

Zu viel Lärm birgt massive gesundheitliche Risiken

Auf Kosten der Gesundheit

Unsere Gesellschaft wird immer lauter. Wir sind mobiler geworden, Tag und Nacht brummen die Autos, rumpeln die LKWs auf den Straßen. Immer mehr Flugzeuge düsen über unsere Wohngebiete. Tagsüber im Büro röhrt die Lüftung des Computers, während draußen mit ohrenbetäubendem Geknatter die städtische Kettensäge Bäume beschneidet. Im Zug klingeln und düdeln die Handys. Abends nerven die lieben Nachbarn mit einem viel zu laut aufgedrehten Fernseher. Anders als andere Sinnesorgane ist unser Ohr rund um die Uhr im Einsatz, es lässt sich nicht schließen.

Karen Jahn

Zu viel Lärm macht krank, da sind sich die Forscher einig. Nicht nur Schwerhörigkeit, sondern auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie psychische und soziale Beeinträchtigungen können durch dauernde Lärmbelastung ausgelöst werden. Selbst dem Verdacht, Lärm löse Störungen des Magen-Darm- und Immunsystems aus, gehen die Wissenschaftler nach.

Subjektives Lärmempfinden

„Mach’ doch nicht so’n Lärm“ – jeder von uns hat sich wohl schon einmal genervt die Ohren zu gehalten. Was man selbst jedoch als schlecht auszuhaltende Kakophonie von Geräuschen wahrnimmt, empfindet vielleicht jemand anderes als nicht weiter störend. Genau hier liegt das Problem. Lärm ist nämlich nicht objektiv messbar, sondern ein psychologischer Begriff. Ob wir Geräusche als Lärm, d.h. als störend und unerwünscht empfinden, hängt von unserem subjektiven Empfinden ab. Allein der physikalische Auslöser von Lärm – der Schall – kann mit Dezibel (dB) genau gemessen werden:

- Die Schmerzgrenze für unsere Ohren liegt bei 120 dB, das sind zehn weniger, als ein fliegendes Flugzeug erzeugt (130 dB).
- Eine Dauerbeschallung von 85 dB birgt die massive Gefahr einer Ohrschädigung.

Zum Vergleich: Ein raschelndes Blatt erzeugt etwa 10 dB, eine flüsternde Stimme 40 dB. Eine lebhaft Unterhaltung schlägt mit ungefähr 65 dB zu Buche, die viel befahrene Straße mit ca. 85 dB und

in der Disco werden unsere Ohren mit 110 dB beschallt.

Vielfältige Lärmquellen

Die Lärmquellen sind vielfältig. Da gibt es den Verkehrs-, den Flug- und den Schienenverkehrslärm. Nicht zu vergessen ist der Lärm, den Presslufthammer und Co auf Baustellen machen oder der Industrie- und Gewerbelärm. Jubelnde Fans im innerstädtischen Stadion machen gehörigen „Sport- und Freizeitlärm“ und das Hämmern und Sägen zu später Stunde aus dem Hobbykeller nebenan gehört zum so genannten „Nachbarschaftslärm“. Ebenso vielfältig sind die gesetzlichen Vorschriften, Verordnungen und Anleitungen, die die verschiedenen Lärmarten und deren Bekämpfung getrennt voneinander behandeln.¹ In Zukunft werden auch in diesem Bereich mehr und mehr Europarichtlinien und -vorgaben zum Tragen kommen. So hat die Bundesregierung im Sommer 2005 das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm verabschiedet², welches ein einheitliches Vorgehen zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ermöglichen soll.

Lärm ist allgegenwärtig in unserer Gesellschaft und stellt für die Menschen eine der größten unmittelbar empfundenen Umweltbelastungen dar. Lärmquelle Nummer eins ist nach einer jährlich durchgeführten Befragung des Bundesumweltministeriums nach wie vor der Verkehrslärm. Von Autos, LKWs und Mopeds fühlt sich ein Großteil der Bevöl-

kerung, nämlich 66% in den alten und gar 79% in den neuen Bundesländern belästigt. Auf dem zweiten Rang liegt der Fluglärm, in den alten Ländern von 46% der BürgerInnen, in den neuen von immerhin noch 26% als störend empfunden. Schienenverkehr und Industrielärm stört immerhin – sowohl im Osten als auch im Westen – ca. jeden Vierten. In den neuen Ländern fühlen sich fast 30% vom Krach ihrer Nachbarn belästigt, in den alten knapp 20%. Wir sehen: Lärm betrifft uns fast alle. Drei von vier Menschen, so die Deutsche Gesellschaft für Akustik, fühlen sich insgesamt von zu vielen unerwünschten Geräuschen geplagt und sind damit, wie zahlreiche Forschungen belegen, zum Teil massiven gesundheitlichen Risiken ausgesetzt.

Gesundheitliche und soziale Auswirkungen

Zunächst einmal führt eine zu hohe Lärmbelastung fast zwangsläufig zur Beeinflussung der Leistungsfähigkeit, z.B. zu einem Konzentrationsmangel, zum Ansteigen der Fehlerhäufigkeit oder zur Störung der Kommunikation. Dies wiederum erhöht die Unfallgefahr am Arbeitsplatz, im Straßenverkehr und in der Freizeit. Darüber hinaus hat eine Studie der Universität London belegt, dass Kinder, deren Schulen dem Lärm von Flugzeugen ausgesetzt sind, langsamer lesen lernen als Kinder an ruhigeren Schulen.

Zum sogenannten Lärmstress zählen psychische Beeinträchtigungen wie Schlaf- und Angststörungen, Ärger oder Nervosität. Dies kann massive Folgen ha-



Lärm- und Jazz-Empfinden sind subjektiv: Für den einen ist es Mucke, die in die Beine geht, für den anderen nervtötender Krach.

Foto: rah

ben, z.B. sozialer Rückzug, Arbeitsunfähigkeit etc. Schließlich gibt es eine Reihe erwiesener gesundheitlicher Langzeitfolgen, wie ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und die Gefahr einer irreparablen Schädigung des Gehörs.

Die wohl bekannteste Langzeitfolge liegt nahe: die Schwerhörigkeit. Eine große Zahl junger Menschen ist heute bereits hörgeschädigt. Ursachen sind Freizeitlärm – laute Musik, lärmendes Spielzeug – und zu laute Einmaleinwirkungen, etwa durch Feuerwerkskörper. Jeder vierte Jugendliche zeigt laut der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau) bereits erste Anzeichen einer Schädigung der Ohren. Der bei den Kids heiß geliebte MP3-Player bringt es aufgedreht locker auf 100 dB – wir erinnern uns: Der Grenzwert, ab dem das Gehör auf Dauer Schaden nimmt, liegt bei etwa 85 dB. Laut Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung leiden heute gar vier Prozent

aller Schulanfänger schon an Schwerhörigkeit. Kein Wunder, erreichen Spiel und Geschrei in den Kitas oftmals Werte bis zu 85 dB, so dass für Kinder und pädagogisches Personal oft eine gesundheitschädigende Belastung erreicht wird. Lärmbedingter Hörverlust ist laut einer Studie der Deutschen Angestellten Krankenkasse (DAK) die häufigste Berufskrankheit in Europa. Fast jeder fünfte Befragte klagt über einen zu lauten Arbeitsplatz, in Deutschland sind laut Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin rund fünf Millionen Arbeitnehmer Gehör gefährdendem Lärm ausgesetzt.

Höheres Herzinfarkt-Risiko

Selbst lebensbedrohliche Erkrankungen können durch andauernde Lärmbelastung ausgelöst werden. Eine Studie des Umweltbundesamtes (UBA) untermauert Forschungsergebnisse, wonach chronischer Verkehrs- und Arbeitslärm Risiko-

faktoren für den Herzinfarkt sind. Gerade der Zusammenhang zwischen Straßenverkehrslärm und Infarkt zeigt sich signifikant: Um ganze 30% steigt demnach für Männer das Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, falls sie längere Zeit in Gebieten mit hoher Verkehrsbelastung wohnen. Der gemessene mittlere Schallpegel liegt hier bei einem Tagesmittel im Außenbereich von 65 dB – also noch relativ weit unter der Marke von 85 dB. An der Studie nahmen rund 4.000 Infarkt-Patienten aus Berliner Kliniken teil, die zu Lärmstörungen in ihrem Wohnumfeld befragt wurden. Andere Risikofaktoren wie Diabetes, familiäre Veranlagung, Rauchverhalten und soziale Schicht wurden ebenfalls berücksichtigt. Bei den männlichen Probanden, die an stark befahrenen Hauptstraßen wohnen, zeigt sich ein deutlich höheres Risiko als bei denen, die in ruhigen Nebenstraßen leben. Warum Frauen in diesem Zusammenhang nicht betroffen sind, konnten

die Forscher nicht herausfinden. Allerdings kristallisierte sich in der gleichen Studie heraus, dass die weiblichen Anwohner in Gebieten mit hohem nächtlichen Fluglärm aufkommen ein höheres Herzinfarktrisiko haben als wiederum die Männer.

Insgesamt gesehen, das belegt eine UBA-Studie zu Fluglärmwirkungen, sind aber bereits ab einer Belastung von 60 dB tagsüber und 50 dB in der Nacht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten. Oberhalb von 65 dB am Tag und nächtlichen 55 dB muss mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen als Langzeitfolge gerechnet werden.

Dringender Handlungsbedarf

Die Bundesregierung hat Anfang des Jahres einen Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz vorgelegt.³ In diesem werden Grenzwerte vorgeschlagen, die für bestehende Flughäfen mit 65 dB am Tag sowie 55 dB in der Nacht noch immer im Bereich einer möglichen Gesundheitsgefährdung für die betroffene Bevölkerung liegen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt nachts Außenpegel im

Mittel von 45 dB, um Menschen vor Lärm bedingten Schlafstörungen zu bewahren. Der Entwurf reicht also allein aus gesundheitspolitischer Sicht nicht aus, Lärmgeplage besser zu schützen.

