



K 10807
Dezember 2015
Einzelpreis 5,50 €
ISSN 0179-535X

Sonderdruck aus

VERKEHRS ZEICHEN

4/15

31. Jahrgang

Für Mobilität und Umwelt



| | | |
|---|---|----|
| | <i>Editorial</i> | 3 |
| Besuch in Moncton/Kanada | <i>Udo Lutz</i> | 4 |
| WALK 21: Der öffentliche Raum lebt (noch) | <i>M. Barker, K. Ausserer, E. Füssli</i> | 7 |
| Engagement für einen nachhaltigen Verkehr in Den Haag | <i>Klaus-Peter Kalwitzki</i> | 12 |
| Mobilität am Standort effizient organisieren | <i>Roberto De Tommasi</i> | 18 |
| Je mehr Bedarf, desto mehr Angebot: „moobil+“ | <i>Jürgen Burmeister</i> | 22 |
| „MogLi“: Mobilität auf ganzer Linie | <i>Ursula Hertrampf-Müller u.a.</i> | 24 |
| Wohnumfeld und kinderfreundliche Verkehrsplanung | <i>Marco Hüttenmoser</i> | 28 |
| Lärmaktionspläne und Verkehrsentwicklungsplanung | <i>Jochen Eckart & Jochen Richard</i> | 31 |

Lärmaktionspläne und Verkehrsentwicklungsplanung

- Symbiose für erfolgreichen Lärmschutz

Die mit dem Stadtverkehr verbundenen Lärmbelastungen stellen viele Kommunen in Deutschland vor große Herausforderungen. Laut Umweltbundesamt (UBA) werden 2015 12,5 %/ 7,3 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm mit einem Pegel von mehr als $L_{den} 55 \text{ dB(A)}$ / $L_{night} 50 \text{ dB(A)}$ belastet [1]. Um die Belastungen zu reduzieren und die Ziele eines menschengerechten Stadtverkehrs zu erreichen, ist ein enges Zusammenwirken von Lärmaktionsplänen und Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich. Durch die Zusammenarbeit können Synergien zwischen beiden Planungen erzielt und die Ursachen der Lärmbelastung bekämpft werden.

In den Jahren 2003 bis 2006 wurde vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein F+E-Vorhaben durchgeführt, das illustrierte, wie die Effizienz und Effektivität der Lärminderungsplanung durch eine Kombination mit der Verkehrsentwicklungsplanung gesteigert werden kann [2]. Die Ergebnisse dieses Vorhabens dienen als Ausgangsbasis für die weitere Betrachtung.

Ziel dieses Artikels ist zu analysieren, wie sich seit dem Abschluss des F+E-Vorhabens die Praxis der Lärminderungsplanung und ihre Kombination mit der Verkehrsentwicklungsplanung in Deutschland entwickelt hat. In diesen Zeitraum fallen die beiden ersten Runden der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie mit Lärmaktionsplänen in den Jahren 2008 und 2013. Abschließend wird geschaut, welche Empfehlungen sich für die nächste Runde der Lärmaktionspläne, die in den Jahren 2017/18 aufzustellen sind, ableiten lassen.

Ende der 1990er Jahre und zu Beginn der 2000er Jahre gab es eine rege Diskussion um die Koordination von Lärminderungs- und Verkehrsentwicklungsplanung. Von Seiten der Lärminderungsplanung waren sich Lehming [3] und Lärmkontor/ Planungsbüro Richter-Richard [4] im Ergebnis einig, dass die wirkungsvolle Verzahnung der Lärminderungsplanung vor allem mit der Verkehrsentwicklungsplanung ein wesentlicher Erfolgs-

Jochen Eckart & Jochen Richard

Durch die Zusammenarbeit von von Lärmaktions- und Verkehrsentwicklungs-Planung können Synergien erzielt und die Ursachen der Lärmbelastung bekämpft werden. Wie steht es aktuell mit dieser Zusammenarbeit?

