorientierte Entwicklung der Innenstädte zusammenpassen.

Tatsächlich steht der Nachfrage jedoch eine weitgehend durch Investoren bestimmte, auf die Verwertung von Einzelobjekten ausgerichtete Entwicklung gegenüber, die den Gesamtfokus einer geordneten, robusten Stadtentwicklung aus dem Auge verliert. Hinzu kommt, dass durch den weitgehenden Rückzug der öffentlichen Hand aus der Wohnungsbauförderung Umnutzungen zu Wohnungen überwiegend im hochpreisigen Segment stattfinden.

Die Entwicklung von gesundem Wohnen wird an innerstädtischen Standorten nur möglich sein, wenn unter anderem ausreichender Lärmschutz nicht nur innerhalb der Wohnungen, sondern auch im Wohnumfeld erreicht werden kann. Hierzu gehören neben den üblichen Maßnahmen zur Lärmminderung vor allem auch flächenwirksame Minderungsmaßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung, neue Mobilitätsangebote losgelöst vom Fahrzeugbesitz und unabhängig von fossilen Brennstoffen, sowie an diese Entwicklungen angepasste städtebauliche Formen. Zur Umsetzung solcher Konzepte sind als Garant bestmöglicher Lösungen integrierte Planungsansätze unter Einbeziehung aller Akteure gefordert.

"Bald werden Millionäre ihren Freunden Stunden der Ruhe anbieten. Wenn nicht doch der moderne Städtebau triumphiert, der Ruhe bringen wird!", so sieht es Le Corbusier 1929. [1] Er hat sich in einigen seiner radikalen Vorstellungen des modernen Städtebaus geirrt – hier sollte er im Grundsatz Recht behalten.

Trends

Derzeit bereits eingetretene bzw. absehbare gesellschaftliche Trends sind: schrumpfende und gleichzeitig überalternde Gesellschaft mit der Folge eines Facharbeitermangels. Gleichzeitig ist ein Trend sowohl in der jüngeren wie auch der älteren Generation zurück in die Innenstädte zu beobachten. Diese Entwicklung stützt das allgemein anerkannte Ziel einer Stadt der kurzen Wege und damit auch die Bedeutung der Nahmobilität und damit der Quartiersbezug als kleinste stadträumliche Einheit. Innenstadtnähe und ruhige Wohnlage, das sind die Wünsche die ganz oben stehen. [2]

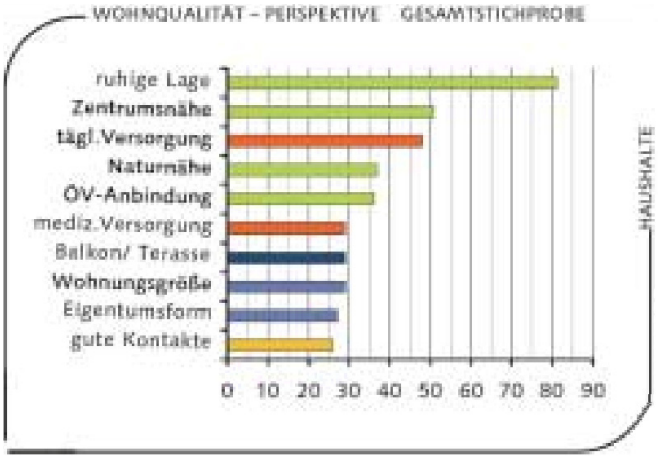

Abbildung 1: Ruhige Lage und Zentrumsnähe stehen auf der Wunschliste ganz oben. [2]

Diese übergeordneten Entwicklungen fördern neue Mobilitätsformen. Insgesamt ist derzeit eine deutliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu beobachten. So geht der besitz eines Pkw als Statussymbol in der jüngeren Generation deutlich zurück, was sich bereits in einem deutlich geringeren Pkw-Besitz niederschlägt. Dazu beigetragen haben auch Car Sharing-Angebote in den inzwischen stark diversifizierten Angebotsformen. Hierzu gehört aber auch die zunehmende Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel, insbesondere in Großstädten und Metropolräumen. Diese Entwicklung wird unterstützt durch die zunehmende Verbreitung der Pedelecs. In Bezug auf Verfügbarkeit und Kaufpreis stellt sich auch hier durch die immer stärker verbreiteten öffentlichen Fahrradverleihsysteme nicht mehr zwingend die Frage nach dem Eigentum. Die Folgen werden weniger Kraftfahrzeuge und eine geringere Stellplatznachfrage sein. Derzeit ist allerdings noch nicht absehbar, ob sich durch eine schnellere und leichtere Verfügbarkeit von Car Sharing-Fahrzeugen die bisherige Entwicklung einer insgesamt geringeren Pkw-Benutzung weiter fortsetzen oder letztlich eine gegenteilige Entwicklung eintreten wird.

