

## **Straßen- und Schienenlärm in den Stadtteilen eindämmen**

Mobilität ist zentraler Bestandteil des Alltags der Menschen und sichert Wirtschaftsentwicklung und Arbeitsplätze, jedoch wächst die mit dem Verkehr verbundene Belastung für die Menschen. Trotz umfangreicher Regelwerke und Investitionen ist es bisher nicht ausreichend gelungen, Lärm auf ein akzeptables, unvermeidbares Maß zu begrenzen. Eine der wesentlichen rechtlichen Ursachen für die bestehende Verkehrslärmbelastung sind beispielsweise die stark unterschiedlichen Lärmschutzniveaus beim Neubau und bei der Lärmsanierung im Bestand.

Bereits heute ist die Belastung durch stark gestiegenen Verkehr deutlich höher als früher, die Menschen in den Stadtteilen sind keinesfalls empfindlicher geworden. Da die Verkehre rund um die Stadtteile in den nächsten Jahren noch weiter massiv zunehmen werden und neue Planungen anstehen, besteht Handlungsbedarf.

### **Allgemein**

Für einen nachdrücklichen Schutz der Menschen vor Straßen- und Schienenlärm muss

- dass unter Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee erarbeitete nationale Verkehrslärmschutzprojekt II "zügig und mit Nachdruck" umgesetzt werden. Die von der Lärmwirkungsforschung aufgezeigten gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm sind deutlicher zu kommunizieren.
- die Bundesregierung ein wirksames Lärmschutzgesetz vorlegen, das die Lärmschutzvorschriften des Bundes harmonisiert und übersichtlich darstellt.
- das Verursacherprinzip stärker angewendet werden, um diejenigen zu schützen, die von Lärm betroffen sind. Die Kosten des Lärmschutzes sollten daher vorrangig auf die Verursacher umgelegt werden.
- in die Lärmschutzforschung im Bereich der Entwicklung lärmarmen Fahrzeuge für Straße oder Schiene investiert werden.
- Lärm an der Quelle bekämpft werden. Bei der Lkw-Maut ist der Faktor Lärmbelastung zu berücksichtigen und es muss eine zügige Umrüstung der etwa 150.000 in Deutschland gemeldeten Güterwaggons mit „Flüsterbremsen“ erfolgen. Lärmschutz muss zum Wettbewerbsfaktor werden.
- Lärmschutz an Bundesfernstraßen an den Bedarf angepasst werden.

### **Problembeschreibung Lärmbelastung in Waldau**

Waldau ist von zwei Autobahnen, einer Bundesstraße und zwei Schienenstrecken umgeben: Im Osten verläuft die A 7, die derzeit auf 8 Spuren ausgebaut wird, im Süden sind die A 49, bei der der 6 spurige Ausbau zur Diskussion steht und das Stammgleis des GVZ und im Westen verlaufen die B 83 sowie die Gleise des Güterverkehrs zum Bettenhäuser Bahnhof. Außerdem erstreckt sich im Süden das Industriegebiet und auch im Norden sind Industrieansiedlungen zu finden.

Die verschiedenartigen Schall-Emissionen haben eine permanent vorhandene Geräuschkulisse zur Folge, die im gesamten Wohngebiet zu hören ist.

Als besonders zu betrachtende Schallquellen und Ansatzpunkte für Optimierungen gelten folgende Problemstellen:

Die A 49 auf der gesamten Länge zwischen Lohfeldener Rüssel und Auestadion. Lärmschutzmaßnahmen sind hier nicht vorhanden, der vorhandene Erdwall ist viel zu niedrig und wirkungslos. Im Zuge der Sanierung der Bergshäuser Brücke (A 44) oder gar deren Schließung ist mit einem erheblichen Anstieg der Verkehrszahlen auf der A 49 zu rechnen.

Im Bereich der Brücken der A 49 sind gar keine baulichen Maßnahmen vorhanden, der Schall breitet sich ungehindert aus.

Die Auffahrampen von der A 7 zur A 49 sind ohne Schutzeinrichtungen. Die Sicht von den Häusern zu den Autos ist frei, entsprechend kann der Schall sich ungehindert ausbreiten.

Die B 83 ist mittlerweile stark befahren. Als Lärmschutz dienen eine einfache Betonwand sowie eine Erdwall. Hier wird der Schall an der Oberkante gebrochen und breitet sich von dort wieder ungehindert und kaum abgeschwächt frei aus, sodass diese baulichen Maßnahmen wirkungslos sind.

