



UMWELTGERECHTIGKEIT UND VERKEHR & LÄRM

Stadtteile mit überwiegend sozial benachteiligten Einwohnern sind häufig stärker durch Lärm- und Luftschadstoffemissionen, wie Stickstoffdioxid und Feinstaub beeinträchtigt sowie schlechter an das Öffentliche Personennahverkehrsnetz (ÖPNV) angebunden. Bessergestellte können dagegen im ruhigeren städtischen Grüngürtel wohnen. Wer in unmittelbarer Nähe zu Hauptverkehrsstraßen wohnt, gefährdet seine seelische und körperliche Gesundheit.

Wer wohnt schon gern an der Autobahn?



Autobahnausfahrt Nürnberg-Schweinau
© M. Hauck – www.pixelio.de

Deutschland hat 2005 die EU-Luftqualitätsrichtlinie in nationales Recht überführt. Dies beinhaltet die Erstellung von Luftreinhalte- und Aktionspläne, mit dem Ziel Luftschadstoffe zu reduzieren sowie geltende Grenzwerte einzuhalten und damit den Gesundheitsschutz zu verbessern. Denn Verkehr und Industrie emittieren eine Vielzahl von Luftschadstoffen und Treibhausgasen, wie z. B. Kohlendioxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Ozon, Dieselruß und andere Feinstäube. Klima und Gesundheit leiden, Atemwegs- und Herz-Kreislauf-erkrankungen können folgen. Verkehrsreiche Ballungsräume und Industriegebiete sind am stärksten belastet. Sozial Benachteiligte müssen jedoch häufig aus Kostengründen in diesen schwer vermietbaren Wohnlagen bleiben. Diese Gebiete sind weniger attraktiv, es kann zu „Ghettoisierung“ kommen.

Wenig Lärm für alle

In der EU ist Verkehrslärm das am weitesten verbreitete Umweltproblem. Lärm – von Straßen-, Schienen-, Luftfahrzeugen oder von Industrie- und Gewerbeanlagen – geht auf die Nerven und macht krank, verursacht z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Diese Minderung der Lebensqualität betrifft vor allem einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen. Bei (Aus-)Bau von Großprojekten, wie Autobahnen oder Flughäfen, gehen die umliegenden Immobilienpreise in den Keller, wer nicht wegziehen kann, der leidet, besonders nachts. Deutschland hat die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2005 national im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert. In der Umsetzung werden Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne erstellt. Geeignete Lärminderungsmaßnahmen sind z. B. Geräuschgrenzwerte, Tempolimits, leisere Fahrbahnbeläge, Sanierung von Straßen und Schienen sowie Förderprogramme für Schallschutzwände und -wälle. Die EU-Fahrzeuglärmrichtlinie wird im Moment reformiert – man erhofft sich höhere Grenzwerte. Norderstedt bei Hamburg zeigt mit seiner Lärmaktionsplanung „Norderstedt. Lebenswert leise“, wie das Problem Lärm öffentlichkeitswirksam und unter Mitwirkung der Bevölkerung angegangen werden kann.



30 Zonen tragen zur Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen bei
© tommyS – www.pixelio.de

Zusammenfassung

Integrative und innovative Konzepte und Maßnahmen zur Lärm- und Schadstoffminderung können die Wohn- und Lebensqualität von einkommensschwachen Haushalten verbessern. Der Ausbau des ÖPNV sowie die Gestaltung sicherer Fahrrad- und Fußwege erhöhen die Luft- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Politik und Kommunen sollten Umwelt und sozial Benachteiligte bei (Stadt-) Planung und Entwicklung berücksichtigen und integrieren.

Literatur:

- KÖCKLER, H., KATZSCHNER, L., KUPSKI, S., KATZSCHNER, A. & PELZ, A. (2008): Umweltbezogene Gerechtigkeit und Immissionsbelastungen am Beispiel der Stadt Kassel. – Center for Environmental System Research. – Kassel. – Universität Kassel (Hrsg.)