Die Bedeutung der Kooperation von Lärminderungs- und Verkehrsentwicklungsplanung

faktor für eine erfolgreiche Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen ist. Zu ähnlichen Empfehlungen kommt die Diskussion um eine nachhaltige und integrierte Verkehrsentwicklungsplanung von Conrad [5] und Wolfram [6]. Als Beitrag zu dieser Diskussion hat im Jahr 2003 das BMVBS im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr das F+E-Vorhaben „Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung“ in Auftrag gegeben. Ziel war die Identifizierung von Erfolgsfaktoren und Hemmnisse einer erfolgreichen Lärminderungsplanung. Das F+E-Vorhaben basiert auf den Ergebnissen der Einzelfallanalyse von Prozessen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in sieben Modellstädten (Augsburg, Frankfurt/Main, Mülheim an der Ruhr, Hennigsdorf, Lübeck, Norderstedt und Willich).

Die Analyse der Fallbeispiele verdeutlichte, dass die Umsetzungserfolge der Lärmaktionspläne überwiegend durch die Verknüpfungen mit der Verkehrsentwicklungsplanung erzielt werden konnten. Möglichkeiten zur Lärminderung im Bereich des klassischen aktiven und passiven Immissionsschutzes sind nur eingeschränkt einsetzbar (z. B. Schallschirme) bzw. dienen nicht der Minderung des Umgebungslärms (z. B. Schallschutzfenster). Weitergehende Maßnahmen wie Tempo 30, Lkw-Verbote, Verkehrslenkung, Fahrbahnbeläge usw. können nur in Kooperation mit der Verkehrsentwicklungsplanung entwickelt werden. Durch die Kombination der beiden Fachplanungen kann die Lärmbelastung an der Quelle vermindert werden

mit zahlreichen Synergien für die Luftreinhaltung, Aufenthaltqualität usw. Zudem haben sich „umsetzungsorientierte“ Aktionspläne (konkrete Maßnahmen, Umsetzungsschritte, Adressaten, Realisierungshorizont kurz-, mittel- und langfristig, Kostenwirksamkeit der Maßnahmen, Fördermittelnutzung, Lärminderungswirkung, Betroffenheitsuntersuchung) als Erfolgsfaktor bewährt.

Die Realisierung dieser Vorteile wird jedoch in den Fallbeispielen durch Umsetzungshemmnisse auf politischer, rechtlicher, kommunikativer sowie fachlicher Ebene erschwert. Die erfolgreiche Verknüpfung erfordert einen längerfristigen gemeinsamen Planungsprozess von der Aufgabenstellung über das Handlungskonzept bis hin zur Maßnahmenumsetzung. Durch ein proaktives Projektmanagement und eine frühzeitige und regelmäßige Abstimmung zwischen den Akteuren können Konflikte vermieden bzw. rechtzeitig erkannt und bewältigt werden. Auch wenn sich die intensive und wechselseitige Verknüpfung der Lärmaktionspläne mit der Verkehrsentwicklungsplanung bewährt hat, müssen die Lärmaktionspläne aus formalen (§§ 47a-f BImSchG) wie auch fachlichen Gründen ein eigenständiges Verfahren bleiben.

*Auf der Lärmschutzwand steht,
was dahinter zu sehen wäre..
(alle Fotos: J. Richard/PRR)*



Analyse der Praxis der Lärmaktionsplanung

Informationen zum Sachstand der Lärminderungsplanung in Deutschland bieten die „Lärmbilanz 2010“ [7] sowie die „Lärmbilanz 2015“ [1]. Die Lärmbilanz 2010 basiert auf einer Auswertung der beim UBA vorliegenden bundesweiten Meldungen zum Stand der Lärmaktionspläne und einer schriftlichen Befragung von Kommunen. Die Lärmbilanz 2015 präsentiert ausgewählte Parameter für die Lärmaktionspläne der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung. Die spezifischen Informationen zum Zusammenspiel von Lärmaktionsplänen und Verkehrsentwicklungsplanung werden im Folgenden analysiert.