Entlang der der B 83 verlaufen die Gleise des Güterverkehrs, die von den Zügen mit hohen Geschwindigkeiten befahren werden und somit entsprechend laute Geräusche emittieren, die ungehindert im Wohngebiet wahrnehmbar sind.

Auf dem Stammgleis des GVZ finden rund um die Uhr Rangierarbeiten im Bereich der Wohnbebauung mit der entsprechenden Geräuschentwicklung statt. Der aufgeschüttete Erdwall bietet keine Lärmreduzierung, nicht einmal einen ausreichenden Sichtschutz. Hinzu kommt eine starke Belastung durch die Abgase der veralteten Schienenverkehrsfahrzeuge. Regelmäßig wird die Strecke auch von zusammengestellten Zügen durchfahren.

### **Forderungen aus Waldau**

- Verkehrslenkung: Fernverkehr und LKW-Verkehr werden über die Bergshäuser Brücke (A44) geleitet. Die Zufahrt zum Industriegebiet ist über den Lohfeldener Rüssel gegeben und das VW Werk kann gut über das Kreuz A44/Südtangente erreicht werden.
- Entlastung des Kasseler Beckens durch den achtspurigen Ausbau der Bergshäuser Brücke. Der Verkehr wird wie oben beschrieben umgeleitet, sodass ein Rückbau der Südtangente zu einer Stadtautobahn bzw. Bundesstraße möglich wird. Dies ist eine gute Alternativ zu einem teuren Umbau und entspricht der gängigen Praxis, wie an dem Beispiel der A44 unter Nutzung der B7 zu sehen ist.
- Die Bergshäuser Brücke sollte zuerst vollständig neu gebaut werden, wenn nötig, an einem anderen Standort. Danach kann der Umschluss stattfinden.
- Lärmschutz ist eine Alternative (zweitbeste Lösung), Zumachen ist die billigste Lösung!

### **Offene Fragen in Waldau**

Welches ist der politische Wille? Vor 40 Jahren wurde der Begriff Südtangente geprägt und die Straße sollte eine Zufahrt zur Stadt sein und eine Entlastung der Stadtteile. Damals war das nicht als Autobahn geplant und auch nicht so von Holger Börner vorgestellt worden. Charakter war maximal der einer Stadtautobahn.

Ein Anschluss an die B7 war vorgesehen, weshalb es auch Enteignungen in Lohfelden gab. Das wurde so aber nie umgesetzt.

Umbau Bergshäuser Brücke (A44): Wie wird man vorgehen? Wird es eine Komplett-Sperrung geben oder wird eine Seite freigehalten? Wird der Verkehr vollständig über die Südtangente fahren? Wie lang dauert der Neubau? Welche Variante wird umgesetzt werden?

Warum kann Lärmschutz nur bei 6 spurigem Ausbau gebaut werden? Die Belastung hat eindeutig zugenommen, die Verkehrsdichte ist gestiegen. Vor 20 Jahren hieß es, die Werte der Lärmbelastung liegen hart an der Grenze des Zulässigen, das muss doch heute überschritten sein! Die Lärmkartierung beruht auf Rechenwerten, wie alt sind die zugrunde liegenden Daten und Annahmen? Warum werden keine Messungen durchgeführt? Die Belastung für die Menschen ist unumstritten, auch die Gefährdung der Gesundheit. Wo ist die Fürsorge der Landesregierung für die Bürger?

### **Problembeschreibung Lärmbelastung in Bettenhausen**

Bettenhausen ist vom Straßenlärm durch Autobahnen insbesondere im Bereich Wohngebiet Eichwald an der A7 betroffen. Weitere besondere Belastungen sind entlang der Dresdner Straße und der Leipziger Straße vorhanden. Je nach Verkehrslage auf der Autobahn ist die Heiligenröder Straße / Pfarrstraße als Verbindung zwischen der Dresdner Straße und der Leipziger Straße sowie die Leipziger Straße stadtauswärts vom Leipziger Platz bis zur Anschlussstelle Kassel-Ost besonders betroffen, insbesondere bei Unfällen bzw. Baustellen auf der A7 zwischen der Anschlussstelle Kassel-Nord und Kassel-Ost. Die Dresdner Straße als Zubringer ist bereits heute überlastet. In den kommenden Jahren ist hier, vor allem auch durch den Ausbau der A44 und deren Anbindung, mit einem noch größeren Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Lärmschutzmaßnahmen im Wohngebiet Eichwald sind wegen der topographischen Lage (Sandershäuser Berg) schwierig, da LKW zur Überwindung der Steigung besonders viel Lärm produzieren, der Schall aber durch das dazwischen liegende Tal durch einfache Lärmschutzwände nicht aufgehalten werden kann.