Reden wir Klartext: Experten schätzen die Zahl der Lärmtoten in Deutschland jedes Jahr auf 2.700. Die Anzahl der Lärmerkrankten ist um ein vielfaches höher. Das Risiko, im Laufe des Lebens aufgrund von Lärm einen Herzinfarkt zu erleiden, schätzt Christian Maschke, Sprecher des interdisziplinären Forschungsverbundes Lärm und Gesundheit an der TU Berlin, um das Zehnfache höher, als an krebsauslösenden Luftschadstoffen zu erkranken. Es besteht also ein dringender Handlungsbedarf.

Trotz seiner offensichtlichen Brisanz war der Lärmschutz in den vergangenen Jahren im Gegensatz zu anderen ökologischen Problemen, wie z.B. die Luftverschmutzung, eher ein Waisenknabe. Erst in jüngster Zeit zeigt sich nach und nach ein Umdenken. Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in ein nationales Gesetz ist grundsätzlich sicher ein richtiges Signal, auch wenn es wiederum

die Kommunen bei der Umsetzung vor große zeitliche, finanzielle und organisatorische Herausforderungen stellen wird. Oberste Priorität im Lärmschutz muss in Zukunft der aktive Schutz sein, d.h. den Lärm an der Quelle zu bekämpfen. Hierzu zählen etwa hinsichtlich des Straßenverkehrslärms die Verwendung leiserer Motoren, Reifenbeläge oder eines schallarmen Asphalts auf den Straßen. Hier ist nicht nur die Politik mit einer Einführung von EU-weiten Emissionsgrenzwerten gefragt, sondern auch die Wirtschaft, die sich für solche zum Teil schon entwickelten Innovationen öffnen muss.

Ein weiterer Aspekt im Lärmschutz ist die Lärmprävention im privaten Bereich. Gerade die Kommunen haben hier Handlungsspielraum und können Aufklärung leisten, etwa in Form von Gesundheits- und Umwelttagen oder im Rahmen des „Tag des Lärms“, zu dem alljährlich die Deutsche Gesellschaft für Akustik aufruft. Das Mittel der letzten Wahl sollte immer der passive Lärmschutz sein, wie etwa Schallschutzmaßnahmen an viel befahrenen Straßen, Bahnstrecken oder in Flughafennähe. Allerdings muss der bisher betriebene passive Schutz der Lärmgeplagten nicht nur fortgeführt, sondern vielerorts noch ausgebaut werden. Zum Wohle der Gesundheit.

Anmerkungen

- 1) Einen gut gegliederten Überblick gibt es hierzu unter: www.umweltbundesamt.de, Pfad Lärm/Stichworte zu Lärmproblemen
- 2) Das Gesetz gibt es als PDF unter: www.bmu.de/laermschutz, Pfad: Umgebungslärm
- 3) Der Entwurf ist einsehbar unter: www.bmu.de/laermschutz, Pfad: Novelle Gesetz gegen Fluglärm

Quellen

- Ärzte Zeitung, 3.6.2005: Bei Fluglärm lernen Kinder langsamer lesen
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Laut ist Out! Lärmbekämpfung in Deutschland, Juli 2001
- Umweltbundesamt: Umwelt und Gesundheit in Deutschland. Beispiele aus dem täglichen Leben. Ausgabe 2005
- Ortscheid, Jens, Wende, Heidemarie: Fluglärmwirkungen. Umweltbundesamt, Berlin 2000
- Kieler Nachrichten, 25.4.2006: Lärmschutz findet kaum Gehör
- Umweltbundesamt 2004: Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt. Ergebnisse der „NaRoMi“-Studie
- Arps, Henning: Der Lärm aus der Luft, Öko-Mitteilungen 3+4/2005
- Interview mit Dr. Christian Maschke: Lärm, eine unterschätzte Gefahr, aus: TU Intern, Berlin, April 1999

☛ Karen Jahn lebt als freie Journalistin in Kiel und gehört der ehrenamtlichen AKP-Redaktion an. karen.jahn@gmx.de

☛ service

Adressen

Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Frankenstr. 25, 40476 Düsseldorf, Ruf 0211/4209186, Fax 0211/4209188, technik@fluglaerm.de, www.fluglaerm.de/

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm, Heuerstr. 12, 30519 Hannover, Fax 0511/8386072, schienenlaerm@gmx.de, www.schienenlaerm.de/

Deutsche Gesellschaft für Akustik, Voltastraße 5, 13355 Berlin, Ruf 030/46069463, Fax: 030/46069470, dega@dega-akustik.de, www.dega-akustik.de

Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Frankenstr. 25, 40476 Düsseldorf, Fax 0211/442634, info@dalaerm.de, www.dalaerm.de

Interdisziplinärer Forschungsverbund „Lärm und Gesundheit“ an der TU Berlin, Berliner Zentrum Public Health, IFV Lärm und Gesundheit, Ernst-Reuter-Platz 7, 10587 Berlin, Ruf

030/31426023, Fax: 030/31429269, Forschungsverbund@laerm-gesundheit.de, www.laerm-gesundheit.de

Broschüren

BUND (Hg.): **Tipps und Tricks für eine erfolgreiche Lobbyarbeit im Bereich Lärm**, Berlin 2005, 28 S., www.bundgegenlaerm.de, Pfad: BUND-Materialien

Bündnis 90/Die GRÜNEN im Landtag NRW (Hg.): **In der Ruhe liegt die Kraft – Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie**, Düsseldorf 2006, 11 S., www.gruene.landtag.nrw.de, Pfad aktuell/ Publikationen/ Broschüren

Grüne/Alternative in den Räten NRW (Hg.): **Lärm & Luft. Raus aus dem Nebel**, in Forum Kommunalpolitik 3/05, <http://www.gar-nrw.de/Archiv/GAR-2005-03.pdf>

...und noch ein Tipp zum Mitmachen: **www.tag-gegen-laerm.de**. Der nächste Aktionstag ist am 25. April 2007.

Lärmschutz auf kommunaler Ebene

Der Rechtsrahmen läßt großen kommunalen Gestaltungsspielraum

Der Bund hat in den letzten Jahren eine ganze Reihe von rechtlichen Instrumenten erarbeitet und verabschiedet, um den kommunalen Lärmschutz zu fördern. Vieles ist Angebot, vieles aber auch Pflicht.

Uwe Lahl, Susanne Scholz

Im Lärmschutz ist derzeit die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie das zentrale Thema. Schon über die Herangehensweise gab es unterschiedliche Auffassungen: Eine Festlegung bundesweit einheitlicher Lärmschutzwerte hätte eine Reihe von Vorteilen gehabt, wäre aber mit Sicherheit den örtlich sehr unterschiedlichen Gegebenheiten nicht gerecht geworden. Der von uns gewählte Ansatz überlässt die Festlegungen der Zielwerte den Ländern bzw. der kommunalen Ebene. Der Bund fixiert die fachlichen Randbedingungen und schafft instrumentelle Angebote in Form von Verfahrensregeln. Damit ist die Bearbeitung des Themas zwar Pflicht, die kommunale Seite hat aber sehr viele Freiheiten bei der Ausgestaltung.

Fachübergreifender Ansatz

Die Umgebungslärmrichtlinie wurde per Gesetz und Verordnung umgesetzt: Zunächst trat am 30.06.05 ein neuer Sechster Teil im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Kraft. Darin werden die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie zur Aufstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Zuständigkeiten geregelt. Eine gemeinsam vom Bundesumwelt- und Bundesverkehrsministerium erarbeitete Verordnung (34. BImSchV), die am 16.03.06 in Kraft getreten ist, regelt Näheres zur Lärmkartierung. Damit ist die Richtlinie formal vollständig in deutsches Recht umgesetzt.

Das BImSchG definiert in § 47e die **Zuständigkeiten**. Danach sind generell die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung verantwortlich. Nach bisherigem Kenntnisstand ist in vielen Ländern nicht geplant, daran etwas durch Zuständigkeitsverord-

mehr als 250.000 EinwohnerInnen (EW) spätestens bis zum 30.06.07 **Lärmkarten** zu erstellen. Auf einer zweiten Stufe sind spätestens bis zum 30.06.12 für Haupteisenbahnstrecken (> 30.000 Züge/Jahr), Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) und Ballungsräume (> 100.000 EW) Lärmkarten zu erstellen.

Zielwerte für die Lärmaktionsplanung in der Diskussion		
Zielwert L _{DEN}	Zielwert L _{Night}	Folgen
60	50	Wünschenswert, aber in Städten unrealistisch
65	55	6 – 7% der durch die Umgebungslärmrichtlinie erfassten Bevölkerung
70	60	ca. 2% der durch die Umgebungslärmrichtlinie erfassten Bevölkerung
Prozentzahlen hängen von der Berechnungsmethode ab. Quelle: BMU		

nung zu ändern. Insofern wird die Aufgabe vielfach durch die Kommunen zu bewältigen sein. Im Bereich der Lärmaktionsplanung an DB-Strecken wird den Kommunen die Arbeit erleichtert: Als Grundlage erhalten sie die Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), das für die Kartierung der bundeseigenen Schienenwege zuständig ist. Wichtig ist, dass sich EBA und Kommunen über die verwendeten Daten abstimmen, um Mehraufwand zu vermeiden.

Die Anforderungen zur Kartierung sind in § 47c Abs. 1 BImSchG geregelt. Danach sind auf einer ersten Stufe für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr, für Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr, für Großflughäfen sowie für Ballungsräume mit

Da die Richtlinie die Kartierung in Ballungsräumen zwar vorschreibt, aber den Umfang nicht näher regelt, ist in § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV eine flexible Regelung getroffen worden. Kommunen können damit selbst entscheiden, welche Straßen, Schienenwege, Flugplätze und Industrie- oder Gewerbegebiete erheblichen Umgebungslärm hervorrufen und deshalb zu kartieren sind. Die Kartierung bietet die Chance, anhand der festgestellten Lärmbelastung die „hot spots“ einer Kommune zu identifizieren und Gegenmaßnahmen zu treffen.

