

Lärmaktionspläne

Der richtige Weg gegen den Krach

Lärmaktionspläne sind ein zentrales Instrument des Lärmschutzes vor Ort. In Baden-Württemberg sind zum Beispiel annähernd 600 Städte und Gemeinden dazu verpflichtet, einen Lärmaktionsplan für Hauptverkehrsstraßen zu erstellen. Was es braucht, damit am Ende auch tatsächlich weniger Dezibel die Ohren belasten, verrät unser Autor.

> Thomas Marwein

Im Juli 2018 hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit einem Urteil die Handlungsspielräume der Städte und Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung ausgeweitet. Das Verkehrsministerium des Landes hat diese aktuelle Entwicklung aufgegriffen und seinen sogenannten Kooperationserlass Lärmaktionsplanung¹ überarbeitet. Kommunen bekommen einen Leitfaden an die Hand, der wichtige Fragen beantwortet: Was macht einen erfolgreichen und guten Lärmaktionsplan eigentlich aus? Welche Vorhaben helfen tatsächlich? Und wie kann ich sichergehen, dass die Ideen aus meinem Lärmaktionsplan auch umgesetzt werden?

Der rechtliche Rahmen

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit seinem Urteil zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen² zunächst einmal klargestellt, dass Städte und Gemeinden das Heft des Handelns in der Hand haben. Damit geht eine gestiegene Verantwortung einher, denn Maßnahmen kommen nur in Betracht, wenn das einschlägige Fachrecht sie zulässt und das Für und Wider in allen Aspekten abgewogen wurde. So dürfen beispielsweise Verbesserungen an der einen Stelle nicht zu unzumutbaren Verschlechterungen an anderer Stelle führen. Eine möglichst frühzeitige Mitwirkung aller Beteiligten und der Öffentlichkeit ist daher für eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung besonders wichtig. So wird sichergestellt, dass die Kenntnisse und Bedürfnisse der Bevölkerung einbezogen sind und die Umsetzung zügig erfolgt.

Auch die Gegebenheiten vor Ort spielen eine große Rolle: Selten führt eine einzelne Maßnahme zu einer deutlichen Verbesserung. Die Kommunen sollten den Lärmschutz daher als Pakete verschiedener Vorhaben betrachten.

Weniger Straßenlärm, aber nicht nur

Typisch im Straßenbau sind zum Beispiel der Einsatz von lärmarmem Asphalt, Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern. Tempo 30 in Ortsdurchfahrten senkt die Schallemissionen vergleichsweise schnell und kostengünstig. Voraussetzung ist nach Paragraph 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung allerdings, dass aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Geschwindigkeitsbegrenzungen kommen insbesondere bei Lärmpegeln über 70 Dezibel – dB(A), um genau zu sein – tags und 60 Dezibel nachts in Betracht. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann man hier aber noch etwas weiter gehen: Bei der sogenannten Ermessensausübung wird berücksichtigt, dass laut Forschung Werte ab 65 Dezibel am Tag und 55 Dezibel in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen.

Lärmaktionspläne aber nur als Tempo-30-Kampagnen zu verstehen, griffe zu kurz. Für ruhige und sichere Ortsmitten kann die Kommune den gesamten Straßenraum umgestalten, etwa mit mehr Platz für Fuß- und Radverkehr. Steigt die allgemeine Aufenthaltsqualität, wird auch die Straße als weniger störend wahrgenommen. Angriffspunkt

kann auch die Architektur der umliegenden Gebäude sein.³ Es geht außerdem darum, ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Der Kooperationserlass empfiehlt Kommunen daher, ihre Lärmkartierung zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Wie könnte sich der Verkehr in Zukunft verlagern? Wo gibt es mehrere Lärmquellen – nicht nur von den Straßen –, die sich überlagern? Industriegebiete sind notorisch stark belastet.