Bei der Betrachtung der Aktivitäten zur Aufstellung der Lärminderungsplanungen zeigt sich folgendes Bild:

- Für den Stichtag 1. Januar 2015 waren 6.094 Lärmkartierungen und 1.131 abgeschlossene Lärmaktionspläne gemeldet [1]. Im Jahr 2010 wurden für die erste Runde der Lärminderungsplanung nur 657 Lärmaktionspläne gemeldet [7]. Es gibt damit über beide Runden der Lärminderungsplanung einen deutlichen Anstieg im Vergleich zur Phase vor 2006, also vor der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, in der nur rund 350 Kommunen eine Lärminderungsplanung aufgestellt haben.
- In der Befragung im Jahr 2010 gaben 40 % der Kommunen an, die Lärminderungsplanung gemeinsam mit anderen Planungen durchzuführen,

ohne jedoch den Umfang der Zusammenarbeit zu quantifizieren. Die häufigste Zusammenarbeit fand mit der Verkehrsentwicklungsplanung (31 %), der Luftreinhalteplanung (20 %) sowie dem Flächennutzungsplan (15 %) statt. Im Jahr 2000 führten noch 64 % der Kommunen die Lärminderungsplanung zusammen mit anderen Planungen durch, davon 53 % mit der Verkehrsentwicklungsplanung, 5 % mit der Luftreinhalteplanung und 41 % mit der Aufstellung/ Fortschreibung des Flächennutzungsplans. Die Kooperation der Lärmaktionspläne mit der Verkehrsentwicklungsplanung und dem Verfahren zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans geht damit zurück. Nur für die Luftreinhalteplanung nimmt die Kooperation zu [7].

- Zum internen Kommunikationsprozess zwischen den beteiligten Fachämtern gaben 82 % der Kommunen im Jahr 2010 an, dass es eine regelmäßige Beteiligung und Absprache gibt. Dieses positive Bild wird jedoch relativiert, da 43 % der Kommunen angaben, dass die Lärmaktionspläne zumindest teilweise durch die eigene Verwaltung behindert werden. In 16 % der Kommunen gibt es sogar starke Behinderungen [7].

Im nächsten Analyseschritt wird betrachtet, welche inhaltlichen Schwerpunkte die Lärmaktionspläne auf Basis der dargestellten Aktivitäten abdecken.

- Wie von der EU-Umgebungslärmrichtlinie gefordert, führen 82 % der Kommunen im Jahr 2010 eine Betroffenheitsanalyse durch. Hier macht sich vermutlich auch der Umstand bemerkbar, dass in vielen Bundesländern die jeweiligen Landesumweltämter den Gemeinden der Nicht-Balungsräume der entsprechenden Daten kostenlos zur Verfügung stellen. Die nicht zur Pflichtaufgabe gehörende Kosten-Nutzen-Analyse wird hingegen nur von 39 % der Kommunen angewandt [7].
- 69 % der im Jahr 2015 geplanten Lärminderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärm mindernde Fahrbahnbeläge, Förderung des Umweltverbundes sind im Verkehrsbereich angesiedelt. Dagegen nehmen passiver Schallschutz mit 5 %, aktiver Schallschutz mit 8 %, städtebauliche Maßnahmen mit 12 % sowie sonstige Maßnahmen mit 7 % eine deutlich geringere Bedeutung ein [1]. Jedoch kann dieser Statistik nicht entnommen werden, wie umfangreich die vorgesehenen Maßnahmen sind. Die Frage, ob es sich nur um „ein paar hundert Meter Tempo 30“ handelt oder ein umfassendes Stadtgeschwindigkeitskonzept dahintersteht, bildet aber in der Praxis einen wesentlichen Qualitätsunterschied.
- Trotz der hohen Bedeutung verkehrlicher Maßnahmen binden nur 31 % der Kommunen im Jahr 2010 die lärm mindernden Maßnahmen in die Verkehrsentwicklungsplanung ein. Zudem geben die Kommunen an, dass in 43 % der Fälle die Ergebnisse der Lärmaktionspläne in die Verkehrsentwicklungsplanung übernommen wurden. Das ist ein Rückgang um 17 % im Vergleich zum Jahr 2000 [7].

Im letzten Analyseschritt wird betrachtet, welche Resultate und Wirkungen der Lärminderungsplanung auf Basis der dargestellten Aktivitäten und Arbeitsergebnisse erzielen.