Der Trend zu mehr E-Fahrzeugen wird kurz- und mittelfristig nicht viel zur Lärmminderung beitragen: Bei maximal einer Million E-Fahrzeugen 2020 und ca. drei Million E- und Hybrid-Fahrzeugen 2025 ergibt sich bei insgesamt etwa 50 Millionen zugelassenen Kfz ein Marktanteil von 2 % bzw. 6 %. Selbst dann, wenn sich E-Fahrzeuge völlig geräuschlos fortbewegen würden, wäre dieser Anteil unbedeutend für die Lärmminderung. Die Fahrzeuge sind jedoch nicht geräuschlos. Über 50 km/h sind sie wegen der dominierenden

Reifengeräusche nicht leiser als konventionell angetriebene Fahrzeuge. Im Geschwindigkeitsbereich 30-50 km/h stellt sich durch die geringeren Antriebsgeräusche eine höhere Dominanz der Reifen-/ Fahrbahngeräusche ein. Und letztlich: Die Automobilindustrie führt aufwändige Untersuchungen durch, um aus Verkehrssicherheitsgründen E-Fahrzeuge künstlich lauter zu machen. Es bleibt nicht viel übrig für den Lärmschutz!

Den wachsenden Trend zum innerstädtischen Wohnen kann der zunehmende Umnutzungsdruck auf zentral gelegene Immobilien unterstützen. Dieser Druck besteht in vielen Segmenten. Bekannt sind vor allem Bahnhofsgebäude, Kaufhäuser (Hertie, Karstadt), Einkaufspassagen der 1960/70er Jahre (Konkurrenz durch Einkaufszentren und Discounter) oder Bürogebäude (hoher Überschuss am Markt/ veraltete Gebäudestruktur). Hierzu zählen mit wachsendem Anteil Krankenhäuser (15-20 % abgängig), Kirchen (30 % abgängig), Klöster, Bunker, Schulen, Schwimmhallen, Tankstellen, Parkhäuser und Autohäuser, also zunehmend auch autobezogene Nutzungen.

Abbildung 2: Geschlossenes Kaufhaus Karstadt in Eschweiler.

In Verbindung mit abgängigen Wohngebäuden aus den 1950/60er Jahren ergeben sich erhebliche Eingriffe in bestehende Stadtstrukturen, die sich teilweise sogar zu zusammenhängenden städtischen Räumen ergänzen können. Nach der Zeit des Wiederaufbaus in den 1950er Jahren, der flächenhaften Stadtsanierung in den 1970er Jahren, der erhaltenden Stadterneuerung der 1980er/90er Jahre, der sozialen Stadterneuerung seit 2000, eröffnet sich für die nächsten 10-20 Jahre die auf lange Zeit einmalige Chance eines nachhaltigen Stadtumbaus. Hierauf muss sich die Stadtentwicklung einstellen!

Hemmnisse

Diesen Trends und den sich daraus ergebenden Chancen für eine robuste Stadtentwicklung stehen derzeit erhebliche Hemmnisse entgegen. Eines dieser Hemmnisse ist mangelnder Lärmschutz. Der Hauptverursacher ist der motorisierte Straßenverkehr.

Laut Umfrageergebnissen des Umweltbundesamtes fühlten sich 2012 54 % durch Straßenverkehrslärm gestört, ca. 3,3 Mio. Menschen sind ganztags mehr als 65 dB(A) und ca. 3,8 Mio. Menschen nachts mehr 55 dB(A) ausgesetzt. [3] Hinzu kommt die Belastung durch Schienen-, Flug- und Gewerbelärm. Betroffen sind letztlich fast alle innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung oder sonstigen empfindlichen Nutzungen.