Für den Stadtteil Bettenhausen ist hinsichtlich der Lärmbelastung durch die Autobahn die Situation hinsichtlich der Anbindung der A44 an die A7 und damit die Frage, ob die Anschlussstelle Kassel-Ost erhalten bleibt oder nur als Knotenpunkt fortgeführt und geschlossen wird ungeklärt.

Auf nördlicher Seite der Dresdner Straße wird ein neues Wohngebiet "Vor dem Osterholz" erschlossen, das bereits nach heutiger Planung teilweise eher am oberen Bereich der Belastbarkeit durch den Lärm von der A7 angesiedelt ist. Hier stellt sich

ebenfalls die Frage, wie und ob hier durch die Veränderungen an A7 und A44 besondere Lärmschutzmaßnahmen geplant sind.

### **Offene Fragen in Bettenhausen**

- Wird die Anschlussstelle Kassel-Ost geschlossen oder nicht?
- Welche Maßnahmen sind geplant, um die Belastung an der Dresdner Straße zu verringern durch steuernde Maßnahmen, durch bauliche Maßnahmen oder Lärmschutz?
- Sind im Zusammenhang mit den geplanten Kapazitätserweiterungen zusätzlich neue Lärmschutzmaßnahmen geplant und bis wann werden sie umgesetzt?
- Welche Lärmschutzmaßnahmen sind nördlich der Dresdner Straße auf Seiten der Stadt Kassel geplant, wo ein neues Wohngebiet "Vor dem Osterholz" entstehen soll?

### **Problembeschreibung Lärmbelastung in Forstfeld**

Laut gegenwärtig ausliegendem Lärmaktionsplan des Regierungspräsidenten Kassel ist im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Kassel-Ost und Kassel-Mitte der A 7 die größte Anwohnerzahl im gesamten Stadtgebiet Kassel von Autobahnlärm betroffen. Dies betrifft insbesondere die Anwohner auf dem Lindenberg. Die Autobahn hört man allerdings gerade bei Ostwind im gesamten Stadtteil.

Der subjektive Eindruck sowohl der direkten Anwohner, aber auch vieler Anwohner des Stadtteils, ist, dass die Lärmbelästigung zunimmt. Dieser Abschnitt der A 7 ist im Luftreinhalteplan der Stadt Kassel auch als derjenige im Stadtgebiet ausgewiesen, der unter der stärksten Luftverschmutzung zu leiden habe.

Die Tatsache, dass der Ausbau der A7 als Neubau behandelt wird, begrüßen wir, da dadurch die Lärmschutzmaßnahmen deutlich erhöht werden.

Momentan sind die neuen Lärmschutzmaßnahmen in der Bauphase. Durch die zunächst erfolgende einseitige Erhöhung der Lärmschutzwände auf der Lohfeldener Seite entsteht im Stadtteil der Eindruck, dass die Lärmbelastung zu, statt abnimmt. Der Schall scheint an den erhöhten Lärmschutzwänden zurück in den Stadtteil geworfen zu werden. In dieser Hinsicht gab es schon Anwohnerbeschwerden.

### **Forderungen aus Forstfeld**

- Wesentlich für Forstfeld ist, dass auch nach Beendigung der Lärmschutzmaßnahmen im genannten Bereich die Geschwindigkeitsreduzierung erhalten bleibt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h im Bereich der Wohngebiete wäre wünschenswert.