In § 47d Abs. 1 BImSchG werden die Mindestanforderungen für **Lärmaktionspläne** umgesetzt. Sie sind aufzustellen, wenn Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorliegen. Die Gemeinde kann dann bei der Planung Prioritäten set-

zen und dabei berücksichtigen, ob Richt- oder Grenzwerte überschritten sind. Schon bei der Kartierung sind Überschreitungen kenntlich zu machen (Vgl. § 4 Abs. 4 Nr. 2 der 34. BImSchV). Dabei kommt es auf die bestehenden Richt- bzw. Grenzwerte des Lärmschutzrechts an. Insofern werden hier keine neuen Regelungen eingeführt, sondern die bestehenden Werte in L_{DEN} und L_{Night} umgerechnet. Die ursprüngliche Vorstellung der Bundesregierung war es jedoch, ein für alle Lärmarten einheitliches Wertepaar (65/55) zu normieren, um einen bundeseinheitlichen Lärmschutz umsetzen zu können. Leider war diese Idee im Bundesratsverfahren nicht durchsetzbar.

Die Lärmaktionspläne haben nach § 47d Abs. 2 BImSchG die Anforderungen des Anhangs V der Richtlinie zu erfüllen. Danach sind in den Plänen u.a. Maßnahmen zur Lärminderung (z.B. Flüsterasphalt, Routenumlegung von Verkehrsströmen, Fahrbahneinengung, Geschwindigkeitsbeschränkungen u.v.m. bis hin zur Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung) zu beschreiben, die langfristige Strategie des Aktionsplans darzu-

stellen sowie Kosten-Nutzen-Analysen aufzustellen.

Berechnung des Umgebungslärms

Für die anstehenden Arbeiten hat das Bundesumweltministerium (BMU) mit dem Bundesverkehrsministerium und anderen Dienststellen die bestehenden Regelungen zur Berechnung des Lärms für die Bereiche des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs sowie für Industrie und Gewerbe (RLS-90, Schall03, AzB, TA Lärm) an die EG-Umgebungslärmrichtlinie angepasst, so dass die Berechnungsverfahren für die bis Mitte 2007 laufende Strategische Lärmkartierung zur Verfügung stehen. U.a. wurden die nach der Richtlinie vorgegebenen neuen Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} eingeführt. Die vorläufigen Berechnungsmethoden zur Berechnung des Umgebungslärms liegen seit Mai in endgültiger Fassung vor.

Regelungen im Fachrecht

Die beschriebenen Regelungen sollen in einem dreistufigen Verfahren der Sachverhaltsaufklärung, der Problemlösungsplanung und der Problemlösung dienen. Noch nie hatte der Lärmschutz eine derart klare und politisch harte Rechtsgrundlage. Hieraus ließe sich kommunalpolitisch etwas machen. Parallel wurde vom Bund auch im Fachrecht vieles zugearbeitet. Die wichtigsten Regelungsbereiche werden im Folgenden dargestellt.

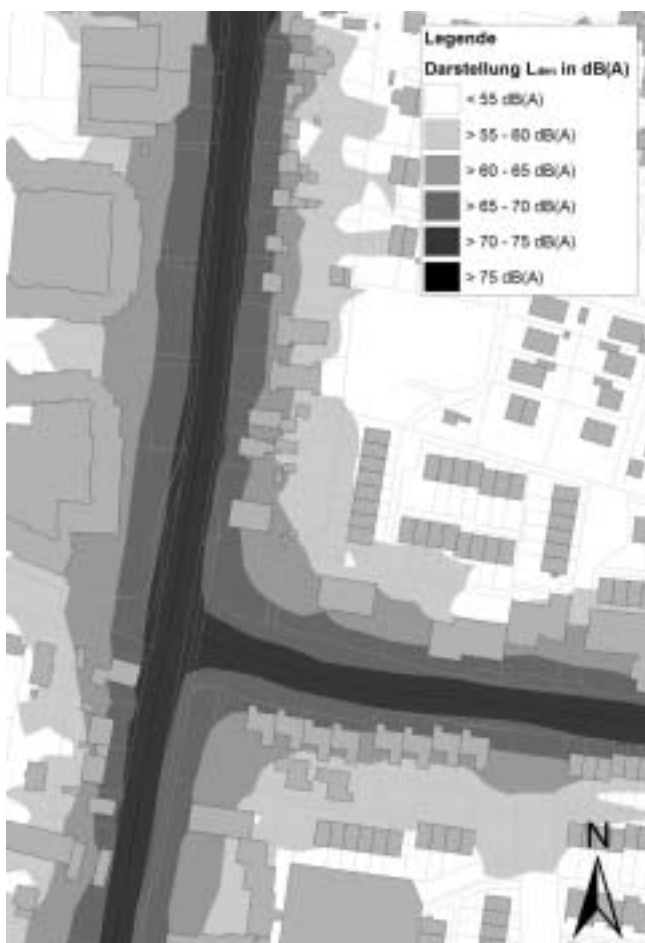
Eine besonders beklagte Lärmart ist der **Fluglärm**. Hier hat der Bund in den letzten Jahren drei Handlungsfelder bearbeitet. Im Luftverkehrsrecht war die EG-Betriebsbeschränkungsrichtlinie umzusetzen und der sog. Ausgewogene Ansatz einzufügen. Damit sollen der aktive Lärmschutz auf Flughäfen bei Be-

ördenentscheidungen sowie die Belange der Bevölkerung größere Bedeutung erhalten. Als Maßnahmen nennt der Ausgewogene Ansatz dazu die Lärminderung an der Quelle, Siedlungssteuerung im Flugplatzumland, lärmindernde Flugverfahren und Betriebsbeschränkungen.

Das Fluglärngesetz steht im Bundestag zur Entscheidungsfindung an. Es soll Betroffenen einen Mindestschutz zukommen lassen: Werden definierte Grenzwerte überschritten, finanzieren die Betreiber von Flughäfen und Flugplätzen Schallschutzfenster und Schlafzimmerbelüftungen sowie Entschädigungen für nicht mehr nutzbare Terrassen etc. Dies löst nicht den Primärkonflikt und dient nur einem Mindestschutz der Betroffenen. Das war und ist die Aufgabe dieses Gesetzes. Seine Novelle wird einen Finanztransfer von rund 500 Mio. € bewirken. Weiter will das Fluglärngesetz zukünftige Konflikte vermeiden. Daher gelten im Lärmschutzbereich abgestufte Baubeschränkungen für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen. Weiterhin werden rechtliche Barrieren für die Kommunalpolitik errichtet, die neue Baurechte im unmittelbaren Umfeld von Flughäfen ausweisen will. So müssen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zukünftig Lärmschutzbelange verstärkt Berücksichtigung finden.

Die Primärkonflikte sollen auch durch die neuen Regelungen zur **Lärmaktionsplanung** an Flugplätzen im Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgegriffen werden (s.o.). Wobei auch hier keine einheitlichen Standards vorgegeben werden. Vielmehr sollen mit normierten Verfahrensregeln und Pflichten Entscheidungen für einen besseren Lärmschutz erreicht werden. Hierbei bekommt die kommunale Umweltpolitik eine bedeutende Rolle. Aber: Eine Verfahrensfestlegung ist nur eine Spielregel. Die Flugverkehrswirtschaft wird sich dem stellen, genauso wie die betroffenen Bürger oder die Kommunalpolitik. Wettkämpfe werden nicht durch Spielregeln, sondern von Spielern entschieden.

Ähnlich ist es in den anderen Lärmbereichen. Für den Neu- und Ausbau von **Straßen und Schienenwegen** gelten die Grenzwerte der 16. BImSchV. Für die Lärmsanierung im Bereich bestehender Straßen in der Baulast des Bundes stellt dieser bereits seit 1978 Gelder bereit. Für



So sieht eine typische Lärmkarte aus *Grafik: Lärmkontor*

den Bereich der bundeseigenen Schienenwege läuft seit 1999 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm. Die Bundesregierung hat weiterhin in ihrer Koalitionsvereinbarung ein Lärmminde-
rungsprogramm für bestehende Bundesfernstraßen und Schienen angekündigt.

Für die Beurteilung der von **Industrie- und Gewerbeanlagen** ausgehenden Geräuschemissionen gilt die novellierte und seit 1998 gültige TA Lärm. Sie konkretisiert die Beurteilungsmaßstäbe und gibt so den Behörden und Gerichten eine den heutigen Erkenntnissen entsprechende Orientierung für die gesetzlich vorgegebene Bewertung der Zumutbarkeit von Lärmbelastungen an die Hand. Hierbei haben die Vollzugsbehörden Ermessens- und Beurteilungsspielräume.

Für **Freizeitlärm**, der von nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen ausgeht, gibt es keine bundesrechtlichen Werte (Ausnahme: Sportanlagen). Es gelten die Grundpflichten des § 22 BImSchG, wonach Anlagen so zu errichten und zu betreiben sind, dass nach dem Stand der Technik vermeidbar schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden. Unvermeidbare Wirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Länder wenden zur Beurteilung der Geräuschemissionen von Freizeitanlagen die Freizeitlärmrichtlinie der LAI an.

Lärmschutz an der Quelle: Laubbläser und Co

Natürlich ist auch zu betrachten, was an der Quelle selbst erreichbar ist. Das ist allerdings sinnvollerweise nur europaweit oder global zu organisieren. Die Bundesregierung hat sich insbesondere auf UNECE-Ebene betätigt, der Wirtschaftskommission für Europa. Aktuell kommt der Novellierung der UNECE Reg.-51 über Geräuschvorschriften zur Typprüfung von Kraftfahrzeugen große Bedeutung zu, hier wird u.a. über neue Grenzwerte und Messvorschriften verhandelt. Für den Schienenlärm existieren sog. „Technical Specifications for Interoperability“ für konventionelle und Hochgeschwindigkeits-Schienenfahrzeuge; eine Fortentwicklung der Regelungen wird vorbereitet.