- Bezüglich der Reduzierung der Anzahl der Lärmbetroffenen im Jahr 2010, gibt es kaum quantitative Daten, sondern überwiegend nur qualitative Einschätzungen durch die Kommunen. Eine sehr große bzw. große Reduzierung der Lärmbelastung geben 10 % der Kommunen an, eine Reduzierung im geringen Maße haben 68 % erzielt und gar keine Reduzierung konstatieren 20 % der Kommunen [7].
- Für die Umsetzung der Maßnahmen gaben die Kommunen im Jahr 2010 an, dass Maßnahmen wie lärm mindernde Fahrbahnbeläge, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Schallschutzwände und passiver Schallschutz zu 50 % aufgrund der Lärmaktionspläne umgesetzt wurden. Die umgesetzten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes wurden hingegen nur in 20 % der Fälle durch Lärmaktionspläne initiiert [7]. Vor allem Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrbahnbeläge werden häufig über die Lärmaktionspläne angeregt und



Die Palette räumlich und zeitlich begrenzter Verkehrseinschränkungen ist breit. Die obigen Beispiele reichen vom Nachtfahrverbot nur für Motorräder oder aber Kfz generell über Tempo 30 nur nachts ...

umgesetzt. Vielfach enthalten, jedoch nur selten aufgrund der Lärmaktionspläne umgesetzt, werden hingegen die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes. Die meisten Kommunen scheinen sich daher im Lärmaktionsplan auf kostengünstige bzw. umsetzungsreife Maßnahmen mit schneller Wirkung zu konzentrieren.

Auf Basis der Lärmbilanz 2010 sowie der Lärmbilanz 2015 stellt sich die Planungspraxis widersprüchlich dar. Während die Anzahl der Lärm-minderungsmaßnahmen im Verkehrsbereich zunimmt, geht das Zusammenspiel zwischen Lärmaktionsplänen und Verkehrsentwicklungsplanung zurück. Eine Erklärung könnte darin liegen, dass sich viele Kommunen auf die vorgegebenen rechtlichen Mindeststandards (§ 47d verweist auf den Anhang V der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie) konzentrieren, die ein solches Zusammengehen nicht vorsehen. Immer weniger Kommunen orientieren sich offensichtlich am erreichbaren Nutzen der Lärmaktionspläne, die nicht zuletzt durch die Verknüpfung und Abstimmung mit der Verkehrsentwicklungsplanung verbessert werden könnte.

Neue Kooperationsmechanismen für Lärmaktionspläne

Die Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen wird häufig durch verteilte Zuständigkeiten, verwaltungsinterne Reibungsverluste und Interessenskonflikte erschwert. In Good-Practice-Beispielen zeigen sich jedoch pragmatische Ansätze, wie diese Barrieren überwunden werden können. Das Zusammenspiel zwischen Lärmaktionsplänen und Verkehrsentwicklungsplanung ist insbesondere dann erfolgreich, wenn die Forderung nach Kooperation in konkrete Maßnahmen und Konzepte übersetzt wird. So sind die Kommunen am erfolgreichsten, die ihre Lärm-minderungsmaßnahmen schrittweise fachlich qualifizieren und zu konkreten, umsetzbaren Maßnahmen entwickeln.

Aufgrund der gesetzlichen Fristen für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind die Möglichkeiten für eine zeitgleiche Bearbeitung mit der Verkehrsentwicklungsplanung eingeschränkt. Um dieses Hemmnis zu überwinden, hat es sich in der Planungspraxis bewährt, beide Planwerke als einen kontinuierlichen Planungs-, Entwicklungs- und Fortschreibungsprozess zu handhaben. Verschiedene Themenfelder werden schrittweise in einzelnen Umsetzungskonzepten konkretisiert und untereinander abgestimmt. Aus der Gesamtschau der einzelnen Konzepte ergibt sich der aktuelle Stand des gesamtstädtischen Planungswerks einschließlich Lärmaktionsplan. Die Aufstellung der Lärmaktionspläne orientiert sich dabei am Verfahrensstand der zu verknüpfenden Verkehrsentwicklungsplanung. Zeitlich vorlaufende Lärmaktionspläne führen zu einer strategischen Steuerung der Verkehrsentwicklungsplanung. Bei einer zeitgleichen Bearbeitung stehen die abgestimmte Prioritätensetzung und eine gegenseitige Beteiligung im Vordergrund. Nachlaufende Lärmaktionspläne konzentrieren sich auf die fachliche Qualifizierung der Maßnahmen in der Verkehrsentwicklungsplanung, indem die dort enthaltenen Maßnahmen aufgegriffen und um den Lärmaspekt vertieft werden.