- Der fehlende Lärmschutz an der Südtangente A 49 im Bereich Industriegebiet Waldau führt zu einer Belastung der Wohnhäuser am Wahlebach, da der Lärm hier durch die höher gelegte Autobahn über die flachen Industriebauten bis in die Siedlung dringen kann. Der Lärmschutz muss hier optimiert werden
- Zügiger Ausbau/Erneuerung der Lärmschutzwände im Zuge des Ausbaus der A 7 auf der Kasseler Seite.
- Beim geplanten Wegfall der Autobahn- Abfahrt Kassel Ost, der hauptsächlich die Dresdener Straße in Bettenhausen belasten wird, bestehen auch im Stadtteil Forstfeld Bedenken, dass der Verkehr im Stadtteil zunehmen wird. Es ist zu befürchten, dass gerade die Anlieger des Gewerbegebietes Kaufungen Papierfabrik den Forstbachweg nutzen werden, um so über die Südtangente auf die A7 Richtung Frankfurt zu gelangen. Der Forstbachweg stellt ebenso wie die Ochshäuser Str. eine heute schon belastete Straße dar. Die SPD Forstfeld fordert deshalb in ein zu erarbeitendes Verkehrskonzept auch die Wegebeziehungen über den Forstbachweg einzubeziehen. Wir hielten es nach wie vor für sinnvoller die Autobahnabfahrt Kassel Ost nicht zu schließen.

### **Problembeschreibung Lärmbelastung in Niederzwehren**

In unmittelbarer Lage des Stadtteils befinden sich die BAB 44 und 49. Niederzwehren wird zudem durch eine weitere Bundesfernstraße und Hauptverkehrsachse Kassels, die Frankfurter Straße, durchschnitten. Hinzu kommt die Bahntrasse, welche im Westen des Stadtteils in Nord-Süd-Richtung verläuft, sowie die Versorgung des Güterverkehrs VW über die Strecke Kassel – Naumburg in Ost-West-Richtung. Für die gesamte Region Nordhessen ist die vorhandene verkehrliche Infrastruktur ein bedeutender Wirtschafts- und Arbeitsmarktfaktor. Doch die Medaille hat auch eine zweite Seite, einen bitteren, schlafraubenden Beigeschmack für die Bürgerinnen und Bürger in Niederzwehren. Infolge der Verkehrsströme auf der BAB 44 und 49, aber auch insbesondere infolge des Einsatzes von technisch nicht mehr zeitgemäßen Güterwaggons seitens der Deutschen Bahn, ist die Lärmbelastung der Bevölkerung erheblich gestiegen. Aber auch, dass in einem gewissen Korridor beidseitig der Bahntrasse, dort wo noch hervorragende Grundstücke für die Ansiedlung junger Familien zur Verfügung stehen, wegen überschreitens der gesetzlichen Grenzwerte eben keine Wohnbebauung mehr zulässig ist. Ein, für die betroffene Bevölkerung wie für die Stadt Kassel, untragbarer Zustand.

### **Forderungen aus Niederzwehren**

- Zweischichtig offenporiger Asphalt (Flüsterasphalt) und Herabsetzung der derzeitigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bei den Bundesautobahnen 44 und 49.
- Errichtung von Lärmschutzvorrichtungen / Erdaufschüttungen im Bereich Tränkeweg/ BAB-Ast. Kassel-Auestadion und Flächen südwestlich Am Keilsberg.

- Autobahnausbau auf 6 Spuren mit den dann rechtlich abzuleitenden Lärmschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge). Die prognostizierten Verkehrsmengen bis 2020 lassen eine solche Ausbauplanung zu.
- Harmonisierung BImSchVEisenbahnverkehr: Lärmschutzvorrichtungen/ Verbundstoff-Bremssohlen (sogenannte Flüsterbremse).  
**Der am 23.4.13 gefasste Beschluss des Vermittlungsausschusses zur Abschaffung des Schienenbonus wird begrüßt. Die um fünf Dezibel niedrigeren Grenzwerte gelten verbindlich für alle Neu- und Ausbaumaßnahmen, werden jedoch auch auf die freiwillige Lärmsanierung ausgeweitet, so dass auch im Bestand Auswirkungen spürbar werden.**

### **Problembeschreibung Lärmbelastung in Oberzwehren**

Der Stadtteil ist neben dem Lärm der Autobahnen A44 und A49 vom Schienenlärm (ICE, Rhein-Main-Weser Bahn) betroffen. Insbesondere der Abend- und nächtliche Güterverkehr ist immer Anlass von Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger. Es ist schon bezeichnend, dass das „Modell Ökologisches Bauen“ auf dem Gelände der ehemaligen Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau in der Oberzwehrener Straße wegen dem Schienenlärm nicht umgesetzt werden konnte.

Seit vielen Jahren ist die sehr hohe Lärmbelastung von den zuständigen Ämtern der Stadt Kassel und des Regierungspräsidiums Kassel im Rahmen der Lärminderungsplanung anerkannt. Ungeachtet dessen wurden wegen der Rechtsgrundlagen zur Lärmsanierung (kein Rechtsanspruch) keine Maßnahmen zur Lärminderung vorgenommen.

