



Positionspapier

Lärmaktionspläne im VVS: Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Nahverkehr

In der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben werden in der Region Stuttgart von immer mehr Kommunen Lärmaktionspläne (LAP) aufgestellt oder fortgeschrieben. Zumeist liegt dabei der Fokus auf der Lärmerzeugung durch den Straßenverkehr. Erfreulicherweise wird der VVS als Träger öffentlicher Belange an diesen Verfahren regelmäßig beteiligt. Da sich die Problemstellungen aus Sicht des VVS in den einzelnen Verfahren durchweg ähneln, haben wir uns entschlossen, die Wechselwirkungen zwischen den möglichen LAP-Maßnahmen und dem straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr und mögliche Lösungsansätze in kompakter Form zusammenzustellen.

Lärmschutz – ein wichtiges Ziel

Eine hohe Lärmbelastung kann krank machen. Die Vorgaben des Gesetzgebers, die Bürger vor übermäßigen Lärmeinwirkungen zu schützen, sind deshalb berechtigt. Klar ist auch, dass in der weit überwiegenden Zahl der Fälle der Straßenverkehr die Hauptlärmquelle darstellt. Die Reduzierung der Lärmbelastungen entlang von stark befahrenen Straßen ist deshalb wichtig. Sie trägt auch dazu bei, das Wohnen in zentralen Bereichen und damit eine verkehrspolitisch angestrebte Nutzungsmischung weiterhin zu ermöglichen.

Attraktiver öffentlicher Nahverkehr – ein Baustein für mehr Lärmschutz

Zwecks Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus Gründen des Klimaschutzes soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den kommenden Jahren größere Verkehrsanteile im motorisierten Verkehr übernehmen. Da vermiedene MIV-Fahrten auch die Lärmbelastung senken, setzen auch Lärmaktionspläne in ihrem Maßnahmenportfolio regelmäßig auf einen verbesserten ÖPNV. Dabei hoffen die politischen Ebenen darauf, dass mehr und mehr Pkw-Fahrer freiwillig auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen, und erwarten von den Aufgabenträgern einen Ausbau dieser Verkehrsangebote. Auf fachlicher Ebene ist dabei unbestritten, dass vor allem hohe Taktdichten, kurze Reisezeiten und verlässliche Transportketten zu einer Nutzung des ÖPNV motivieren können.

Und die Praxis?

Bei Lärmaktionsplänen, die überwiegend auf massive Geschwindigkeitsbeschränkungen über längere Straßenabschnitte setzen, besteht aber die Gefahr, dass die o. g. Zielsetzung konterkariert wird. Die hier in der Regel im Fokus stehenden Durchgangsstraßen werden häufig von Buslinien mitgenutzt, die durch Temporeduzierungen Fahrzeitverluste erleiden und damit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, dem fallweise sogar Umfahrungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, an Attraktivität verlieren. Der Blick darf dabei durchaus über die Gemeindegrenzen hinaus gerichtet werden, da die kritischen Auswirkungen durch Lärmaktionspläne benachbarter Gemeinden teilweise massiv verstärkt werden.

Bei größerer Länge der geschwindigkeitsbeschränkten Abschnitte, die sich ggf. auch gemeindeübergreifend aufsummieren, können die Fahrzeitverluste eine solche Größenordnung erreichen, dass zum Einhalten der Fahrpläne und zum Gewährleisten von Anschlüssen an den

Schienenverkehr zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Das weniger attraktive Angebot löst dann sogar noch höhere Kosten aus. Und das Ziel, dem ÖPNV im Verkehrsmarkt eine größere Rolle zuzuweisen, in noch weitere Ferne.

Kann Abhilfe geschaffen werden?

Der VVS ist sich darüber im Klaren, dass die Kommunen in ihren Lärmaktionsplänen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen wohl nicht ganz vermeiden können. Wir appellieren aber an die zuständigen Stellen und Gremien, bei diesen Maßnahmen die Betroffenheit des ÖPNV zu beachten, sie ggf. auf das absolut unvermeidliche Maß zu beschränken und gleichzeitig durch Begleitmaßnahmen ihre Folgen bestmöglich zu kompensieren. Dabei bitten wir auch zu bedenken, dass die Fahrzeuge des ÖPNV aufgrund der gesetzlichen Vorgaben in den kommenden Jahren Zug um Zug auf emissionsarme und -freie Antriebe mit entsprechend geringeren Lärmemissionen umgestellt werden. Es wäre bedauerlich, wenn gerade die saubersten und leisesten Fahrzeuge durch die Lärmaktionsplanungen besonders benachteiligt würden.

Folgende Lösungsansätze oder Begleitmaßnahmen bitten wir zu prüfen:

