

Fachveranstaltung zur Lärmaktionsplanung in München

Laute Straßen – leise Politik?

Fachveranstaltung zur
Lärmaktionsplanung in München



Mittwoch, 16. Oktober 2013
14:00 – 20:15 Uhr

Klösterl-Seminarraum,
Waltherstr. 27, Rgb., 80337 München

Am 16.10.2013 wurde die Münchner Lärmaktionsplanung unter die Lupe genommen. Anlass dazu war, dass nun endlich der erste Lärmaktionsplan fertig und veröffentlicht war. Veranstalter waren der Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD), und der „Arbeitskreis (AK) Lärm“, gebildet von Gesundheitsladen München e. V. und Münchner Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e. V. sowie engagierten Bürger/innen.

Die inhaltliche Abstimmung erfolgte zwischen dem ALD und dem AK Lärm, Projektgelder kamen über den ALD vom Umweltbundesamt, die Vor-Ort-Organisation machte der Gesundheitsladen.

Die Tagung richtete sich an Fachleute, Journalist/innen und engagierte Bürger/innen. Aus Stadt- und Umlandgemeinden kamen Mitarbeiter/innen von Bauämtern, aus belasteten Straßen die Vertreter/innen von Bürgerinitiativen. Mit fast 50 Personen war der vorgesehene Raum bis zum letzten Winkel gefüllt. Das Programm begann um 14:00 Uhr und dauerte bis gegen 20:30 Uhr.

Michael Jäcker-Cüppers, Vorsitzender des ALD, hielt das Einführungsreferat und legte die physikalischen und technischen Grundlagen dar: Straßenverkehrslärm führt zu Beeinträchtigungen wie Belästigung, Leistungseinbußen und – besonders problematisch –

Gesundheitsschäden: So nehmen bei dauerhaft hohen Belastungen die Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu, das Infarktrisiko steigt. Geräusche wirken unterschiedlich, je nachdem, was ein Mensch gerade tut und sind somit natürlich auch individuell unterschiedlich beeinträchtigend. Besonders in Erholungs- und Schlafphasen trifft Lärm das Nervenkostüm ungeschützt. Die Lärmwirkungen verursachen auch finanzielle Schäden wie den Wertverlust von Immobilien. Den Lärmschutz gibt es allerdings nicht zum Nulltarif.

Die EU hat in Form der Umgebungslärmrichtlinie reagiert. Hier ist durch die Messgrößen L_{den} (gewichteter 24-Stunden-Mittelungspegel) und L_n (Nachtpegel) die unterschiedliche Empfindlichkeit berücksichtigt.

Kurz- und langfristige Schäden sollen vermieden werden. Mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und dem Umweltbundesamt fordert er:

- Zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken sollten 65/55 dB(A) tags/nachts nicht überschritten werden (Minimalziel).
- Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen sollten die Belastungen auf 55/45 dB(A) tags/nachts gesenkt werden (Mittleres Ziel).
- Langfristig sollten Werte von 50/40 dB(A) tags/nachts angestrebt werden (Optimaler Schutz)

Davon ist München noch weit weg. Schritt für Schritt und mit einer geschickten Kombination von Maßnahmen an der Lärmquelle und an den Übertragungswegen müssen die Lebensverhältnisse verbessert werden. Er fordert, Lärm ernster zu nehmen, verbindliche Schutzziele festzulegen und eine integrierte Lärmschutzpolitik zu verfolgen.

Dieter Kemmather vom Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) stellte den nun fertigen Lärminderungsplan von München vor. Bisher konnte nur ein kleiner Teil der Münchner Straßen berücksichtigt werden, und zwar die insgesamt 24 Abschnitte mit den meisten Anwohner/innen und dem lautesten Verkehr.

Das RGU hatte unter den möglichen Lärminderungsmaßnahmen für jeden Abschnitt eine oder mehrere ausgewählt, darunter insbesondere lärmarmen Straßenbelag, Temporeduzierung ganztags oder nur nachts oder nur für Lkw und da, wo sonst nichts möglich war, Schallschutzfenster. Der Stadtrat lehnte alle Tempo-30-Vorschläge ab, auch einen zeitlich befristeten Modellversuch, und beschloss stattdessen, das Schallschutzfensterprogramm auf diese Straßen auszudehnen, ohne den finanziellen Ansatz, jeweils 270.000 € für 3 Jahre, zu erhöhen.

Lärmschutz steckt auch in Maßnahmen, die z. B. für die Luftreinhaltung durchgeführt bzw. geplant wurden.

Georg-Friedrich Koppen, Leiter der Stabsstelle Mobilität im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München, stellte das Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Landeshauptstadt München vor und beschrieb die Strategien für die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. Er zeigte, dass dies wirkt: der Radverkehr hat seit 2002 von 10 auf 17 % zugenommen, der Autoverkehr von 29 auf 23 % abgenommen. Das Lärmproblem kann München aber nicht allein lösen – es braucht die verstärkte Abstimmung von Maßnahmen mit der Region.