... und Tempo 30 generell...

Sowohl zur Überwindung verwaltungsinterner Konflikte als auch für die verbesserte Abstimmung nicht zeitgleicher Planwerke haben sich neue Kooperationsmechanismen entwickelt. Bewährt haben sich in der Planungspraxis Fachkonzepte für eine Qualifizierung der Lärm-minderungsmaßnahmen. Erfolge für die Lärm-minderung werden insbesondere in den Kommunen erzielt, in denen das generelle Maßnahmen-spektrum in konkrete und flächendeckende Umsetzungskonzepte wie Stadtgeschwindigkeits- und Stadtlogistikkonzepte umgewandelt wird.

Stadtgeschwindigkeitskonzepte: Die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist von der Straßenverkehrsbehörde immer im Rahmen einer Einzelfallprüfung abzuwägen. Solche Prüfungen sind leichter durchzuführen und im Ergebnis zu begründen, wenn sie sich aus einem Stadtgeschwindigkeitskonzept ableiten. In einem solchen Konzept können Bereiche identifiziert (z. B. Luft- und Lärmbelastung, Verkehrssicherheit) und mit den übrigen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur (z. B. Netzfunktion und Leistungsfähigkeit) abgestimmt werden, für die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit <50 km/h sinnvoll erscheint. Stadtgeschwindigkeitskonzepte werden deshalb am besten in Kooperation zwi-

schen Verkehrsplanung, Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung erstellt bzw. aus ihnen entwickelt. Auch das Bundesverwaltungsgericht nennt als Voraussetzung für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ein Gesamtkonzept, keine unzumutbaren Belastungen an anderer Stelle und die Verabschiedung durch die zuständigen Gremien.

Stadtlogistik: Der Handlungsdruck zur Entlastung der Umwelt im Zeichen von Klimawandel, Lärminderung und Grenzwerten zur Luftschadstoffbelastungen zwingt in immer stärkerem Maß dazu, neue Lösungen für den städtischen Güterverkehr zu finden. Der Begriff „Stadt-Logistik“ soll die Weiterentwicklung der City-Logistik aus den 1990er Jahren verdeutlichen. In räumlicher Hinsicht verfolgt die Stadt-Logistik das Ziel, neben der punktuell agierenden Problemkunden- oder Problemzonenlogistik (Speditionskooperation) zu einer raumbezogenen Organisation des Wirtschaftsverkehrs zu gelangen. In sachlicher Hinsicht zielt die Stadtlogistik auf die Integration weiterer wirtschaftsverkehrsrelevanter Gegenstände und Akteure ab, wie dienstleistungsbezogene (z. B. KEP-Dienste), produktionsbezogene (z. B. Baulogistik) oder haushaltsbezogene Verkehre (z. B. Zustellservice). In konzeptioneller Hinsicht geht es um die Einbindung bzw. Verankerung der Stadtlogistik in die kommunale Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung, aber auch um die Implementierung auf anderen hierarchischen Zuständigkeitsebenen [8]. Ziel der Stadtlogistik in Bezug auf die Umweltbelastungen ist es, Fahrtenanzahl und Fahrleistung zu reduzieren und/ oder die Transporte mit ökologischeren Antriebskonzepten oder Verkehrsträgern durchzuführen, um weniger Lärm, geringere Schadstoffemissionen und weniger Verkehrsunfälle zu erzeugen.

Weitere Themenfelder an der Schnittstelle zwischen Lärmaktionsplänen und Verkehrsentwicklungsplanung, die sich für Umsetzungskonzepte eignen, sind: Lkw-Führungskonzepte, Sanierung/ Erhaltung der Straßeninfrastruktur, Stadterneuerung usw. Diese inhaltlich verschiedenartigen Konzepte zeichnen sich durch gemeinsame Eigenschaften aus: Sie sind umsetzungsbezogen und beziehen sich auf konkrete Strategien. Zudem handelt es sich anders als bei den Lärmaktionsplänen um informelle Planungskonzepte, die häufig durch die betroffenen Fachämter gemeinsam erstellt werden. Diese Umsetzungskonzepte bieten damit die Chance, die Diskussion weg von grundsätzlichen Fragen und Kompetenzgerangel hin zur konkreten Suche nach Konfliktlösungen und Kompromissen zu verschieben.

