

Lärmschutz konkret – Lärmschutzmaßnahmen in München eine Busexkursion am 27. April 2013

Lärm stört, verärgert, mindert die Leistungsfähigkeit, macht Schlaf weniger erholsam und führt zu ernsthaften Erkrankungen. Lärm hat in den letzten Jahrzehnten zugenommen und immer weiter in früher ruhige Tageszeiten vorgeschoben. Die Münchnerinnen und Münchner brauchen Schutz vor Lärm.

Der Arbeitskreis Lärm

Der AK Lärm gründete sich als gemeinsamer Arbeitskreis von Münchner Forum und Gesundheitsladen. Weitere BürgerInnen, sowohl Experten wie Betroffene arbeiten darin mit.

Die Aufgabe, die wir uns für das erste Halbjahr 2013 gestellt hatten, war eine Exkursion „Lärmschutz konkret“. Anlass waren der »Tag gegen Lärm« am 24.4. und die bevorstehende Behandlung des Lärmaktionsplans (LAP) im Stadtrat.

Wir gingen der Frage nach: Wie lassen sich auch an extrem lauten Straßen für die Anwohner Verhältnisse schaffen, die nicht krank machen. Welche Maßnahmen kann die Stadt München ergreifen?

Rainer Kühne, der früher im Landesamt für Umweltschutz tätig war, legte federführend die Route mit dem AK Lärm fest und sprach weitere Experten an.

Gerd Steger, vom Akustik-Büro Steger & Partner konnte aus erster Hand über Planung und Durchführung von Schallschutzmaßnahmen am Innsbrucker Ring berichten und ebenso über die älteste Münchner Lärmschutzwand an der Landsbergerstraße.

Dieter Kemmather aus dem Referat für Gesundheit und Umwelt erläuterte die rechtlichen Hintergründe, Ziele und ausgewählten Maßnahmen des Lärmaktionsplans.

Viele Bezirksausschussmitglieder, durch deren „Hoheitsgebiete“ wir fuhren und andere, wie z.B. Helmut Steyrer, bis 2012 Geschäftsführer der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS), ergänzten die Beiträge ortskundig.

Leider waren verschiedene Referate der Münchner Stadtverwaltung nicht an einer Beteiligung interessiert

ZOB – Zentral, aber schwer erreichbar

Startpunkt war der Zentrale Omnibusbahnhof an der Hackerbrücke.

Hier fragt man sich, warum man einerseits große Busse vom Mittleren Ring ins Stadtinnere holt, dann aber den Lagevorteil der Bahnhofsnähe nicht für eine fußläufigen Verbindung nutzt.

Von der Prachtstraße zur Lärmschneise

Die Prinzregentenstraße ist ein Einfalltor für den Verkehr aus Ostbayern. Die Isarparallele zwischen Englischem Garten und Isar wurde in den Sechziger-Jahren zur Nord-Süd-Verkehrsverbindung ausgebaut. Der Arbeitskreis „Isarlust“ des Münchner Forums wird einer temporären Umwidmung zum Boulevard den Münchnern die Qualität dieses Ufers wieder bewusst machen.

Maßnahmen im Lärmaktionsplan

Bei der Wahl der Strecke lagen Maßnahmen am Verkehrsgeschehen und an Straßen und Gebäuden zugrunde, die der Entwurf des LAP vorschlägt bzw. zurückweist.

Noch mehr Tunnel?

Wenn man sich nicht traut, den (MIV)-Verkehr zu bändigen, zu vermindern und zu verlangsamen, bringen Tunnel den besten Schallschutz – allerdings nicht an den Ein- und Ausfahrten und nicht in den zuführenden Straßen, die im Gegenteil dadurch mehr (Zufahrts-)Verkehr abbekommen.

Doch konnten wir sehen, dass da, wo der Mittlere Ring ganz im Tunnel verschwindet, sich das Leben die wiedergewonnenen Flächen an der Richard-Strauß-Straße aneignet. Viele Fußgänger und Radler sind unterwegs, die Rest-Straße an der Oberfläche lässt sich auch abseits der Ampeln queren, Geschäfte und Straßencafés locken Besucher.

Mehr Wohnungen – mehr Lärmschutz

An mehreren Abschnitten am mittleren Ring hat man mit einer ergänzenden Bebauung zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Offene Wohnhauszeilen quer zur Straße, die früher dem Verkehrslärm ungeschützt ausgesetzt waren, wurden mit zusätzlichen Häusern geschützt. So entstanden bewohnte Lärmschutzwände parallel zur Straße. Die Ansprüche an die neue Bebauung sind natürlich hoch, die neuen Wohnungen sollen nicht nur den Altbestand schützen, sondern selbst Wohnraum von guter Qualität ergeben und attraktiv ausschauen.

An der Richard-Strauß-Straße südlich des Effnerplatzes ist dies beeindruckend gelöst. In den nach hinten zur Ambergerstraße offenen Höfen hört man die Vögel singen. Aber nur durch zwei Türen gehend, gelangt man auf kurzem Weg zum Straßeninferno, wo (wohlgemerkt nicht in Tunnellage) der gesamte Ring-Verkehr vorbeitobt.