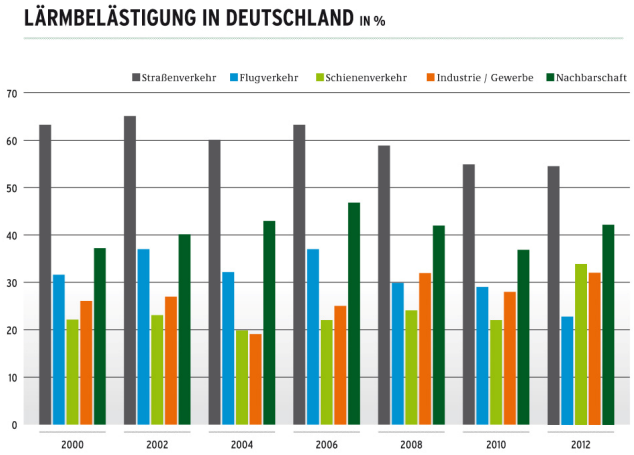

Abbildung 3: Lärmbelästigung durch verschiedene Emittenten [3]

Ausbleibende Maßnahmen zur Lärmminderung haben unmittelbare Auswirkungen auf die weitere Stadtentwicklung, da Lärm zwangsläufig zu Lagenachteilen führt. Wohnlagen an stark belasteten Straßen haben in der Regel ein schlechtes Image, das zu einer geringeren Wohnungsnachfrage führt, was sich in geringeren Mieten niederschlägt. Niedrigere Mieten bedeuten für die öffentliche Hand geringere Einnahmen bei der Einkommen- und Grunderwerbsteuer. Nicht auskömmliche Mieten führen zu vernachlässigter Instandhaltung (und damit auch zu weniger Aufträgen für Handwerker), nicht ausreichende Instandhaltung zu sozialer Entmischung, die soziale Konflikte zur Folge haben kann. Letztlich ist eine staatliche Subventionierung in Form von Förderprogrammen zur Stadterneuerung zur Rettung dieser Standorte unvermeidlich.

Lärmschutzpolitik versteht sich in diesem Zusammenhang bisher weitgehend als passiver Teil der Stadtreparatur in dem Sinne, negative Wirkungen soweit als möglich zu mildern, ohne die Ursachen lösen zu wollen. Zu wünschen wäre eine Lärmschutzpolitik, die sich als aktiver Mitgestalter einer nachhaltigen und robusten Stadtentwicklung versteht!

Chancen

Frühzeitige Maßnahmen zur Lärmminderung schaffen durch gesundes Wohnen Lagevorteile, die sich in einer erhöhten Wohnungsnachfrage mit auskömmlichen Mieten niederschlägt, die auf privatwirtschaftlicher Basis eine kontinuierlicher Instandhaltung ermöglicht und durchmischte Sozialstrukturen erhält bzw. wiederherstellt. Die höheren Einnahmen aus Einkommen- und Grunderwerbsteuer dienen den öffentlichen Haushalten. Frühzeitiger Lärmschutz leistet damit einen Beitrag zur Refinanzierung von Lärmschutzmaßnahmen statt sie durch staatliche Subventionierungen zu belasten. Barcelona ist eines der herausragende Beispiele für eine solche Stadtentwicklungspolitik, aber auch die vielen französischen Mittel- und Großstädte, die die Einführung der

Straßenbahn als Chance genutzt haben, Stadtentwicklung zu betreiben, sind hier zu nennen.

Abbildung 4: Stadtumbau zur Einführung der Straßenbahn in Marseille.

Um dieses Ziel zu erreichen, können verschiedene, aktuell bereits absehbare Entwicklungen Bedeutung erhalten. Da ist sind zum einen die immer wieder auf nationaler und vor allem europäischer Ebene aufkommenden Diskussionen um die Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit. Das wäre an den Hauptverkehrsstraßen immerhin ein Beitrag von ca. 2,4 dB(A). Ob bzw. wo zulässige Höchstgeschwindigkeiten größer 30 km/h zugelassen werden sollen, regelt am besten ein Stadtgeschwindigkeitskonzept, das die unterschiedlichen Aspekte zur Bewertung einer angemessenen Geschwindigkeit integriert betrachtet.