Lärmaktionspläne und Umsetzungskonzepte können zudem über die Verkehrsentwicklungsplanung auf eine breitere planerische Basis gestellt werden. Einen geeigneten erweiterten Planungsansatz bietet die europaweite Diskussion um Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Aufbauend auf bestehenden Planungspraktiken haben diese strategischen Pläne zum Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen in den Städten für eine bessere Lebensqualität zu erfüllen [9]. Der Fokus von SUMP liegt in der Weiterentwicklung der traditionellen Verkehrsentwicklungsplanungen zur Sicherung der städtischen Lebensqualität und für eine hohe Qualität des öffentlichen Raums in Verbindung mit einer sicheren, umweltfreundlichen und (kosten-)effiziente Mobilität für alle.

Trotz den in den letzten zehn Jahren veränderten Rahmenbedingungen besteht die Bedeutung einer Kooperation zwischen Lärmaktionsplänen und Verkehrsentwicklungsplanung unverändert fort. Fallbeispiele zeigen, dass Kommunen, die Umsetzungserfolge bei ihren Lärmaktionsplänen erzielt haben, dies überwiegend in Kooperation mit der Verkehrsentwicklungsplanung erreichen konnten. Jedoch gilt leider nicht zwingend der Umkehrschluss. So haben andere Kommunen trotz solcher Kooperationsbemühungen nur geringe Erfolge in der Lärminderung erzielt.

Bei der Kooperation handelt es nicht um einen „Königsweg“ mit dem alle Herausforderungen der Lärminderung gelöst werden. Vielmehr bildet die Kooperation nur einen, wenn auch sehr erfolgversprechenden Weg für erfolgreiche Lärmaktionspläne. Der erforderliche Verknüpfungsprozess von Lärminderungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung ist in Abb. 1 illustriert (s. nächste Seite).

In der Planungspraxis geht die Zusammenarbeit zwischen Lärmmin-



... bis hin zur Ortsumgehung, wo sich allerdings die Geister scheiden,

Zusammenfassung und Empfehlungen

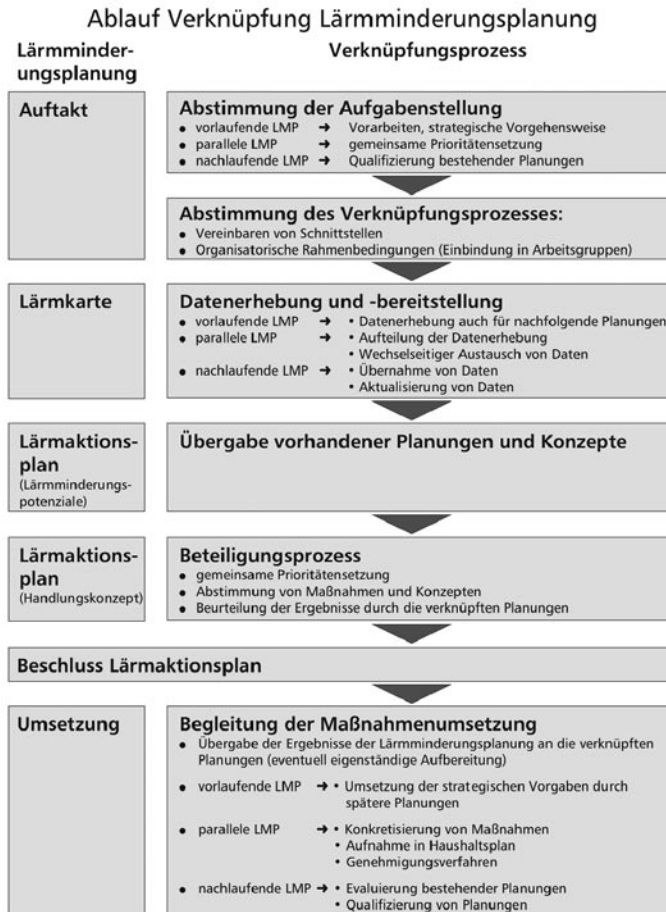


Abb. 1: Ablauf Verknüpfungsprozess Lärminderungsplanung/Verkehrsentwicklungsplanung