Schlüsselbegriff Kooperation

Mitunter sehen Kommunen die Lärmaktionsplanung als reine Pflichtübung. Dabei gibt es gerade hier die Möglichkeit, größer zu denken und über die eigenen Gemeindegrenzen hinaus einen Gewinn an Lebensqualität zu erreichen. Ein gutes Beispiel für solche interkommunale Planung ist das Modellprojekt zur Gesamtlärbetrachtung, welches die Gemeinden Eislingen, Salach und Süßen im Filstal 2013 bis 2015 durchführten.⁴ Vor- und Nachteile einzelner Idee wurden einvernehmlich abgewogen. Das reduziert die Kosten der Lärmaktionsplanung gegenüber Alleingängen. Rund 175 Hinweise zu Problembereichen kamen aus der Bevölkerung über eine eigens eingerichtete Webseite. Unter anderem auf dieser Grundlage erarbeiteten die Modellgemeinden mit allen Straßenbaulastträgern und zuständigen Straßenverkehrsbehörden eine umfangreiche Liste. Am Ende des Projekts stand eine Lärmsanierungsvereinbarung mit rund 60 lärmindernden Maßnahmen.



Foto: Henry Be / Unsplash

Die Gesetzeslage muss weiter verbessert werden

Nach wie vor gibt es Verbesserungsbedarf. Vor allem die Grenzwerte sind immer noch zu hoch angesetzt. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat im Oktober 2018 die „Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region“ veröffentlicht. Sowohl in den maßgeblichen Vorschriften für die Bekämpfung des Verkehrslärms von Straßen und Schienenwegen, als auch in den höchstrichterlichen Urteilen dazu, liegt die Schwelle zur lärmbedingten Gesundheitsgefährdung etwa 15 Dezibel höher als in den Empfehlungen der WHO. Die seit Jahrzehnten immer wieder herangezogenen Schwellenwerte von 70 Dezibel am Tag und 60 Dezibel in der Nacht sind nach Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung überholt.

Deshalb haben wir im Februar 2019 ExpertInnen zu einem Fachgespräch eingeladen. Wir wollten klären, auf

welchem Weg wir eine gesundheitsverträgliche Lautstärke am besten erreichen. Die LärmwirkungsforscherInnen sehen einen erheblichen Nachbesserungsbedarf: In einem ersten Schritt sollte die Schwelle um fünf Dezibel auf 65 Dezibel am Tage und 55 Dezibel in der Nacht abgesenkt werden. Nach einer Modellrechnung können diese fünf Dezibel das Risiko schwerer Herz-Kreislauf-Erkrankungen um bis zu 15 Prozent senken. Läge der nächtliche Verkehrslärm konsequent unter 55 Dezibel, dann würden in einem Bundesland von der Größe Baden-Württembergs viele tausend Menschen weniger an starken Schlafstörungen leiden. Besonders profitieren jene, die bereits stark durch Straßen- und Schienenlärm belastet sind.

Diese Ergebnisse des Fachgesprächs haben die ExpertInnen der Lärmwirkungsforschung in einer gemeinsamen Erklärung („Memorandum of Understanding“) festgehalten. Sie gilt es nun in

eine aktive Politik für Lärmschutz zu überführen.

-
- 1) Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, PDF, 26 Seiten, auf vm.baden-wuerttemberg.de: <https://gruenlink.de/1llg>
 - 2) Vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17
 - 3) Vgl. AKP 5/2017: „Stadt? Kann ganz schön klingen!“ von Trond Maag und Andres Bossard, Seite 47 ff.
 - 4) Hintergrundpapier Modellprojekt „Leise(r) ist das Ziel!“, PDF, neun Seiten auf vm.baden-wuerttemberg.de: <https://gruenlink.de/1lln>
 - 5) Memorandum „Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit“, PDF, drei Seiten, Homepage der Lärmschutzbeauftragten unter vm.baden-wuerttemberg.de: <https://gruenlink.de/1llo>

> Thomas Marwein MdL (Grüne) ist Lärmschutzbeauftragter der Landesregierung von Baden-Württemberg.