Weiter werden für die sonstigen Mobilien Maschinen und Geräte über eine EG-Richtlinie, die mit der 32. BImSchV – der **Geräte- und Maschinenlärm-schutzverordnung** – in deutsches Recht

umgesetzt worden sind, zeitlich gestaffelt detaillierte Anforderungen und Grenzwerte festgelegt. Dafür werden Überwachungsvorschriften festgelegt und geregelt, zu welchen Zeiten in Abhängigkeit zur bauleitplanerischen Ein-



Wenn Ruhe doch nur so leicht herzustellen wäre

Foto: photocase.de

stufung diese Geräte genutzt werden dürfen. So ist im Freien der Betrieb der erfassten Maschinen und Geräte u.a. in allgemeinen und reinen Wohngebieten an Sonn- und Feiertagen ganztägig und an Werktagen in der Zeit von 20-7 Uhr grundsätzlich verboten (§ 7 Abs. 1 der 32. BImSchV). Darüber hinaus gilt für bestimmte Geräte wie Laubbläser und Laubsammler grundsätzlich auch ein Betriebsverbot von 7-9 Uhr, 13-15 Uhr und 17-20 Uhr. Die zuständige Behörde kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen (§ 7 Abs. 2 der 32. BImSchV).

Neues Geld für neue Aufgaben oder...

Die Debatte über die Lärmschutz-Gesetzgebung verlief in den letzten Jahren sehr kontrovers. Wesentlicher Grund war die Finanzfrage. Sie zog sich z.B. durch die Umsetzung der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie wie ein roter Faden. So kam das Lärmschutzthema im Bundesrat bis in den Vermittlungsausschuss und eskalierte dort zu einer Prinzipienfrage über die Arbeitsteilung von Bund und Ländern. Deren Position war: Zusätzliche Aufgaben könnten nur mit zusätzlichen Mitteln bewältigt werden. Für die erste Phase der Bestandsaufnahme (Lärmkartierung)

würde demnach ein zweistelliger Millionenbetrag ausreichend sein. Für die zweite Phase der Lärmminde-
rungsplanung (Aktionspläne) würden sich rund 100 Mio. € ergeben und für die Umsetzung der Aktionsplanung werden Milliar-

denbeträge befürchtet, wobei letztere Angaben kritisch zu hinterfragen sind. Letztlich liefert die Lärmaktionsplanung eine Richtschnur für nachhaltige Stadtentwicklungspolitik. Also muss das Kostenargument fair bilanziert werden und auch die Vorteile einer derartigen Stadtentwicklung, die auch monetär sind (s. den Beitrag von C. Popp), gegengerechnet werden.

Natürlich ist das aus Sicht von kommunalen Verwaltungschefs und FinanzpolitikerInnen nachzuvollziehen. Und angesichts knapper Kassen und der Konkurrenz um die Budgets ist es auch den UmweltpolitikerInnen lieber, wenn sie einen klar definierten Topf für Lärmschutz hätten, den ihnen niemand streitig machen kann. Ob dies tatsächlich stattfinden würde, ist mehr als zweifelhaft. Es sei nur auf die Mittel zum Aufbau Ost oder zur Regionalisierung der Bahn verwiesen, die in die Gesamthaushalte eingestellt wurden und werden.

...Gelegenheit für eine überfällige Prioritätenverschiebung?

Die Auffassung des BMU und auch der anderen Ressorts war es, dass über den Bund-Länder-Finanzausgleich auch die Mittel für den Lärmschutz zur Verfügung

ständen. Geld ist zwar knapp, aber immer noch vorhanden. Natürlich ist die Finanzsituation der Kommunen sehr unterschiedlich. Aber in der Regel ist Geld für Baumaßnahmen vorhanden. Also ist unserer Auffassung nach die Finanzierungsfrage des Lärmschutzes eine Frage der richtigen kommunalen Prioritätenentscheidung. Somit sind die vom Bund festgelegten gesetzlichen Anforderungen und Instrumente eine Steilvorlage für den kommunalen Umweltschutz, eine etwas andere Priorisierung der kommunalen Investitionsentscheidungen zu erreichen. Natürlich wird diese Prioritätenverschiebung nicht einfach sein.

Eigentlich ist Lärmschutz, unabhängig von den vom Bund zur Verfügung gestellten Instrumenten, eine der herausragenden Aufgaben der kommunalen Stadtentwicklungs- und Umweltpolitik. Mit der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in der von uns gewählten Form wird diese Aufgabenwahrnehmung erheblich unterstützt. Durch die festgelegten intensiven öffentlichen Informations- und Beteiligungspflichten wird zudem der Lärmschutz vom stillen Kämmerlein mitten in die kommunalpolitische Arena der Interessensabwägung gezogen. Dadurch soll er das Gewicht erhalten, das ihm aufgrund der hohen Betroffenenzahlen politisch zusteht. Bezeichnend die Diskussion im Bundesrat: Zentraler Kritikpunkt an unserem Gesetz war die intensive Öffentlichkeitsbeteiligung. Dadurch würden in der Bevölkerung Erwartungshaltungen und Hoffnungen geweckt, die anschließend nicht finanziert werden könnten.

Fragwürdige Argumentation der Länder

Zum Thema Finanzierung ist noch abrundend darauf hinzuweisen, dass der kommunalen Umweltpolitik auch dadurch

entgegen gekommen werden sollte, dass Straßenbau-Mittel zukünftig für den Lärmschutz hätten genutzt werden können. Das Umsetzungsgesetz zur EG-Umgebungslärmrichtlinie wurde daher vom Bundestag mit einer entsprechenden Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beschlossen. Letzteres wurde von Land und Kommunen aber abgelehnt. Der Bund solle vielmehr „fresh money“ beibringen und nicht die ohnehin knappen Mittel für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen anzapfen. Allein dieses Beispiel macht deutlich, dass es nicht um die Frage geht, Lärmschutz nicht finanzieren zu können. Vielmehr ging es darum, mit umweltpolitischen Argumenten den Finanzspielraum der Länder zu erhöhen. Ob dies der Umweltpolitik genutzt hätte, ist bereits kritisch kommentiert worden.

Lärmschutz ist primär Landes- bzw. kommunale Aufgabe, insbesondere wenn es um konkrete Maßnahmen geht. Der Bund wird neben den Angeboten und Verfahrensvorschriften natürlich weiterhin seine Finanzverantwortung entlang der Bundesstrecken von Bahn und Straße wahrnehmen. Darüber hinaus wird er sich zukünftig stärker auf dem Feld der Lärmbekämpfung an der Quelle engagieren. Dies wird zu entscheiden sein im Rahmen der Umsetzung des im Koalitionsvertrag genannten Lärminderungsprogramms. Die hierbei zu definierende Prioritätensetzung wird indirekt auch den kommunalen Bemühungen der Lärmaktionsplanungen zu Gute kommen.

Chancen für Stadtentwicklung und Verkehrspolitik

Die Umgebungslärmrichtlinie ist eine große Herausforderung für alle Beteiligten. Sie bietet aber auch große Chancen, Lärmschutz nicht nur als Anliegen der Betroffenen zu begreifen, sondern auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten nachhaltige Stadtentwicklungsplanung zu betreiben. Mit der Lärminderung geht, unabhängig von den in der Lärmwirkungsforschung beschriebenen positiven gesundheitlichen Auswirkungen, generell eine höhere Lebensqualität der Bevölkerung einher. Zudem werden Wohnviertel attraktiver – und das schlägt sich auch in höheren monetä-

ren Bewertungen von Grundstücken/Häusern nieder.

Lärminderung kostet Geld. Doch sie kann auch mit nicht kostenintensiven Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrslenkungen erreicht werden. Es wird daher in der Praxis maßgeblich darauf ankommen, die Lärminderungsplanung geschickt mit der Verkehrsentwicklungs- und der Bauleitplanung zu verbinden und dadurch Synergieeffekte auch für die Finanzierung von Maßnahmen zu erzielen. Durch die Kombination der verschiedenen Planungsinstrumente kann nicht nur besser und effizienter geplant werden. Es birgt auch die Chance, Maßnahmen zu finanzieren und zu realisieren, die bereits an der Lärmquelle ansetzen und durch eine durchdachte Verkehrs- und bauliche Entwicklung in den Gemeinden von vornherein das Lärmpotential reduzieren.

Ausblick

Insgesamt war die Diskussion über den Lärmschutz zwischen Bund und Länder/Kommunen in den letzten Jahren kontrovers. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass in dieser Zeit über wichtige Rechtsvorschriften gestritten wurde, die die Arbeiten der nächsten zehn bis 20 Jahre insbesondere auf kommunaler Ebene prägen wird. Diese Phase ist inzwischen mit einer ganzen Reihe von Kompromissen abgeschlossen.

Mit der Lärmkartierung bereiten sich die Kommunen und Länder jetzt auf den ersten Umsetzungsschritt vor. Die Aufgabe des Bundes wird es sein, bei der Konkretisierung der Rechtsvorschriften im Sinne eines einheitlichen deutschen bzw. europäischen Standards zu helfen. Die Aufgabe einer engagierten kommunalen Umweltpolitik könnte es sein, die Vorgaben und Angebote des geschaffenen Rechtsrahmens zu nutzen, um im Wettstreit der kommunalen Interessen, dem Lärmschutz und der nachhaltigen Bauleitplanung mehr Bedeutung zu verschaffen.

☛ Dr. habil Uwe Lahl ist Ministerialdirektor im Bundesumweltministerium (BMU) und leitet die Abteilung Immissionsschutz und Gesundheit. Zuletzt erschien von ihm in der AKP der Beitrag „Im Meinungsstreit – Das Fluglärngesetz“ (AKP 2/05, S. 61ff). Regierungsrätin Susanne Scholz ist Referentin im BMU-Referat Schutz vor Lärm und Erschütterung.

www.bmu.de/laermschutz

Pegelbereich charakteristischer Geräusche	
Gehörschäden auch bei kurzfristiger Belastung	120-140
Laute Diskothek, Presslufthammer*	90-110
LKW, Stadtverkehr	75-85
PKW, Stadtverkehr	60-80
Motorrasenmäher*	96-100
Häuslicher Hintergrund*	30-40
Leises Zimmer*	20-30

* = Pegel am Ohr. Angaben in dB(A). Quelle: BMU

Die Umgebungslärmrichtlinie und ihr Nutzen

Lärmschutz rechnet sich

Eigentlich haben die Lärmbetroffenen in Europa lange auf eine Regelung gewartet, wie sie nun mit der Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzung in das jeweilige nationale Recht vorgelegt wurde. Auch der Umsetzungsprozess in Deutschland lief relativ geschmeidig – bis es zu den kostenintensiveren Teilen der Regelung kam, der Aktionsplanung sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit. Hierbei wurde und wird jedoch geflissentlich übersehen, dass Lärminderung nicht nur Geld kostet. Sie verringert auch die in Euro umrechenbaren negativen Folgen von Lärm.