Anmerkungen

- [1] Heinrichs, E.; Hintzsche, M. (2015): Lärmbilanz 2015 – Stand der Lärmaktionsplanung in Deutschland, in: Lärmbekämpfung Band 10, Nr. 4, S. 154 ff.
- [2] Richard, J.; Eckart J. (2006): Lärminderungsplanung und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung, in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 5/2006
- [3] Lehming, B. (2002): Kommunale Lärminderungsplanung, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 31. Ergänzungslieferung 04, 02 2.3.1.3.
- [4] Lärmkontor GmbH; Planungsbüro Richter-Richard (2002): Modellvorhaben zur Optimierung von Lärminderungsplänen auf regionaler Ebene – Vorbereitende Untersuchung, im Auftrag des Umweltbundesam-

- tes (Förderkennzeichen 298 55 26), 2000
- [5] Conrad, V. (2008): Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung, Dortmund 2008
- [6] Wolfram, M. (2010): Thesen zur Steuerung einer nachhaltigen VEP in Deutschland, in: Dokumentation des IÖR-Expertenworkshops vom 4.2.2010
- [7] Heinrichs, E.; Kumsteller, F., Rath, S., Conrad, M., Schweigerdt, S. (2011): Lärmbilanz 2010 – Untersuchung der Entscheidungskriterien für festzulegende Lärminderungsmaßnahmen in Lärmaktionsplänen nach der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, UBA Texte 78/2011
- [8] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung/FGSV (2009): Urbane Mobilität, in: direkt, Heft 65

- [9] www.mobilityplans.eu
- [10] FGSV, Stadtgeschwindigkeitskonzepte und Tempo 30 (FGSV 210/1)
- [11] FGSV, Kreisverkehre (FGSV 210/2)
- [12] FGSV, Umweltsensitives Verkehrsmanagement (FGSV 210/3)
- [10.11.12] alle: Köln 2015; www.fgsv.de/1619.html

Dr. Jochen Eckart (geb. 1976) ist Professor für Verkehrsökologie im Studiengang Verkehrssystemmanagement an der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft. Jochen Richard (geb. 1953) ist seit 1978 Mitinhaber des Planungsbüros Richter-Richard, Aachen/ Berlin.

derung und Verkehrsentwicklung trotz der dargestellten Vorteile in der Breite der Kommunen zurück. In einigen Kommunen steht daher immer noch die Frage nach dem „Ob“ der Kooperation im Mittelpunkt, da diese keine rechtliche verpflichtende Mindestanforderung darstellt. In Good-Practice-Beispielen hat sich hingegen die Diskussion weg vom generellen „Ob“ der Zusammenarbeit hin zu konkreten Sachfragen der Kooperation wie integrierte Umsetzungskonzepte verschoben.

Viele Kommunen benötigen jedoch noch Hilfestellung, solche integrierten Konzepte bei der nächsten Runde der Lärmaktionspläne 2017/18 zu berücksichtigen. Hier sollte vor allem die Einbindung der Lärmaktionspläne und Umsetzungskonzepte in die breitere planerische Basis der SUMP geprüft werden. SUMP haben für die Europäische Kommission eine hohe Bedeutung. Im Aktionsplan für urbane Mobilität sowie im Weißbuch Verkehr von 2011 ist die beschleunigte Einführung von SUMP eine prioritäre Forderung. Zudem entwickelt der FGSV-Arbeitskreis 2.12.4 „Wirkung von Maßnahmen zur Umweltentlastung“ für eine bessere Überwindung von fachlichen und rechtlichen Hemmnissen eine Serie von Maßnahmenblättern zu Einzelmaßnahmen des Umweltschutzes. Sie stellen jeweils neben den Wirkungen auf die Umwelt den fachlichen Sachstand, die Zuständigkeiten sowie rechtlichen Rahmenbedingungen unter anderem für Stadtgeschwindigkeitskonzepte [10], Kreisverkehre [11] und umweltsensitives Verkehrsmanagement [12] dar.