

Lärmschutztunnel für Straße und Autobahn : Einführung

Straßen- und Autobahntunnel in dicht besiedelten Gebieten

[zu den anderen Seiten dieses Themas](#)
[weiter nach Berlin](#)



A 8 bei München-Fröttmaning; Mittlerer Ring Höhe Candidstraße

Eine Philippika gegen Wälle und Wände, für den Tunnel

Verkehrszunahme vs. Lebensqualität

Die Zunahme des Straßenverkehrs ist eine Herausforderung für die Städte. Sie ist Folge des Wucherns der Siedlungsflächen und des Auseinanderfallens von Funktionen. Städte sind immer schon Ziel, dann auch Quelle von Verkehr, heute immer mehr nur Durchgangsort. Immer mehr zeigt sich, dass gegen den viel beschworenen "Markt" Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verkehrsreduzierung bei einem falsch verstandenen Liberalismus nicht den gewünschten Erfolg haben können. Steigende Ansprüche an das Wohnumfeld - nein, das war falsch; richtig ist: die endlich artikulierten Ansprüche an das Wohnumfeld erfordern Lösungen zur Begrenzung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. Daher sind die Städte gefordert, speziell an den großen Straßen und Autobahnen die Lebensqualität für die Anwohner zu erhalten oder wiederherzustellen.

Lärmschutz-Wände und -Wälle

Innerhalb der Wohngebiete hat sich die Verkehrsberuhigung seit Ende der 70er Jahre, das Hinausdrängen des Verkehrs bewährt, aber dafür steigt die Belastung an den Durchgangsstraßen um so mehr an. Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände erfordern Fläche, zerschneiden den Stadtraum und verhindern Anlieger-Nutzungen (Läden, Erholung). Sie sind auch im Verdichtungsraum nur dort im Einsatz, wo es keine Fußgänger entlang den Straßen, keine Erschließung von Grundstücken und Häusern gibt. Außerdem mindern Lärmschutzwände und -wälle nur die Schallausbreitung in der Ebene, höhere Gebäude werden damit weiterhin dem Lärm ausgesetzt. Sie sind für dicht bebaute Stadträume daher nicht geeignet und deshalb vor allem an Ausfallstraßen und Ortsumgehungen, an den langweiligen Rückseiten von locker bebauten Siedlungen, weit verbreitet. Beim Neubau von Siedlungen in der Peripherie und im Umland der Städte (wo man nur mit dem Auto hin- und wegkommt) ist ein Lärmschutzwall inzwischen Standard, denn ohne Lärmschutz lassen sich Neubauten kaum mehr verkaufen oder vermieten.



Solche Blüten treibt die Lärmschutzmauermanie inzwischen: 1,6 km außerhalb eines ruhigen, ländlichen Bilderbuch-Marktfleckchens, praktisch nur mit der eigenen Knatterkiste zu erreichen, an einer wenig belasteten Staatsstraße gelegen, entsteht ein vollkommen isoliertes Wohngebiet. Plan genordet, die Straße führt im Süden vorbei. Oben die Südostecke des Gebiets innen, unten der Blick an der Außenecke nach Westen - und das wäre Ihr Blick gewesen! ... ohne Mauer, versteht sich. (Sicher kein Fall für einen Tunnel, aber der Mauerbau als Vorleistung - es war einfach zu schön!)

Straßen im Wohngebiet

In vorhandenen Wohngebieten jedoch ist ein Schutz gegen wachsende Belastungen kaum möglich. Die anliegenden Wohnhäuser werden zum Ghetto für die, die billige Wohnungen brauchen - auf Kosten ihrer Gesundheit. Auch verlieren hoch belastete Straßen die Funktion, die sie als öffentlicher Raum zu erfüllen haben. Sie sind in bestehenden Stadtgebieten auch Straßen für den Verkehr von Fußgängern und Radfahrer und sind oft noch Einkaufsstraßen. Früher waren Straßen (vor allem Alleen) auch Spazierwege und dienten - vor der Entwicklung eigener Spielplätze und Parks - auch dem Aufenthalt im Freien, der Erholung und dem Spielen von Kindern.

cui bono?

Überspitzt formuliert: Flächenaufwendige Lärmschutzwälle nützen vor allem denen, die mit am stärksten zum Lärm beitragen. Weniger flächenaufwendige Lärmschutzmauern und -Wände, deren Hässlichkeit mit der Höhe exponential ansteigt, gelegentlich auch "Einhausungen", werden gezwungenermaßen zur "Lärmsanierung" in offen bebauten Stadtquartieren der inneren Peripherie auf Kosten von Grünflächen und Besonnung reingequetscht.

Tunnel als Lösung ...

Der wertvolle Körper einer Stadt erzwingt andere Lösungen. Eine zunächst teuer erscheinende, aber langfristig nachhaltige Lösung sind Tunnel für Autobahnen und Schnellstraßen in dicht bebauten Stadtgebieten. Sie bündeln Verkehr effektiv und halten den Lärm aus den angrenzenden Stadtgebieten heraus. Sie sind keine Barriere im Stadtraum, sondern über ihre Oberfläche können bisher getrennte Stadtgebiete wieder vereint werden, und ihre Oberfläche selbst kann ein wertvoller, grüner Raum für die Nachbarschaften werden. Die an beiden Straßenseiten liegenden Häuser können weiter aus dem Straßenraum erschlossen werden.

... in eng bebauten Bereichen

Nochmal überspitzt formuliert: im Gegensatz zu Wällen im Umland und Wänden in der Peripherie helfen Lärmschutztunnel vor allem in eng bebauten Stadtbereichen, wo diejenigen wohnen, die am wenigsten zum Straßenlärm beitragen. Ja, im Extremfall gewinnen sie dadurch sogar vorher nicht vorhandene Qualitäten (vgl. Petuelpark).