Christian Popp

In den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts hat sich die Europäische Kommission nahezu ausschließlich um die Quellen des Lärms gekümmert. Die Motivation war aber nicht in erster Linie die Lärmbekämpfung. Vielmehr war den europäischen PolitikerInnen sehr daran gelegen, durch für alle Mitgliedstaaten geltende Emissionsgrenzwerte Handelsbarrieren abzubauen. Diese Entscheidungen brachten zwar auch eine gewisse Verringerung der Geräuschbelastung, diese wurde aber v.a. im Verkehrsbereich durch die stetig zunehmende Transportaktivität kompensiert.

Erst zu Beginn der 90er Jahre begann Brüssel, sich für die Auswirkungen der Lärmbelastung auf die Bevölkerung zu interessieren. Die ersten Überlegungen hierzu wurden im Grünbuch zur künftigen Lärmschutzpolitik der EU¹ niedergelegt. Diese erreichten die Arbeitsebene 1998 in Kopenhagen. Hier fand eine Konferenz² zur Umsetzung der Eckpunkte des Grünbuches mit VertreterInnen aller EU-Mitgliedstaaten statt, in deren Verlauf Arbeitsgruppen gegründet wurden. Diese schufen die fachlichen Grundlagen für die im Jahre 2002 in Kraft getretene Umgebungslärmrichtlinie.³

Die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie

Die Umgebungslärmrichtlinie macht Vorgaben für

- die Harmonisierung der zu verwendenden Kenngrößen (Indizes L_{den} / L_{night}),
- die Entwicklung von harmonisierten Berechnungsverfahren (in Deutsch-

land: VBUS, VBUSch, VBUF, VBUI, VBEB)⁴,

- die Ermittlung und Darstellung der Lärmbelastung in bestimmten Gebieten (durch Lärmkarten und Belastetenzahlen),
- die Aufstellung von Aktionsplänen,
- die Information (Kartierung und Aktionsplanung) und Einbindung der Öffentlichkeit (Aktionsplanung) sowie
- die Sammlung von Belastungsdaten (zur Weiterleitung an die EU).

Für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume müssen strategische Lärmkarten erstellt werden, auf denen die nach Lärmquellen unterschiedenen Lärmbelastungen angegeben sind. Auf Basis dieser Lärmkarten sind Aktionspläne zu erarbeiten. Dies soll in zwei Phasen geschehen: in Phase 1 für offensichtlich stärker belastete, in Phase 2 auch für weniger stark belastete Gebiete. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde im Sommer 2005

mit den §§ 47 a-f Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG)⁵ in deutsches Recht umgesetzt – die EU-Kommission hatte die Umsetzung bis 2004 gefordert – und im Frühjahr 2006 durch Vorgaben für die Lärmkartierung (34. BImSchV)⁶ ergänzt. Die kurz vor der Veröffentlichung stehenden Hinweise zur Ausarbeitung von Aktionsplänen werden auf Bund-/Länderebene erarbeitet.

Werte-Debatte

Zur Zeit gibt es auf der politischen Bühne eine außerordentlich „interessante“ Diskussion darüber, ob und in welcher Höhe es Auslösewerte geben soll, bei deren Erreichen Aktionsplanungen anzugehen sind. Das Bundesumweltministerium favorisiert Werte, die die aktuelle Lärmwirkungsforschung recht gut abbildet ($L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$, $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$) (siehe den Beitrag von Karen Jahn). Viele Bundesländer sehen jeweils 5 dB(A) höhere Werte als das Maß aller Dinge an. Einige wenige Länder meinen sogar, dass

Zeitplan für die Erarbeitung von Lärmkarten und Aktionsplänen			
Untersuchungsbereich	Phase	Lärmkarten bis	Aktionspläne bis
Ballungsräume >250.000 Einwohner	1	30. Juni 2007	18. Juli 2008
Hauptverkehrsstraßen >6 Mio. Fahrzeuge/Jahr			
Haupteisenbahnstrecken >60.000 Züge/Jahr			
Großflughäfen >50.000 Bewegungen/Jahr			
Ballungsräume >100.000 Einwohner	2	30. Juni 2012	18. Juli 2013
Hauptverkehrsstraßen >3 Mio. Fahrzeuge/Jahr			
Haupteisenbahnstrecken >30.000 Züge/Jahr			



Klarer Grenzwert: Spätestens nach dem dritten Lied ist Schluss.

Foto: *sxc.hu*

über Lärminderungsmaßnahmen aus Kostengründen erst ab Werten von $L_{den} = 75 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 65 \text{ dB(A)}$ nachgedacht werden sollte. Sollten sich die letztgenannten Länder durchsetzen, wäre die ohnehin in vielen Passagen bereits im Englischen recht schwammig formulierte Umgebungslärmrichtlinie – die durch die nicht immer nachvollziehbare Übersetzung ins Deutsche nicht besser wurde – eine für die Masse der Lärmbelasteten nahezu wirkungslose Gesetzesinitiative.

Ungeachtet dieser nicht immer von Sachverstand geprägten Debatte haben sich einige Städte und Bundesländer auf den Weg gemacht, die Anforderungen der Richtlinie zu erfüllen. So hat etwa Norderstedt den kompletten Prozess nahezu abgeschlossen (siehe den Beitrag von Anette Reinders), Berlin beginnt gerade mit der Aktionsplanung (die Kartierung wird wohl in Kürze vergeben), Bremen und Hamburg stecken in den Kartierungsarbeiten und das Bundesland Hessen holt gerade Angebote für die Lärmkartierung von etwa 1.500 km Straßen, den Frankfurter Flughafen sowie die Ballungsräume Frankfurt und Wiesbaden ein.

Geld ist da

Wenn es um die Erfüllung der Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie geht, sind die Kommunalen Spitzenverbände unisono so zu hören: Wir haben kein Geld! Diese Aussage ist zweifach falsch, denn:

- Die Kommunen haben Geld, nur meinen sie es nicht für die Aufgaben der Umgebungslärmrichtlinie ausgeben zu können. Sie haben also andere Prioritäten.
- „Leise“ Städte sind für MieterInnen, aber auch für Menschen, die Wohneigentum haben oder erwerben möchten, attraktiver. Lärminderung ist deshalb eine lohnende Investition in die kommunale Zukunft, die häufig mehr Nutzen bringt als Kosten erzeugt.

Daher fordert die Umgebungslärmrichtlinie, die Maßnahmen der Aktionsplanung einer Kostenwirksamkeits- und einer Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen. Doch was ist der Nutzen von Lärminderung und wie erfasst man ihn? Aus den Ergebnissen einer Analyse der 1%-Wohnungsstichprobe des statistischen Bundesamtes ist erkennbar, dass KäuferInnen von Einfamilienhäusern in lauter Umgebung über weniger Einkommen verfügen als KäuferInnen von ruhigen Wohnimmobilien.⁷ Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagwert von 45 dB(A) nachweisbar.⁸

Auch Mieteffekte sind zu beobachten. So sinkt nach einer Studie von Ecoplan⁹ der Mietpreis bei Zunahme des Lärmpegels je dB(A) um 0,9%. Andere Studien kommen zu vergleichbaren Wertminderungen. Unterstützt wird dies durch die von der EG-Arbeitsgruppe „Health and Socio-Economic Aspects“ ermittelte Zah-

lungsbereitschaft privater Haushalte für Lärminderungsmaßnahmen von 25 € pro Haushalt, dB(A) und Jahr.¹⁰

Aus Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu Aktionsplanungen der Lärmkontor GmbH lässt sich sehr vorsichtig ableiten, dass bei einer mittleren Monatsmiete von 350 € pro Person ein mittlerer Mietverlust von 20 € je dB(A) über 50, Einwohner und Jahr entsteht. Unter allen Unwägbarkeiten, die mit Steuerschätzungen zusammen hängen, könnte man einen Verlust von mietebezogenen Steuern von 2 € je dB(A) über 50, Einwohner und Jahr annehmen. Beispiel: Eine Stadt, die ihre 250.000 EinwohnerInnen im Durchschnitt um 2 dB(A) entlastet, würde zusätzliche Steuereinnahmen von 1 Mio. € pro Jahr erzeugen können. Hinzu kämen etwa auch rein kommunale Mehreinnahmen aus der Grunderwerbsteuer. Zudem – und das muss hier betont werden – reduziert Lärminderung natürlich die Risiken für die Gesundheit, die Belästigungsreaktionen sowie Kommunikations- und Schlafstörungen.

Anmerkungen

- 1) Grünbuch der Europäischen Kommission vom 4.11.1996 über die künftige Lärmschutzpolitik
- 2) Invitational Conference on the EU's Future Noise Policy, Copenhagen 1998
- 3) Richtlinie 2002/49/EG der Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.6.02 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- 4) Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS (Stand: 15.5.06), Vorl. Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen VBUSch (10.5.06), Vorl. Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen VBUF (10.5.06), Vorl. Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie- und Gewerbe VBUI (10.5.06), Vorl. Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm VBEB (Entwurfsstand: 28.6.06)
- 5) Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.6.05
- 6) 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6.3.06
- 7) Penn-Bressel, G.: Verkehrslärm und Wohnstandortverhalten – Auswirkungen auf Mieten und Immobilienpreise. In: Die freie Wohnungswirtschaft, Bonn, Oktober 1983
- 8) Umweltbundesamt: „Kosten des Lärms“, Berichte 9/91
- 9) ECOPLAN – Wirtschafts- und Umweltstudien (Hrsg.): Externe Lärmkosten des Verkehrs: Hedonic Pricing Analyse, Arbeitspapier (Vorstudie II), im Auftrag des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; Bern 2000
- 10) Working Group „Health and Socio-Economic Aspects“: Position Paper, 2003

☞ Dipl.Ing. Christian Popp ist Geschäftsführender Gesellschafter der Lärmkontor GmbH sowie der Aktionsplanungsfirma LK.Argus GmbH. www.laermkontor.de

Modellprojekt Lärminderungsplanung in Norderstedt

Lebenswert leise oder viel Lärm um nichts?