Aus diesem Komplementärnetz zu den Tempo 30-Straßen ergibt sich gleichzeitig das Netz, das in besonderem Maße für den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten geeignet ist. Die Spannbreite der Lärmminderung durch den Einsatz dieser Asphaltbauweisen reicht von eingeführten Standardbauweisen mit -2 dB(A) über Asphalte in der Erprobungsphase mit -3 bis -4 dB(A) bis hin zu experimentellen Asphaltbauweisen mit bis zu -7 dB(A) (und noch darüber hinaus).

Auch wenn frühere Versuche zur Einführung einer City-Logistik gescheitert sind, liegen hier in Verbindung mit dem Einsatz von E-/ Hybrid-Fahrzeugen Potenziale zur Lärmminderung (-2 bis -3 dB(A)).

Und schließlich können weiterhin die vielfältigen lokal wirksamen Maßnahmen, die bisher in Lärmaktionsplänen üblich waren und deren Beitrag als flankierende Maßnahmen nicht zu unterschätzen ist (-3 bis -6 dB(A)), zum Zuge kommen.

Aus diesen Maßnahmenfeldern ergibt sich, konservativ geschätzt, ein Potenzial zur Lärmminderung von 7 dB(A)! Der entscheidende Punkt ist, stärker als bisher auf flächenwirksame Maßnahmen anstelle von Einzelmaßnahmen zu setzen.

Fallbeispiele

Mutige, innovative Fallbeispiele bieten einen Blick in die Zukunft. Bisher kaum diskutiert (weil politisch nicht erwünscht) werden Maßnahmen, die grundsätzlich zu einer geringeren Kfz-Benutzung beitragen bzw. den Kfz-Verkehr aus belasteten Gebieten heraushalten. Das bedarf einer durchgreifenden Veränderung im Mobilitätsverhalten, wie sie oben bereits dargestellt wurden. Erste Beispiele zeigen die Potenziale, die sich aus einem solchen Vorgehen ergeben können: Die Congestion Charge in London hat zu einem Rückgang des Kfz-Verkehrs um mindestens 21 % geführt. Die Stadt Kopenhagen hat derzeit bei den Pendlern einen Fahrradanteil von 36 % und strebt die 50 %-Marke an. Paris und Madrid prüfen derzeit, ob die Zufahrt zur Innenstadt stufenweise nur noch für Bewohner freigegeben werden soll.

Man muss sich nicht nur an den "Großen" orientieren, sondern man kann mit diesem Ansatz im Kleinen beginnen: Beispielsweise sperren Würzburg und St. Gallen Wohngebiete zur Sicherung der Nachtruhe für Kfz.

Abbildung 5: Zum Schutz der Nachtruhe gesperrte Wohnstraßen (Würzburg).

Bisher wenig beachtet ist die Frage nach der Gestaltung von verlärmten öffentlichen Grünflächen und Platzräumen zum Schutz bzw. zur Herstellung (relativ) ruhiger Gebiete in Innenstädten. Integrierte Freiraum- und Lärmschutzkonzepte sind hier gefragt, bisher aber nur äußerst selten umgesetzt. Ein Beispiel, bei dem verschiedene Planungsdisziplinen explizit mit dem Ziel des Lärmschutzes zusammengearbeitet haben, ist der Nauener Platz in Berlin.

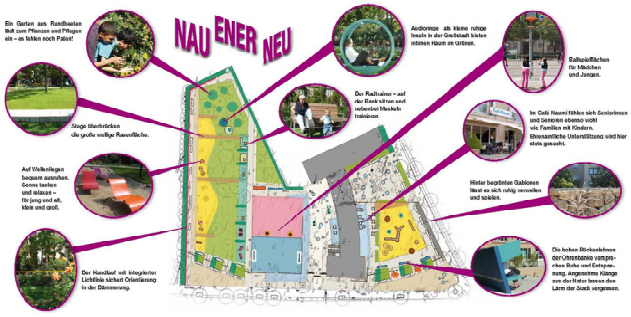

Abbildung 6: Lärmarme Gestaltung Nauener Platz in Berlin. [4]

Die Umnutzung innerstädtischer Standorte ist bereits in vollem Gange und wird sich in den nächsten Jahren erheblich beschleunigen. Es gibt bereits faszinierende Beispiele, wie auch unter als unmöglich erscheinenden Voraussetzungen qualitätvolles Wohnen geschaffen werden kann.

Abbildung 7: Umbau ehemaliges Kaufhaus (Hertie) zu einer gemischten Nutzung, Beispiel Lünen.