Aber nicht zur Verkehrsbeschleunigung!

Um Verwechslungen vorzubeugen: frühere Tunnel wurden kaum zum Lärmschutz gebaut, sondern zur Verkehrsbeschleunigung und Attraktivitätssteigerung des "motorisierten Individualverkehrs" (MIV - sprich: Mief). Viele wurden aus topographischen Gründen angelegt (Durchfahrung von Gebirgen zur Vermeidung von Umwegen und Steigungen; Unterfahrung von Flüssen) - da haben sie ihre Berechtigung. In der Ebene, vor allem im Siedlungsbereich wurden dann Straßentunnel angelegt, um z.B. Kreuzungen zu umgehen. Diese Tunnel waren allenfalls Alternative zu einer billigeren, aber städtebaulich nicht vertretbaren Hochstraße. Von der Sorte gibts genug - Hochstraßen wie "Schnell-Tunnel". Lärmreduzierung über dem Tunnel war allenfalls Nebeneffekt; an den Rampen lärmt's aus der Tunnel-Trompete und von der kraftraubenden Bergfahrt. Tunnel verflüssigen den Verkehr, aber sie ziehen auch den Verkehr an. Dies bleibt ein Grundproblem auch "guter" Tunnel: die Verkehrsprobleme werden am Ort lokal gelöst, aber an anderer Stelle - an den zuführenden Straßen - verschärft. Und jede Erleichterung des Straßenverkehrs führt zu Verlagerungen vom umweltfreundlichen Verkehr (öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Fußgänger) hin zum Autoverkehr, und sie führt zu Neu-Verkehr. Dieses Dilemma wird nicht zu lösen sein.

Und nicht zur Verkehrsvermehrung!

Neue Straßen erzeugen neuen Verkehr. Diese Standardweisheit der Verkehrsplanung ist vermutlich 98 % der Bürger und 100 % aller Politiker (wenn nicht sogar über 100 % ...) vollkommen unbekannt. Durch jede neue Straße sinkt der "Widerstand" im Verkehrsnetz, dies erhöht den Verkehrsfluß. So produzieren Ortsumgehungen regelrecht Verkehr - um den Ort A herum gehts schneller von B nach C, also steigt hier der Verkehr. Innerhalb des Ortes A werden Kapazitäten frei - also neue Innerortsverkehre. Und über die Anbindungen der Ortsumgehungen gibts plötzlich schnelle Verbindungen von E nach B und C, und von E nach F ... Ortsumgehungen sind daher der Traum der Autolobby.

Mit einem Lärmschutztunnel entstehen keine oder nur wenig neue Straßen. Der "Widerstand" wird nicht oder nur gering vermindert, Neu-Verkehr also nicht oder nur in geringem Maß provoziert. Ein deutliches Plädoyer gehen Ortsumgehungen, für den Lärmschutztunnel.

Lärmschutz hat Priorität

Bei Straßenneubauten werden statt einer normalen Straße Tunnelbauten bereits mit dem Ziel Lärmschutz realisiert. Tunnel sind aber immer noch oft der politisch leichtere Weg, um Straßenneubauten (mit dem Hauptziel der Verkehrsbeschleunigung) gegen die Proteste der Anwohner zu realisieren. Im Idealfall ändert sich dabei an der Geländeoberfläche nur wenig, vor allem wenn eine hügelige Topographie genutzt werden kann. Bisher selten sind Tunnelbauten im ebenen Gelände und nachträgliche Umbauten vorhandener Straßen zu Tunnel. Gerade diese bieten jedoch Chancen in dicht bebauten Stadtgebieten.

Weitere Ziele

Zunehmend werden Tunnel und überdeckte Tieflagen aus Umwelt- und gesellschaftspolitischen Gründen gefordert, und zwar meist mit den Zielen:

- Vermeidung der Trennwirkung von oberirdischen Verkehrsstrassen im Siedlungs- und Naturraum,
- Immissionsschutz (Lärm, Abgase),

- Vermeidung ästhetischer Beeinträchtigung (Städtebau, Denkmalsbereiche)
- flächensparendes Bauen, Verringerung des Flächenverbrauchs.

[vgl.: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren: Straßen und Brücken in Bayern, 2004, 176 S., hier S. 113 f.]

Ergebnisse

Meist können nach Anlage von Tunneln die vorhandenen Straßen umgestaltet werden, aber sie sind in erster Linie weiterhin Verkehrsstraßen. Es gibt aber auch Straßentunnel, die vorhandene Straßen vollkommen ersetzen. Dort kann die Decke des Tunnels - bisher Straßenfläche - als "grüner Deckel" genutzt werden.

Daher:

Unter diesem Aspekt der Schaffung neuer Grüngebiete sollen einige realisierte Tunnel und einige Projekte in Deutschland hier vorgestellt werden. Ergänzt wird diese 2009 abgeschlossene Auftragsuntersuchung (für die "Korea Society for environmental restoration and re-vegetation technology") durch einige spätere Zufallsfunde und durch "Deckel" auf Bahnanlagen. Eine fortlaufende Berichterstattung und Erweiterung ist hier nicht möglich. Eine kritische Kommentierung mancher Fehlentwicklung treffe ich als Stadtplaner, der das städtische und gesellschaftliche Ganze im Blick hat, nicht nur partikularistische Interessen oder gar die nächste Kommunalwahl.

[zurück](#) | [oben](#) | [Tunnel-Hauptseite](#) | [weiter: Berlin](#)

© Dr.-Ing. Johann Hartl | Kobellweg 7 | 85521 Ottobrunn | 24.09.2013