Norderstedt ist bundesweit die erste Kommune, die im Rahmen eines Modellprojektes mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie begonnen hat. Der Lärminderungsplan der schleswig-holsteinischen Stadt stößt vielerorts auf Zustimmung, doch bei der Umsetzung hapert es.

Anette Reinders

Norderstedt, eine junge Stadt mit 73.000 EinwohnerInnen, liegt in der Metropolregion Hamburg. Bereits im Jahr 2002 verabschiedeten die politischen Gremien ein Leitbild¹ für die Lärminderungsplanung, das u.a. folgende Eckwerte beinhaltete:

Schutz der Gesundheit: kein Mensch ist einer gesundheitsgefährdeten Lärmbelastung von 65 dB(A) oder mehr ausgesetzt,

Störungsfreier Schlaf: alle NorderstedterInnen werden vor nächtlichen Lärmbelastungen von mehr als 45 dB(A) geschützt,

Störungsfreie Kommunikation: in allen Wohn- und Erholungsgebieten soll die Lärmbelastung nicht mehr als 55 dB(A) betragen.

Für die Umsetzung wurden Handlungsziele festgelegt, nach denen bestehende Lärmkonflikte beseitigt bzw. neue Konflikte bei der Aufstellung von Bebauungsplänen verhindert werden sollen.

Im Jahr 2004 wurde die bestehende Lärminderungsplanung an die Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie angepasst – dieses Modellprojekt wird durch die Metropolregion Hamburg unterstützt und gefördert. Bereits vorher waren der Gewerbe-, Sport- und Freizeit- sowie Straßen- und Schienenverkehrslärm analysiert, Schallimmissionspläne und Betroffenheitsuntersuchungen erstellt sowie das Potential an lärmindernden Maßnahmen im Stadtgebiet ermittelt worden.² Nun sollte ein Aktionsplan unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erstellt werden.

Kritik gab es in dieser Phase von der Grün Alternativen Liste in Norderstedt (GALiN). Denn das Problem Fluglärm wurde komplett ausgespart, obwohl über dem Norderstedter Stadtgebiet 46,4% aller Starts und Landungen des Hamburger Airports abgewickelt werden. Der Flughafen zählt nur noch als Standortvor-

torInnen betreut, wurden dann vier Arbeitsgruppen gegründet, die mit Hilfe von Fachleuten Vorschläge für eine Lärminderungsplanung erarbeiten sollten: Die AG Radverkehr/öffentlicher Personennahverkehr, die AG Stadtverträglicher Straßenverkehr, die AG Lärmschutzmaßnahmen in Wohngebieten sowie die AG



Die ruhige Idylle täuscht...

Foto: Anette Reinders

teil – mit den schädlichen Auswirkungen wird die Bevölkerung allein gelassen.

Für die Aktionsplanung wurden im Juni 2004 auf einer Auftaktveranstaltung Interessierte für eine Bürgerbeteiligung an diesem Projekt gewonnen. Von Modera-

Ruhige Gebiete. Das Beteiligungsprojekt war von Anfang an auf ein Jahr begrenzt. Inzwischen hat sich daraus die „Interessengemeinschaft Lärminderung Norderstedt (ILN)“ entwickelt, die aber bislang kaum in Erscheinung getreten ist.³



...denn da gibt es in der Nachbarschaft noch den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel

Foto: pixelquelle.de

Stand des Projekts

Soweit die Planung, doch wie sieht die politische Realität aus? In den städtischen Gremien spielt die Lärmschutzplanung keine Rolle. Hin und wieder wird der Zwischenstand des Projektes im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr präsentiert, dann geht man zur Tagesordnung über und beschließt mit der absoluten CDU-Mehrheit einen Bebauungsplan nach dem anderen, bei dem das Überschreiten der festgelegten Grenzwerte toleriert wird. So z.B. im Ortsteil Garstedt, wo im B-Plan Meyerwiese folgendes zu lesen war: „Im Leitbild der „Lärminderungsplanung Norderstedt“ (...) wurde beschlossen, zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse maximal 65 dB(A)_{tags} und für eine angemessene Aufenthaltsqualität im Freien max. 55 dB(A) einzuhalten. Weiter sollten zur Einhaltung der Bedingung für einen ungestörten Schlaf 45 dB(A)_{nachts} nicht überschritten werden.“

Diese Werte können an der dem Friedrichsgaber Weg zugewandten Seite für Innenräume nur unter erheblichen baulichem Aufwand gewährleistet werden (z.B. schallgedämmte Lüftungen, da Fenster öffnen nicht möglich). Bei der Wohnnutzung werden nur in den rückwärtigen Teilen weniger als 65 dB(A) erzielt. Der Zielwert für ruhigen Schlaf (<45 dB(A)) wird an keiner Stelle gewähr-

leistet. Durch das Verkehrsaufkommen und der daraus resultierenden Lärmbelastung ist schon jetzt keine angemessene Aufenthaltsqualität im Freien (< 55 dB(A)) gegeben.“⁴ Der Ordnung halber sei erwähnt, dass das Wohngebiet in der Einflugschneise des Hamburger Flughafens liegt, aber diese Lärmquelle findet, wie bereits erwähnt, keine Aufmerksamkeit.

Fast zeitgleich wird ein weiterer B-Plan verabschiedet, in dem es u.a. heißt: „Mit Ausnahme des Gebäudes am Buchenweg werden die in dem Leitbild des „Lärminderungsplans Norderstedt“ (...) beschlossenen 65 dB(A)_{tags} für gesundes Wohnen eingehalten.“⁵ Die Werte für die Nachtzeit werden in diesem Gebäude ebenfalls überschritten, bei den übrigen Gebäuden geht man davon aus, dass an der der U-Bahn zugewandten Seite keine Schlaf- und Aufenthaltsräume geplant sind.

Die Bevölkerung hält sich zurück

Viele engagierte BürgerInnen sowie VertreterInnen aus Umwelt- und Naturschutzverbänden haben sich zum Teil erst gar nicht in die Erarbeitung des Lärminderungsplanes eingebracht. Sie sind aufgrund der Nichtberücksichtigung der Ergebnisse der Agenda 21-Arbeitsgruppen, die in zahlreichen Sitzungen mit großem

Engagement und Zeitaufwand von ihnen erarbeitet wurden, frustriert und fühlen sich nicht ernst genommen. „Nach dem bisherigen Verlauf befürchten wir, dass auch bei der Lärminderungsplanung ein Großteil der Politik nicht bereit ist, die Ergebnisse bei politischen Entscheidungen zu berücksichtigen“, so Dr. Herwig Niehusen vom BUND.

Auf einer Tagung in Hamburg präsentierte vor kurzem der Leiter des städtischen Umweltamtes die Eckpunkte des Aktionsplanes. Neben kurzfristigen Schritten wie Tempolimit, LKW-Nachtfahrverbote, Förderung des Radverkehrs wird auch im Bau zweier Umgehungsstraßen⁶ eine mögliche Perspektive gesehen. Es darf doch stark bezweifelt werden, ob man den BürgerInnen den Bau neuer Straßen, mit denen z.T. wertvolle ökologische Flächen bzw. Naher-

holungsgebiete zerstört werden, als Lärmschutzmaßnahme verkaufen kann. Zumal es auch Überlegungen der Mehrheitsfraktion gibt, an Teilen dieser Straßen neue Wohnbebauung anzusiedeln.

In Norderstedt selbst ist von dem Aktionsplan noch nichts bekannt. Denn die Ergebnisse der Lärminderungsplanung werden vom Oberbürgermeister derzeit unter Verschluss gehalten. Vermutlich passen die Ergebnisse nicht in das stadtentwicklungspolitische Konzept der alleinbestimmenden CDU, für die nur neue Straßen, ein Autobahnanschluss, neue Gewerbegebiete und die Landesgartenschau zielbestimmend sind.

Anmerkungen

1) Einstimmiger Beschluss des Unterausschusses am 19.06.02, mehrheitlicher Beschluss im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 20.06.02

2) Hrsg.: Stadt Norderstedt, Norderstedt lebenswert leise, Mai 04, <http://www.norderstedt.de>, Pfad: Die Stadt/ Umwelt, Abfall & Natur/ Lärm/ Lebenswert leise

3) www.iln-homepage.de

4) B-Plan 23 – Garstedt, Beschluss der Stadtvertretung Norderstedt vom 27.01.04

5) B-Plan 34 – Garstedt, Beschluss der Stadtvertretung Norderstedt vom 30.03.04

6) Lärmkontor GmbH, Das Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie – und was machen die anderen, Tagung in Hamburg, 16./17.03.06

➔ Anette Reinders ist Fraktionsvorsitzende der Grün Alternativen Liste in Norderstedt (GALiN). www.galin.de

Lärmminderungsplanung in München

Das Umweltproblem Nr. 1 kostet Geld

In München ist Lärmschutz schon länger Thema. Damit hat die Stadt hat schon einige Hausaufgaben gemacht, die im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie nun auch auf andere Kommunen zukommen. Eine Erfahrung ist: Lärmminderungsplanung kostet Geld.

Joachim Lorenz

In München hat man schon vor über zehn Jahren auf Beeinträchtigungen durch Lärm reagiert. Aufgrund eines Stadtrats-Beschlusses Anfang 1994 wird versucht, über Lärmminderungspläne die Bevölkerung zu schützen und so die Wohnqualität zu verbessern. Bis 2005 war § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Grundlage, seit Juli 2005 ist nun die EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht gegossen (S. die Beiträge von U. Lahl und C. Popp). Die landesrechtlichen Zuständigkeitsregelungen liegen derzeit in Bayern leider noch nicht vor.