Die Ästhetik ohne Ohren erfreuen sich an der Fassade zum Ring hin, man sieht eine durch lebendigen grünen Farbtöne gemilderte Trutzburg, mit großen geschuppten Betonflächen und schmalen hohen Fenstern, Schießscharten ähnlich; zum Öffnen sind sie nicht gedacht. Die großartige Lärmreduzierung, die wir im Hof hören konnten, ist aber nicht für alle Wohnungen gleichermaßen spürbar; in den (nachträglich hinzugefügten) Dachwohnungen der Altbauten wirkt die Abschirmung weniger.

Aufs Ganze gesehen, scheint dies eine gelungene bauliche Ergänzung zu sein und viele Ring-Abschnitte könnten noch davon profitieren. Ähnliche Lösungen finden sich auch an der Altöttinger Straße, der Pertisaustraße und der Zornedinger Straße, die wir vom Bus aus sehen konnten.

Riegelbauten bringen aber andere Nachteile mit sich, nicht nur, dass sie Schall auf die gegenüberliegende Bebauung reflektieren, sie behindern die Durchlüftung und können deshalb nur dosiert eingesetzt werden.

Maßnahmen an den Häusern

Am Mittleren Ring Süd-Ost werden im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms „Soziale Stadt“ Abschnitte, die von keinem Tunnel profitieren, saniert.

Wo andere Lösungen nicht möglich sind, werden direkt an den Häusern in unterschiedlichen Kombinationen Schallschutzfenster, Schiebeläden, Loggienverglasungen und Wintergärten, verglaste Laubengänge und Fassadenverglasungen mit Lüftung eingesetzt. Wirkungsvolle Maßnahmen, solange man hinter geschlossenen Fenstern leben mag.

Lärmschutzwände

Lärmschutzwände gibt es bisher auch nur an wenigen Straßenabschnitten. Wir besichtigten drei Typen.

Transparent sind die Glaswände am Isarring und an der Effnerstraße.

Am Candidplatz, wo der Mittlere Ring in Hochlage über die Hangkante verläuft, sind auffällig gelb-grüne Lärmschutzwände angebracht, sie sind, was man nur von der Straße aus sieht, nach innen geknickt, um trotz begrenzter Höhe eine gute Wirkung zu erbringen, als zusätzliche

Nutzung ist die südliche Seite mit PV-Paneeelen bestückt. Passend dazu ist die daneben mit Loggienverglasung nachgerüstete Stadtparkasse ebenfalls mit gelb-grünen Elementen gegliedert.

Ganz anders die Lärmschutzwand, die die Reihenhäuser der Veldenerstraße vor dem Lärm der Landsberger Straße schützt, hinter gelochten Metalloberflächen wirkt absorbierendes Material als Lärmfalle. Dies war die allererste Lärmschutzwand, die in München entstanden ist. Von beiden Seiten begrünt, mit Nischen für große Bäume, hinterlässt sie einen recht schattigen Eindruck. Ihre Wirksamkeit aber bestätigen uns nicht Ohren und Messgerät, sondern auch ein Anwohner mit Hund.

An der Landsberger Straße ist die einst berechnete Pegelminderung inzwischen reduziert, denn die später erbauten gegenüberliegenden Häuser reflektieren den Verkehrslärm über die Mauer hinweg.

Wände brauchen Durchgänge und wo dies nicht, wie an der Richard-Strauß-Straße, verschließbare Türen sind, sondern Unterbrechungen in der Wand oder Toreinfahrten, kommt der Lärm herein, jede Öffnung ist deutlich zu hören und mindert den Lärmschutz der nahegelegenen Häuser.

Schallabsorbierende Fassaden

Dass es auch lärmschluckende Tunnelwände gibt, hatten wir an der Tegernseer Landstraße gelernt. Die dortige Troglage der Straße hatte fast nichts zur Lärminderung beigetragen, bis man die Innenwände mit schallschluckenden Materialien belegte.

Absorbierende Fassaden wären sinnvoll, überall wo sich Wohngebäude an stark befahrenen Straßen gegenüber stehen. Bisher gibt es als Beispiel in München nur die Fassade des Museum Brandhorst, an dem wir nicht vorbeikamen.

Lärmindernde Straßenbeläge

Bleiben noch die „leisen“ Straßenbeläge, die den Reifenlärm bei höheren Geschwindigkeiten deutlich mindern können. „Flüsterasphalt“ verträgt Bremsen und Anfahren nicht gut. Er mindert Reifengeräusche, bei Motorenlärm ist er wirkungslos.

Ein Abschnitt an der Chiemgaustraße und ein Stück der Fürstenrieder Straße sind als Versuchsstrecken so gebaut worden. Zur Zeit bringt er eine gerade spürbare Pegelminderungen. Weitere derartige Straßenbeläge sind in den nächsten Jahren nicht geplant, man wartet erst ab, wie er sich langfristig bewährt

Vorfahrt für den ÖV statt MIV

Nicht nur aus Lärmschutzgründen muss Verkehr weg vom Pkw auf Füße, Rad und ÖPNV verlagert werden. Attraktiver werden Bus und Tram, wenn sie am Stau vorbeifahren können.