Auch auf der Altenbaunaer Straße ist in den letzten Jahren eine verstärkte Zunahme des Verkehrs festzustellen, der nach Auffassung des Ortsvereins sehr stark auf den Durchgangsverkehr (VW) zurückzuführen ist.

### **Forderungen ausOberzwehren**

- Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes an den BAB A44/49 und des Schienenverkehrs im Bereich des Stadtteils Oberzwehren.
- Schließung der Lücke in der Lärmschutzwand der A 44 im Bereich Oberzwehren/Thielenäcker und des Erdwalls zu der Anschlussstelle Kassel-Wilhelmshöhe.
- Bei Fahrbahninstandsetzungen sollte der neuartige, zweischichtig offenporige Asphalt (Flüsterasphalt) eingebaut werden. Gleichzeitig sollte eine Herabsetzung der derzeitigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 100 km/h erfolgen.
- Berechnungsmethoden zur Bewertung von Umgebungslärm, welche auch für Bürgerinnen und Bürger verständlich und nachvollziehbar sind.
- Der Durchgangsverkehr in der Altenbaunaer Straße muss reduziert werden. Ebenso ist eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs in der Altenbaunaer Straße erforderlich.

- Die Gesamtsituation in der Altenbaunaer Straße ist für alle Verkehrsteilnehmer grundsätzlich zu überdenken. Nach wie vor ist die Kreuzung Altenbaunaer Straße/Oberzwehrener Straße für alle Verkehrsteilnehmer eine gefährliche Stelle, da es aufgrund der Geschwindigkeiten (viele Autofahrer sind mit über 50 km/h unterwegs) immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. Hier sollte die bis vor einiger Zeit gültige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit aber auch des Lärmschutzes wieder eingeführt werden.

### **Problembeschreibung Lärmbelastung in Nordshausen**

Der Stadtteil liegt an der Autobahn 44. Seit das auf der anderen Seite der Autobahn gelegene Baunatal einen Wall entlang der A44 geschüttet hat, ist die Lärmbelastung der Stadtteile Nordshausen und Brasselsberg merklich gestiegen. Seit einigen Jahren wird gegengesteuert und ein Erdwall auch auf der Nordshäuser Seite geschüttet.

Erste Erfolge sind „hörbar“: Obwohl das Erdwallbauwerk noch nicht vollendet ist, hat die Bevölkerung das Gefühl, weniger vom Autobahnlärm mitzubekommen, da auch unweit der Anschlussstelle Bad Wilhelmshöhe ein weiterer Wall geschüttet wurde.

Jedoch fehlt zwischen den beiden Wällen ein Lückenschluss: Unmittelbar hinter dem Autobahnparkplatz „Baunsberg“ wurde eine mittelalterliche Wüstung entdeckt. Da es sich hierbei um ein Bodendenkmal handelt, kann kein Lückenschluss in Form einer weiteren Wallschüttung vollzogen werden.

Neben der Lärmbelastung von der Autobahn leidet Nordshausen bei Unfällen, Staus und Sperrungen der A44 als „Abkürzungsstrecke“ zwischen den Autobahnen A44 und A49. Insbesondere der Schwerlastverkehr schlängelt sich dann über die Korbacher Straße durch die enge, historische und kurvenreiche Ortslage. Die Nordshäuser hoffen, dass durch die in 2010 erfolgte Herabstufung der Korbacher Straße von einer Bundesstraße zu einer Kreisstraße langfristig diese Abkürzungsmöglichkeit in Vergessenheit gerät (Aktualisierung von Straßenkarten und Navis)

### **Forderungen aus Nordshausen**

- Für den Kasseler Südwesten ist der Lückenschluss zwischen den im Bau befindlichen Erdschüttungen und der Anschlussstelle Wilhelmshöhe entlang der A44 unerlässlich, um die Stadtteile Brasselsberg, Nordshausen und Wilhelmshöhe gegen den stetig steigenden Verkehrslärm umfassend zu schützen.
- Die Korbacher Straße wird auch in Zukunft die „Lebensader“ Nordshausens sein. Jedoch muss diese in der Ortslage unattraktiver für den Durchgangsverkehr gestaltet werden um die Lebensqualität zu erhöhen und den Lärm durch Schwerlastverkehr zu verringern.