Lärmminderung konkret

Die Grundstruktur bleibt: Zunächst werden die Lärmquellen in Beurteilungspegelplänen (künftig: strategische Lärmkarten) erfasst. Darauf bauen sich dann Maßnahmenpläne (nun: Lärmaktionspläne) auf. In München wurden bereits für 16 Teilgebiete Beurteilungspegelpläne ausgearbeitet; für acht davon sind schon Maßnahmenpläne erstellt. Damit ist eine Fläche von ca. 37 km² abgedeckt – ca. 12% der Münchner Gesamtfläche. Die Größe der Teilgebiete ist u.a. abhängig von der Lärmquelle, des damit verbundenen Konflikts und der Gebietsstruktur. Daher variiert deren Größe sehr stark und liegt zwischen 0,16 km² und 7,2 km². 60 km des Hauptstraßennetzes – das entspricht 13% – sind hier erfasst.

Meistens ergeben sich die stärksten Lärmkonflikte im Bereich des Hauptstraßennetzes. Die Beurteilungspegel an Wohngebäuden neben Hauptverkehrsstraßen liegen z.T. über 80 dB(A) tags bzw. 70 dB(A) nachts. Auch kommt es immer wieder zu Konflikten, wenn Gewerbe mitten im Wohngebiet liegt. So ist die Belastung der Nachbarschaft des



Lärmquelle Großveranstaltung: Wie hier vor dem WM-Spiel Schweiz-Korea in Hannover ist Mitfeiern manchmal die beste Lösung Foto: rah

Schlachthofs oder der Großmarkthalle durch den Lieferverkehr enorm. (Groß-) Veranstaltungen wie im Olympiapark sorgen immer wieder für Beschwerden. Um hier Abhilfe zu schaffen, hat das Münchner Referat für Gesundheit und Umwelt umfangreiche Vorschläge gemacht, die sich in drei Kategorien unterteilen lassen: **Organisatorisches/ Maßnahmen an der Quelle** sind Verkehrsvermeidung, Verkehrslenkung (insbes. der Lkws) und -beruhigung, Förderung des Umweltver-

bundes, aber auch Auflagen für Veranstaltungen, Industrie- und Gewebeanlagen. So ist im Falle der Großmarkthalle und des Schlachthofs für den bis 2008 zu erstellenden Aktionsplan als Vorschlag vorgesehen, beide nur noch über Zentraleinfahrten zu befahren. Zur Zeit nutzen viele Lkw Neben-Einfahrten und passieren dabei Wohngebiete. Die an einer Hauptstraße gelegene Zentraleinfahrt kann dagegen ohne Wohngebiete zu durchfahren erreicht werden. Allerdings wären – je

nach der Anfahrtsrichtung – teilweise großzügige Umfahrungen des Münchener Stadtzentrums erforderlich. Daher sind im Vorfeld noch klärende Gespräche mit den Gewerbebetrieben und der Münchener Kreisverwaltungsbehörde notwendig.

Anderes Beispiel: Um Lärmkonflikte bei Großveranstaltungen im Olympiapark zu minimieren, wurden Auflagen entwickelt, die sowohl die Durchführung der Veranstaltungen ermöglichen als auch das Ruhebedürfnis der AnwohnerInnen berücksichtigen. So wird der zulässige Hörschallpegel durch Lautstärkebegrenzer (Limiter) eingestellt. Livemusik muss i.d.R. um 22 Uhr beendet werden. Leisere Veranstaltungen können auch danach stattfinden. Grundsätzlich wird jede Veranstaltung einzeln beurteilt. So können weitere, auf den jeweiligen Anlass zugeschnittene Maßnahmen sinnvoll ein- bzw. umgesetzt werden.

Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung und Verminderung der Schallausbreitung erfolgen auf und entlang von Straßen. Dazu zählen lärmindernder Belag, Schallschutzwand, bzw. -wall. Solch eine Schallschutzwand stellt immer einen Eingriff in das Ortsbild dar, im Vorfeld ist daher eine Abstimmung mit dem zuständigen Fachreferat für Stadtplanung und Bauordnung erforderlich.

Maßnahmen an Gebäuden sind passiver Schallschutz, der Einbau von Schallschutzfenstern, Grundrissorientierung (schutzbedürftige Räume wie Schlaf- und Kinderzimmer befinden sich an der lärmabgewandten Seite eines Gebäudes) sowie der Lückenschluss durch Schallschutzbebauung.

Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Entwicklung von Lärminderungsmaßnahmen wurde in einigen Teilgebieten die Bevölkerung beteiligt. Dies geschah im Vorgriff auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie, die hohe Anforderungen an die Öffentlichkeitsarbeit stellt. So wurden alle 23.600 Haushalte innerhalb des Untersuchungsgebietes Olympiapark per Postwurfsendung über die Lärminderungsplanung informiert. Mit dem Falblatt war eine Antwortkarte mit Fragebogen verbunden. Darin wurde die Belästigung durch die Hauptlärmquellen (Straße, Schiene, Gewerbe, Gaststätten/Biergarten, Sportanlagen, Veranstaltungen) systematisch abgefragt. Zusätzlich

konnten Vorschläge zur Lärminderung gemacht werden.

Die Auswertung der 1.220 Antwortbögen zeigte, dass sich die Bevölkerung im Befragungsgebiet vom Straßenverkehr mittel oder stark belastet fühlt (86%). Auch bei den Vorschlägen wurden Maßnahmen gegen Verkehrslärm am häufigsten genannt, u.a. auch ein Tunnelbau. Am zweithäufigsten wurde der Lärm aus Veranstaltungen als störend genannt (52%). Oftmals wünschten sich die AnwohnerInnen „weniger Veranstaltungen“. Dies zeigt deutlich, dass neben der Lautstärke vor allem auch die Anzahl der Veranstaltungen im Olympiaparkgelände als problematisch angesehen werden muss. Die Ergebnisse der Befragung sollen, so weit dies den seit 2005 gültigen gesetzlichen Vorgaben entspricht, in die Aufstellung des Aktionsplans 2008 einfließen. Ob und inwieweit die Vorschläge umgesetzt werden können, wird auch davon abhängen, wie sie im Einzelnen mit anderen Belangen – wie z.B. Städtebau oder Verkehrsmanagement – zu vereinbaren sind.

Die Postwurfsendung erreichte die gesamte in diesem Gebiet wohnende Bevölkerung. So konnte sie frühzeitig informiert werden. Darüber hinaus war die Befragung mit ca. 11.000 € Gesamtkosten inkl. Auswertung relativ kostengünstig und wegen der relativ hohen Zahl an Rückmeldungen aussagefähig. Die Bürgerbefragung ist somit eine effektive und effiziente Vorgehensweise, die den steigenden Bedürfnissen nach Information und Beteiligung Rechnung trägt.

Zusammenwirken mit anderen Projekten

In München werden neben der Lärminderungsplanung auch in weiteren Projekten und Programmen Lärmschutzmaßnahmen untersucht bzw. deren Einbau gefördert. So wurden mit dem städtischen „Schallschutzfensterprogramm“ im Zeitraum 1975-2003 bei ca. 2600 Objekten in ganz München der Einbau von ca. 58.000 Schallschutzfenstern und -türen finanziell unterstützt. Hierfür entstanden der Stadt München Kosten von ca. 16 Mio. € Gefördert wurden Anwesen, die Lärmpegeln von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind. Das städtische Programm „Wohnen am Ring“ soll durch maßgeschneiderte Lösungen die Wohnqualität entlang der Hauptverkehrsader Mittlerer Ring verbessern. Im

Programm enthalten sind Maßnahmen wie Loggienverglasungen, Schiebeläden (Schallschutzelemente für Schlafzimmerfenster aus Alupaneelen und Mineralwolldämmung mit schallgedämmten Lüftungsschlitzen) oder spezielle Gläser.

Die Kommunen brauchen Förderprogramme

Lärminderungsplanung wurde bereits seit Anfang der 90er Jahre im BImSchG als Pflichtaufgabe der Kommunen festgelegt. Allerdings sind die Kosten hoch. Die Analyse der nach altem Recht erstellten Lärmkarten und Aktionspläne ergab für München folgende Werte (die nicht direkt auf die Lärminderungsplanung nach neuem Recht übertragbar sind): Für die Lärmkarten fallen etwa 1,50 € pro Einwohner an, für die Aktionspläne inklusive Bürgerinformation und -befragung etwa 2,50 €. Die hohen Kosten führten dazu, dass viele Gemeinden angesichts der leeren Haushaltskassen weder die Lärmkarten noch die Maßnahmenpläne erarbeiteten, geschweige denn, dass sie sich an die noch wesentlich kostspieligere Umsetzung wagten.

Lärm ist unter den Gesichtspunkten der Lebensqualität und Gesundheitsvorsorge allerdings in großen Städten im Bewusstsein der Bevölkerung – noch vor der Feinstaubbelastung – das Umweltproblem Nr. 1. Solange jedoch die Kommunen bei der Finanzierung der Lärminderung allein gelassen werden, wird das Umweltproblem Nr. 1 nicht konsequent angegangen werden können. Es fehlt an Förderprogrammen von Seiten des Bundes oder der Länder, insbesondere für investive Maßnahmen.

Darüber hinaus werden die EU-weit vorgegebenen Fristen zur Erarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne nicht eingehalten werden können. Hier spielt neben den Kosten die verspätete Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht und die zum Teil nicht vorliegenden Zuständigkeitsregelungen der Länder eine nicht zu unterschätzende Rolle. Es ist zu befürchten, dass die an sich positiv zu bewertende EU-Umgebungslärmrichtlinie ein stumpfes Schwert bleiben wird.

☞ Joachim Lorenz (Bündnis 90/Die GRÜNEN) ist Referent für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München und Vorsitzender des Umweltausschusses des Deutschen Städtetages. www.muenchen.de/rgu

Düsseldorfs Masterplan gegen Straßenverkehrslärm

An einer anderen Verkehrspolitik führt kein Weg vorbei

Dass es im schwarz-gelb regierten Düsseldorf überhaupt einen Durchbruch bei der Bekämpfung des Straßenverkehrslärms gab, geht auf die bündnisgrüne Kappe. Entscheidende Einschränkungen durch Verkehrslenkung sind bei diesen Mehrheiten allerdings nicht drin.