In der Fürstenriederstraße erhält deshalb zu den Hauptverkehrszeiten der Bus eine eigene Spur, die hier am Wochenende zum Parkstreifen mutiert.

Die Tram-Westtangente ist längst überfällig und könnte den MIV noch besser ersetzen. Doch steckt sie hier noch in einer frühen Planungsphase.

Auch Einkaufszentren sollten keine neuen Anziehungspunkte für den MIV sein. Die Pasing-Arcaden wurden bewusst direkt neben dem Bahnhof errichtet, Probleme bereitet nun der Kundenverkehr, der eben doch nicht mit der S-Bahn kommt und vor allem die Anlieferung, die nicht über die neue Nordumgehung Pasing, sondern teilweise quer durch die Gartenstadt über die schon vorher übermäßig belastete Wohnsammelstraße Offenbach-/Meyerbeerstraße kommt.

Bürgerinitiative kämpft um Lärmschutz

Als Haupt-Station der Rundfahrt waren wir bei der Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße zu Gast, eine Pause mit Kaffee und Kuchen machte für die folgenden Vorträge und Erläuterungen wieder aufnahmefähig. Am Straßenrand stand ein Schallpegelmessgerät bereit, Infotafeln zeigten die Situation im Wohngebiet.

Die Offenbach-Meyerbeerstraße führt durch ein Gebiet mit offener Bebauung. Sie ist ausgewiesen als Wohnsammelstraße, wird aber als schnelle Verbindung zwischen Landsberger- und Verdistraße genutzt. Auch ein hoher LKW-Anteil ist dabei. Die Breite der Straße und ihr gerader Verlauf führen zudem zu überhöhter Geschwindigkeit. Sicherheit und Lärmschutz bleiben auf der Strecke. Mit einem langem und kostenreichen Kampf konnte im Jahr 2012 endlich die Anordnung von Tempo 30 und ein nächtliches Lkw-Verbot erreicht werden.

Auch weitere Nebenstraßen im Viertel sind stark befahren. Mit zusätzlichen Belastungen ist schon jetzt durch das neue Baugebiet Paul-Gerhard-Allee zu rechnen. Dort war eine S-Bahn-Station versprochen, die aber dann wieder aus der Planung fiel. Auch die Anbindung an die Nordumgehung Pasing durch einen eigenen Tunnel ist nicht mehr in der Planung. Die Initiative präsentierte die Ergebnisse eigener Messungen und Gutachten zu Verkehrsmenge, (Nicht-)einhalten der zulässigen Geschwindigkeit, Lärmbelastung.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

Der riesige, jahrelange Aufwand der IGOM kann nicht der Weg sein, auf dem sich Anwohner hunderter Straßen Entlastung verschaffen – oder zu verschaffen versuchen. Und München ist nicht der einzige Ort, der Verkehrsberuhigung braucht.

Deswegen sei hier auf die Europäische Bürgerinitiative „30 km/h – macht die Straßen lebenswert“ hingewiesen. Noch bis 12. November sammelt die EBI in allen EU-Ländern Unterschriften, auch der AK Lärm unterstützt diese Initiative.

Schutz ruhiger Gebiete

Eine weitere Umplanung der Exkursion veranlasste ein aufziehendes Unwetter. Der Aufenthalt an der Meyerbeerstraße wurde verlängert, der Gang in das ruhige Gebiet Nymphenburger Park ausgelassen.

Hier sollte es um die Kriterien für ruhige Gebiete gehen, welche nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vor einer weiteren Verlärmung zu schützen sind. Der Arbeitskreis wird dazu wieder eine Veranstaltung anbieten.

Wird München durch den Lärmaktionsplan ruhiger?

Tempo-30-Versuche an 10 Straßenabschnitten hatte der Stadtrat schon im Vorjahr abgelehnt. In dem nun zu vorliegenden neuen Entwurf ist nur noch ein Straßenabschnitt aufgenommen. Darüber hinaus ist in der ersten Stufe des Lärmaktionsplans als einzige Maßnahme, die rasch umgesetzt werden kann, nur noch Schallschutz am Bau vorgesehen.

Maßnahmen an den Häusern schützen nur die Wohnungen, Lärmschutzwände und Riegelbauwerke auch Gärten bzw. Höfe. Um den öffentlichen Raum zu schützen, helfen Tunnel, lärmarmere Asphalt und Tempo-30, jede Maßnahme, die Fahrzeuge leiser macht und die Zahl der lauten Fahrzeuge verringert, also z.B. Nahversorgung, Naherholung, CityLogistik, Förderung von Fuß- und Radverkehr. Lärm müsste einen Preis haben, den der Lärmverursacher zahlt und nicht der Lärmgeschädigte.

Fazit

Wenn Stadt ein Ort der Begegnung und der Erlebens sein soll und nicht nur eine Ansammlung von schallgedämmten Wohnkokons und Fahrkokons, muss der öffentliche Raum wieder zum Betreten einladen und Kommunikation leicht und erfreulich machen.