

Leben weit jenseits der Krach-Grenze

AKTION Stadt will 130 000 hoch belasteten Kölnern helfen – Flughafen fällt als Lärmquelle nicht so stark ins Gewicht

VON HELMUT FRANGENBERG

„Rund 130 000 Kölner werden so durch Lärm belastet, dass es ihre Gesundheit gefährdet.“ Dieses Fazit zieht Eckhart Heinrichs vom Planungsbüro LK Argus, das die Stadt zurzeit bei der Erarbeitung eines Aktionsplans gegen Lärm begleitet. Die Europäische Union verlangt von den Städten eine Analyse und ein Maßnahmenpaket gegen die Belästigungen durch Straßen-, Bahn- und Flugverkehr sowie durch Unternehmen in der Stadt.

Bei den komplizierten Berechnungen geht es nicht um punktuelle Extrembelastungen wie ein startendes Flugzeug, sondern um den Krach, der dauerhaft die Lebensqualität der Bürger beeinträchtigt. Vor diesem Hintergrund kommen die Experten zu Ergebnissen, die nicht immer die laufenden öffentlichen Debatten widerspiegeln: Bringt man den Lärm mit der Zahl der betroffenen Bewohner in Verbindung sind es vor allem einzelne Straßenzüge – und nicht zum Beispiel der viel diskutierte Flughafen – wo dringender Handlungsbedarf besteht. So gibt es gravierende Probleme entlang der Ausfallstraßen wie Aachener, Berliner oder Luxemburger aber auch an

Bürger sollen Ideen zur Lärmbekämpfung entwickeln

Rainer Liebmann, Umweltamt

innerstädtischen Straßen wie Sachsenring, Siegburger Straße oder Gotenring. An vielen Stellen kommen gleich mehrere Lärmquellen zusammen.

In Nordrhein-Westfalen hat man sogenannte Auslöswerte festgelegt, die bestimmen sollen, ab welchem Punkt man Gegenmaßnahmen ergreifen sollte. Nimmt man diese – von vielen als zu lasch angesehenen – Werte als Orientierung, sind ungefähr 62 600 Kölner bei Tag und Nacht von extrem lautem Straßenlärm belastet. Beim nächtlichen Schienenverkehr leben 17 500 Menschen mit Krach oberhalb des Auslöswertes. Beim Flug-



Die Aachener Straße, wo viele Menschen leben und Tag und Nacht der Straßenverkehr lärmt, gehört zu den lautesten Orten.

BILD: MAX GRÖNERT

verkehr sind es nachts „nur“ 4300 Anlieger. Auch der Krach von Autobahnen – der lautesten Lärmquelle – fällt vergleichsweise geringer ins Gewicht, weil nur wenige Menschen ungeschützt in unmittelbarer Nähe wohnen.

Dass man mit diesem Lärm nicht dauerhaft leben muss, macht ein Maßnahmenkatalog deutlich, den Heinrichs in einer Studie fürs Umweltamt vorgelegt hat. Bei vielen Dingen sei Köln bereits auf der richtigen Spur. So fördert die Stadt den Nah- und Radverkehr, baut Kreisverkehre statt Ampelkreuzungen oder experimentiert mit neuen Fahrbahnbelägen. Spannende Debatten verspricht die Forderung, Köln fußgängerfreundlicher zu machen oder durch eine clevere Verkehrstechnik den unvermeidbaren Autoverkehr leiser zu machen: So hilft nicht nur die „grüne Welle“ gegen lautes Anfahren an Ampeln, sondern auch weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptstraßen. „Fahren Autos 30 statt 50 Stundenkilometer, hat das denselben Effekt wie eine Halbierung des Verkehrsaufkommens“, so Heinrichs. In Berlin, wo man bei der Entwicklung des Aktionsplans gegen Lärm am weitesten ist, hat man an einzel-

nen Hauptstraßen-Abschnitten – zusammengerechnet an 50 von 1500 Straßenkilometern – Tempo 30 eingeführt.

Das deutschlandweit gleiche Verfahren zur Festlegung eines Maßnahmenkatalogs in den Kommunen sieht eine intensive Bürgerbeteiligung vor, die in Köln im November beginnen

soll. Bürger sollen dann auf Lärmprobleme hinweisen und selbst Vorschläge zur Bekämpfung machen. Das städtische Umweltamt begleitet das Beteiligungsverfahren, das ähnlich wie der Bürgerhaushalt ablaufen soll, und wertet die Vorschläge hinterher aus, bevor die Politik entscheiden muss. Was am Ende

umgesetzt werden kann, ist angesichts der Haushaltslage unsicher. „Das wird eine schwierige Aufgabe für Köln“, sagt Rainer Liebmann vom Umweltamt. Der Aktionsplan werde aber die Anforderungen für weitere Stadtplanung deutlich erhöhen.

www.stadt-koeln.de/3/umwelt/laerm/