Iris Bellstedt, Werner Görtz

Für eine Stadt mit 580.000 EinwohnerInnen sind 200.000 BerufspendlerInnen, die täglich zu ihrem Arbeitsplatz in die Innenstadt fahren, viel. Dazu kommen noch einmal 200.000 Menschen, die die City zum Einkaufen besuchen. Obwohl die Region im Ansatz über ein gutes öffentliches Nahverkehrsnetz verfügt, kommen die meisten mit dem Auto und tragen erheblich zu Luftbelastungen und Straßenverkehrslärm bei.

Ruhe im Wohngebiet, Krach an den Hauptverkehrsachsen

Bereits seit den 80er Jahren werden innerstädtische Wohnquartiere durch Verkehrsberuhigung und Durchfahrts-Einschränkungen mit Erfolg entlastet. Citynahe Stadtteile wurden dadurch erheblich urbaner und attraktiver, allerdings auf Kosten einzelner Hauptverkehrsachsen, auf denen der Verkehr nun gebündelt ist. Im Ergebnis sind diese Straßenschluchten mit Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxiden hoch belastet. In der Innenstadt mit ihrer dichten Blockrandbebauung liegen die Lärmpegel an den Gebäudewänden hier häufig über 75 dB(A) am Tag und über 60 dB(A) in der Nacht.

Die Stadt Düsseldorf hatte bereits 1996 eine umfassende Lärmbestandsaufnahme gestartet und begonnen, einen Lärmminierungsplan nach dem damaligen § 47a BImSchG aufzustellen. Wichtigstes Ergebnis waren Schallimmissionspläne, für die die Pegel der verschiedenen Lärmarten für das gesamte Stadtgebiet gebäudescharf aus Emissions- und Verkehrsdaten errechnet wurde. Mit den standardisierten Rechenmodellen sind bei ver-

änderter Verkehrsbedingung oder Bebauungsstruktur eine ständige Aktualisierung möglich. Damit können auch die Auswirkungen von Planungsvorhaben im Vorhinein prognostiziert werden. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert inzwischen von den Städten und Gemeinden verbindlich die Aufstellung solcher Lärmpläne.

Für Düsseldorf können die gebäudegenauen Pläne für Straßen- und Schienenlärm im Internet eingesehen werden.¹ Die Lärmkarten ermöglichen auch eine genaue Analyse, wieviele Menschen in welchen Stadtteilen von welcher Lärmart betroffen sind. Für den Straßenverkehrslärm ergab sich folgendes Ergebnis:

- 108.000 Personen (ca. 18% der Wohnbevölkerung) sind an ihren Wohnungsmauern tagsüber einen Straßenlärmpegel von > 70 dB(A) ausgesetzt.
- Etwa 70.000 EinwohnerInnen (ca. 12% der Wohnbevölkerung) leben mit einem Pegel zwischen 65 und 70 dB(A).
- In der Nachtsituation sind mehr als 74.000 DüsseldorferInnen (12,5% der Bevölkerung) einem Pegel > 65 dB(A) ausgesetzt.

Damit erweist sich der Straßenverkehrslärm als wichtigste Lärmquelle in der Stadt, gefolgt vom Schienenlärm. Umfragen in der Bevölkerung und Studien des Umweltbundesamtes kommen für die



Hier zur Nachtruhe zu kommen, ist gar nicht so leicht

Foto: photocase.com

Bundesrepublik zum gleichen Ergebnis. Wenn man bedenkt, dass medizinisch ein Wert von 35 dB(A) nachts als sinnvoll erachtet wird, ist die große gesundheitspolitische Dimension erkennbar.

Kleine Kommission Lärm

Aufgrund der regelmäßigen Berichterstattung der Verwaltung im Ausschuss für Umweltschutz setzte dieser eine Kleine Kommission Lärm ein. In ihr erarbeiteten Politik und Verwaltung Verbesserungsvorschläge. Erfreulicherweise wurde der Vorstoß der Grünen, endlich das Thema Lärmschutz ernster zu nehmen und dafür Haushaltsmittel bereit zu stellen, nach langem Ringen und vielen verblichenen Anträgen im Umweltausschuss und im Rat dann doch auch von CDU/FDP aufgegriffen. In der Folge wurde ein Masterplan zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms entwickelt, der am 15. Dezember 2005 vom Rat der Stadt Düsseldorf beschlossen wurde. Er sieht vor, in den nächsten fünf Jahren insgesamt 14,6 Mio. € in Lärmschutzmaßnahmen an 21 Straßenabschnitten zu investieren. Leider bleibt der Zeitrahmen vage, da viele Maßnahmen erst in „2010 ff.“ realisiert werden sollen und die Mittel somit nicht in der mittelfristigen Finanzplanung etabliert sind.

Chance vertan

Zwei Prämissen gab es: Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto darf nicht verschlechtert werden. Und alle Möglichkeiten zur Konzentration des Verkehrs seien weitgehend ausgeschöpft. Entsprechend kommen als Maßnahmen fast ausschließlich technische Lösungen zur Verminderung der Immissionen in Betracht. Damit bleibt der Masterplan

halbherzig und vergibt die Chance einer echten Innovation im Zusammenspiel von Umwelt-, Gesundheits- und Verkehrspolitik. Aber jegliche Verkehrslenkungsmaßnahmen, die dem MIV nicht die oberste Priorität einräumen, sind mit der CDU/FDP-Mehrheit hier nicht umsetzbar. Dies erfahren wir auch gerade leidvoll am Beispiel des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Die Grünen werden trotzdem auch zukünftig versuchen, hier gegenzusteuern und eine ganzheitliche Betrachtung einzufordern, die Lärminderung, Luftreinhaltung und Klimaschutzanforderungen miteinander verknüpft.² Nur so kann konsequent an der Quelle angesetzt, die Gesamtheit der Umwelt- und Gesundheitsbelastungen vermindert werden.

In einzelnen Fällen können laut Masterplan durch Geschwindigkeitsreduzierungen Änderungen bis zu 3 dB(A) erreicht werden. Ebenfalls emissionsmindernd wirken Rasengleise und lärmarmere Fahrbahnbelag. In einem Modellvorhaben sollen zunächst Erfahrungen mit der Verwendung von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) gemacht werden, die je nach Fahrgeschwindigkeit eine Minderung von über 7 dB(A) ermöglichen.

Neben diesen emissionsmindernden Maßnahmen kommen an vielen Stellen aber nur Abschirmungen wie Lärmschutzwände oder schallabsorbierende Auskleidungen in Betracht. In engen Straßenschluchten, wo auch dafür kein Platz ist, bleibt als letzte Lösung nur der Schutz des eigentlichen Wohnbereichs durch Schallschutzfenster. 1,3 Mio. € sollen als Fördermittel für ihren Einbau zur Verfügung gestellt werden, die Wohnungsbesitzer müssen in etwa die gleiche Summe drauflegen. Diese Förderung

läuft bereits seit 2005 mit gutem Erfolg. In der Beratung der Interessenten wird darauf geachtet, dass auch Überlegungen zur Wärmedämmung und zur Belüftung der Wohnung von der Hauptstraße abgewandten Seite aus berücksichtigt werden.

Prioritätenliste

Die Reihenfolge der Umsetzung der 21 Einzelmaßnahmen soll in Abhängigkeit der Anzahl der betroffenen AnwohnerInnen, der technischen Umsetzungsmöglichkeiten und insbesondere im Zusammenhang mit ohnehin geplanten Umbaumaßnahmen an betroffenen Straßenabschnitten erfolgen. Die Prioritätenliste wird in der Kleinen Kommission Lärm in regelmäßigen Beratungen festgelegt und fortgeschrieben. Die Umsetzung des Masterplans zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms ist ein wesentlicher Baustein für die stadtweite Lärminderung. Er wird eine spürbare Verbesserung des Wohnumfeldes von mehr als 20.000 Menschen bewirken.

Nicht nur Kommunen müssen ihre Hausaufgaben machen

Bei allen Straßenabschnitten handelt es sich um Bereiche, in denen die Stadt Düsseldorf Baulastträger ist. Auch mindestens genauso sanierungsbedürftig sind einige Autobahnabschnitte, bei denen die Kostenträgerschaft grundsätzlich beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen liegt. Die Stadt Düsseldorf wird sich auch hier für die kurzfristige Realisierung von Lärmsanierungsmaßnahmen einsetzen. Das Beispiel macht aber deutlich, dass auch die Länder und der Bund erhebliche Anstrengungen unternehmen müssen, um die zukünftig von der EU-Lärmrichtlinie vorgegebenen Sanierungsziele termingerecht zu erreichen. Dies gilt in besonderem Maße auch für Lärmschutz entlang der Hauptachsen der Deutschen Bahn AG.

Anmerkungen

- 1) www.duesseldorf.de/umweltamt/index.shtml
- 2) s. z.B. auch die Anfrage der Fraktion: Lärm in Klassenräumen, www.gruene-duesseldorf.de, Pfad Ratsfraktion/ Themen/ Schule

☛ Iris Bellstedt ist Sprecherin der GRÜNEN Ratsfraktion und Vorsitzende des Umweltausschusses in Düsseldorf. Kontakt: iris.bellstedt@t-online.de. Werner Görtz ist Leiter des Umweltamtes der Stadt Düsseldorf und Mitglied von Bündnis 90/Die GRÜNEN. Kontakt: werner.guertz@web.de

☛ **hintergrund**

Auswirkungen eines lärmarmen Fahrbahnbelages

Die erste Generation von lärmarmen Straßenbelägen erzielte nur geringe Schallpegelminderungen, langfristig nahm die Geräuschemission auf den ersten Versuchsstrecken sogar noch zu. Nun stimmt ein Praxistest auf der B17 in Augsburg zuversichtlich: Der neuartige, zweischichtige offenporige Asphalt mindert den Geräuschpegel dort um rund 7 dB(A) – eine Minderung um 10 dB(A) entspricht ungefähr einer Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke. Des Weiteren lassen sich nach neuesten Erkenntnissen lärmarme Straßenbeläge für unterschiedliche Geschwindigkeiten und Verkehrszusammensetzungen (LKW-Anteil) optimieren. (rah)

☛ Bericht des Umweltbundesamtes: „Lärmwirkungen von Straßenverkehrsgläuschen“, 12 S., www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3047.pdf