Die früher als "Konsumrennbahnen" gescholtenen und abends vielfach toten Einkaufsfußgängerzonen können nun als ruhige Wohnstandorte eine völlig neue Bedeutung erlangen.

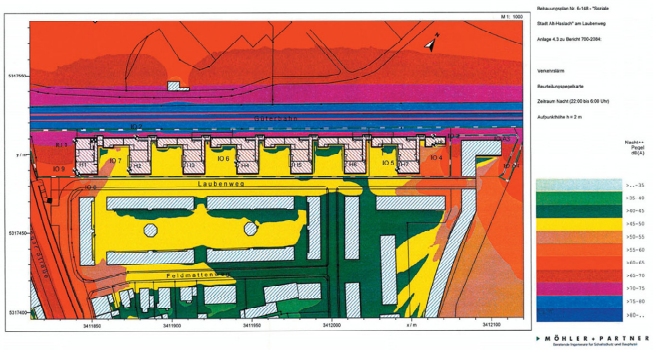

Abbildung 8: Bahnnaher Gebäuderiegel zum Schutz der hinterliegenden Wohnbebauung (Karte: Möhler + Partner).

Die Ersatzneubauten am Freiburger Laubenweg zeigen, wie an einer extrem belasteten Güterbahnstrecke durch das Heranrücken an die Lärmquelle mit einer Riegelbebauung nicht nur eine Eigenabschirmung erfolgen kann, sondern auch die dahinter liegende Altbebauung geschützt wird. Der bauliche Eingriff verbessert damit die Wohnqualität im gesamten Quartier und sichert den Erhalt der Siedlungsstruktur.

Finanzierung

Die Umsetzung einer robusten und umweltorientierten Stadtentwicklung bedarf zuallererst eines integrierten Planungsansatzes, der in der Lage ist, den Einsatz von privatem und öffentlichem Kapital zu lenken. Mit den öffentlichen Investitionen muss die Verkehrsinfrastruktur Schritt für Schritt an die zukünftigen Ziele der Stadtentwicklung angepasst werden (das gilt für prosperierende Städten in gleichem Maße wie für schrumpfende Städte). Parallel kann Zug um Zug privates Kapital der Umsetzung der angestrebten städtebaulichen Entwicklung dienen. Nur auf diesem gemeinsamen Weg kann der Trend zurück in die Innenstädte mit den laufenden Umstrukturierungsprozessen in Übereinstimmung gebracht und effektiv umgesetzt werden.

Während die aktuelle Bedeutung von "Betongold" im notwendigen Maß privates Kapitel mobilisieren kann, stellt sich angesichts der knappen öffentlichen Haushalte die Frage, wie eine nachhaltige, anpassungsfähige und lärmarme Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann. Der erhebliche Investitionsstau in der Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur kann hier eine Chance bieten.

Nach einer Untersuchung des Difu liegt der Investitionsbedarf in kommunale Straßen bei 160 Mrd. EUR. [5] Das Institut für Wirtschaftsforschungen beziffert den Investitionsbedarf in Fernstraßen auf 40 Mrd. EUR [6] – damit besteht insgesamt ein Investitionsbedarf von rund 200 Mrd. EUR. Werden davon nur 5 % im Rahmen der Lärmvorsorge durch Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen sowie als freiwillige Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Lärmschutz investiert, ständen in den nächsten 10 bis 15 Jahren 10 Mrd. EUR für den Lärmschutz zur Verfügung.

Literatur

[1] Le Corbusier, Feststellungen, 1929 (Nachdruck Bauwelt Fundamente, Berlin 1964)

[2] BMVBS, Umbau statt Zuwachs – Siedlungsentwicklung und öffentliche Daseinsvorsorge im Zeichen des demographischen Wandels (Bonn 2006)

[3] UBA, http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelaestigung

[4] Bezirksamt Mitte von Berlin, Der neue Nauener Platz, (Berlin o.J.)

[5] Difu, Der kommunale Investitionsbedarf 2006 bis 2020, Berlin 2008

[6] Institut der deutschen Wirtschaft (IW), http://www.ingenieur.de/Branchen/Verkehr-Logistik-Transport/IW-warnt-Infrastrukturmaengel-in-Deutschland-bremsen-Unternehmen