- *Augenmaß bei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit Linienbusverkehr*
Für den Linienbusverkehr, der hinsichtlich der Wertschätzung der Fahrgäste im Vergleich zum Schienenverkehr ohnehin schlechter abschneidet, sind Geschwindigkeitsbeschränkungen unterhalb der Regelwerte generell nachteilig. Sie sollten deshalb bestmöglich vermieden werden. Wir verweisen hierbei auch auf die gesetzliche Regelung, die bei Verkehrsbelastungen unterhalb von 8.200 Kfz/Tag keine Lärmaktionsplanung fordert.
Falls beim Überschreiten des Schwellenwerts Geschwindigkeitsbeschränkungen unumgänglich sind, sollten die hiermit zu beaufschlagenden Straßenabschnitte und Zeitfenster so kurz wie möglich gehalten werden. Außerdem bitten wir zu prüfen, ob sich mit einer Beschränkung auf 40 km/h (anstelle einer Absenkung auf 30 km/h) die Schutzziele nicht auch erreichen lassen. In den engen, häufig lärmbelasteten Ortsdurchfahrten werden große Fahrzeuge wie Linienbusse die Regelgeschwindigkeit 50 km/h eher selten ausfahren und sind damit von einer Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus auf 40 km/h weniger stark betroffen als der Pkw-Verkehr. Auch die Anordnung von Tempo 30 nur in den Nachtstunden ist für den Linienbusverkehr nicht ganz so problematisch, da die geplanten Fahrzeiten zu dieser Tageszeit eher Reserven aufweisen.
- *Behinderungsfreie Fahrt zwischen den Haltestellen*
Ein Teil der Lärmemissionen aus dem Straßenverkehr entsteht beim Bremsen und Beschleunigen. Lärmaktionspläne haben deshalb regelmäßig auch die Verstetigung des Verkehrsflusses zum Ziel. Dieses Bemühen ist durchaus auch im Sinne des ÖPNV, da eine behinderungsfreie Fahrt von Linienbussen auch den Fahrtkomfort für die Fahrgäste steigert. Die angestrebte Verstetigung ist deshalb so zu gestalten, dass diese auch für den Busverkehr uneingeschränkt gegeben ist. Dies bedingt zuvorderst eine ausreichende Fahrbahnbreite, damit die Begegnung mit anderen Fahrzeugen mit maximalem Breitenmaß unbehindert abgewickelt werden kann. Auf folgende Maßnahmen sollte verzichtet werden:
 - *Vorfahrtsregelung „Rechts-vor Links“*
Für große Fahrzeuge wie Linienbusse bedeutet dies häufig ein Abbremsen nahe bis zum Stillstand. Dies ist hinsichtlich der Lärmentwicklung kontraproduktiv und für die Fahrgäste unangenehm. Wenn keine Vorfahrtstraße mehr ausgewiesen werden soll, empfiehlt sich der Einsatz des Zeichens 301 StVO.

– *Parkierung als bremsendes Element*

Gelegentlich wird die Ausweisung von Parkständen auf der Fahrbahn (einseitig oder alternierend) dazu genutzt, eine punktuell einspurige Verkehrsführung zu erzwingen. Die Auswirkungen auf den Linienbusverkehr sind extrem belastend, da der Zeitbedarf für die Straßendurchfahrt kaum noch kalkulierbar ist. Hinzu kommt die Problematik des Abbremsens bis zum Stillstand.

– *Fahrbahneinbauten*

Ähnliches gilt für Fahrbahneinbauten wie Verkehrsinseln, Gehwegnasen oder Aufpflasterungen. Ein Linienbus, der sich wie in einem Hindernislauf durch eine Ortsdurchfahrt kämpft, motiviert sicherlich nicht zu seiner Nutzung.

• *Bevorrechtigung und Beschleunigung*

Da die Reisezeit ein zentrales Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl darstellt, ist eine zügige, behinderungsfreie Betriebsabwicklung für den ÖPNV elementar. Viele Aufgabenträger und Kommunen bemühen sich deshalb, insbesondere bei Busverkehren die Fahrzeiten über den Status quo hinaus zu verkürzen. Werden Buslinien durch Lärmschutzmaßnahmen gebremst, muss deshalb versucht werden, die Fahrzeitverluste durch Beschleunigungsmaßnahmen mindestens auszugleichen. Folgende Maßnahmen kommen hier in Betracht:

– *Entfall von Busbuchten zugunsten von Fahrbahnrand-Haltestellen oder Buskaps*

Die Haltestellen sind schneller und für die Fahrgäste angenehmer anfahrbar, beim Losfahren entfällt das Einfädeln in den fließenden Verkehr. Das spart wertvolle Sekunden. Zudem ist die Barrierefreiheit beim Ein- und Ausstieg häufig auch nur bei diesen Anlagenformen gegeben.

– *Kritische Prüfung der Knotenform „Kreisverkehr“*

Vermeehrt werden Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre ersetzt, um den Verkehrsfluss zu vergleichmäßigen. Für den Linienbusverkehr wirkt ein Kreisverkehr meist entschleunigend, da die großen Fahrzeuge bei der Einfahrt in den Kreis eine größere Zeitlücke als Pkw benötigen, was bei höherem Verkehrsaufkommen zu zusätzlichen Wartezeiten führt. Die bei der Durchfahrt durch einen Kreisverkehr auftretende Seitenbeschleunigung stellt zudem einen Komfortverlust für die Fahrgäste, die fallweise ja auch stehend befördert werden, dar. Kritisch aus Sicht des ÖPNV ist zudem, dass Kreisverkehre eine Bevorrechtigung des Busverkehrs nicht erlauben.

Ob letztlich ein Kreisverkehr oder eine Ampelkreuzung sinnvoller ist, muss im Einzelfall abgewogen werden. Sofern der Bau eines Kreisverkehrs das Mittel der Wahl sein sollte, ist zur Begrenzung der vorgenannten Effekte auf dessen ausreichende Dimensionierung zu achten.

– *Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen*

An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sollte geprüft werden, ob eine Bevorrechtigung für Linienbusse geschaffen werden kann. Idealerweise können Lichtsignalanlagen in Kombination mit kurzen Busspuren an den Ortseingängen auch dazu genutzt werden, die Busse zum Pulkführer zu machen. Behinderungen durch Abbiegen und Einparken lassen sich dadurch minimieren, der Fahrtverlauf wird verstetigt.

Der VVS ist überzeugt, dass bei maßvoller Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen und gleichzeitiger Aktivierung von Beschleunigungspotenzialen Lärmaktionspläne auch ÖPNV-verträglich, wenn nicht sogar ÖPNV-fördernd gestaltet werden können. Wichtig ist hierbei allerdings, dass beide Stoßrichtungen gleichzeitig verfolgt werden.