Für den AK Lärm kommentierte Gunhild Preuß-Bayer den Münchner Lärmaktionsplan: zu spät, zu zaghaft und mit zu wenig Berücksichtigung der aufwendig erfragten Wünsche der Bürger/innen. Man spürt darin die Bedenken zu vieler Dienststellen und die Angst des Stadtrats vor dem/der Autofahrer/in.

„Geräusche hängen ab von Straßenbelag und Geschwindigkeit.“ Dr. Thomas Beckenbauer von Müller-BBM und stellvertretender Vorsitzender des ALD stellte verschiedene Arten von Straßenbelag vor, erläuterte die Messtechnik, die bauliche Ausführung und die Lebensdauer. Er machte deutlich, dass auch bei geringen Geschwindigkeiten lärmarme Beläge bis zu 7 dB(A) Lärminderung bringen. Alle lärmarmen Straßenbeläge bedürfen beim Einbau einer besonderen Sorgfalt, sie altern in unterschiedlicher Weise und werden dann wieder lauter. Sie müssen deshalb beobachtet werden.

Wirkungen und Probleme von Schallschutzfenstern stellte Gerhard Steger, selbstständiger Ingenieur für Schallschutz, vor. Trotz teilweise guter Lärminderung im Innenraum sind sie keine Maßnahme gegen Umgebungslärm, sondern „akustische Käfighaltung“. Schon vor 30 Jahren hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass angemessenes Wohnen nicht geschlossene Fenster und Türen voraussetzen darf. Passive Maßnahmen vermindern nicht den Lärm in der Umgebung. An unterschiedlichen Lösungen von Lärmschutz-Fenstern, -Schiebeläden und Festverglasung erläuterte er die Probleme der Belüftung.

Rainer Kühne, ehemals im Landesamt für Umwelt für Lärmschutz zuständig, beschrieb als ALD-Mitglied die Lärmquellen am Auto. Roll- und Antriebsgeräusche steigen mit der Geschwindigkeit, wobei bei Pkw schon bei 40 km/h die Rollgeräusche dominieren. Er betonte, dass gegenüber Tempo 50 die geringeren Vorbeifahrtpegel bei Tempo 30 sehr wohl wahrnehmbar sind. Berlin hat z. B. mit Erfolg Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen eingeführt. Da dieses Hauptverkehrsstraßennetz bevorrechtigt ist, sind die in München befürchteten Verlagerungen ins nachgeordnete Straßennetz nicht zu erwarten.

Wolfram Sedlak, der als Rechtsanwalt für Umweltrecht schon viele Prozesse für Lärmschutz geführt hat, erläuterte den § 45 StVO: Eine Kommune ist verpflichtet, bei einer eingereichten Beschwerde zu prüfen, inwieweit die Grenzwerte überschritten werden. Nachfolgende Maßnahmen liegen im Ermessen der Kommune, Geschwindigkeitsbeschränkungen sind aber in der Regel immer zu erwägen. „Wir werden sicher, wie bereits in früheren Fällen, Gerichtsverfahren führen müssen. Am Ende wird sich aber eine Besserung einstellen.“ Für die Bürger/innen sieht er hier gute Erfolgchancen. Er stellte auch noch das Klagerecht für Einzelne und für anerkannte Umweltschutzverbände auf eine Verbesserung des Lärmaktionsplans dar.

Auf dem Abschlussgespräch diskutierten Gesundheits-und-Umwelt-Referent Joachim Lorenz, die Stadträte Dr. Georg Kronawitter und Ingo Mittermaier, Maria Ecke-Bünger von der Bürgerinitiative Offenbach-/Meyerbeerstraße, Wolfram Sedlak, Michael Jäcker-Cüppers und Rainer Kühne über Tempo 30 als Lärmschutz, ja oder nein.

J. Lorenz, federführend für die Erstellung des Lärmaktionsplans zuständig, zeigte sich enttäuscht, dass selbst ein Versuch mit Tempo-30 abgelehnt wurde. „Der Stadtrat hat das gesundheitlich Notwendige nicht akzeptiert.“

Dr. Georg Kronawitter (CSU) lobte die in den letzten 20 Jahren eingeführten Tempo-30-Zonen, wollte aber nicht darüber hinausgehen, stattdessen lieber Bahnlärm einbeziehen, – wohl wissend, dass dies nicht Zuständigkeit der Stadt ist.

Ingo Mittermaier (SPD) wollte ebenfalls im Hauptstraßennetz kein Tempo 30, er befürchtet Verkehrsverlagerung in die Wohngebiete.

Hier widersprach ihm M. Jäcker-Cüppers, da Hauptstraßen auch bei Tempo 30 Vorfahrtsstraßen bleiben. Berlin hat inzwischen Tempo 30 auf 230 km Hauptverkehrsstraßen. Sogar Nürnberg hat gerade einen Lärmschutz-Modellversuch mit Tempo 30 auf den Hauptstraßen der Südstadt begonnen.

Ebenfalls angesprochen wurden Rückmelde-Displays, die inzwischen die Bezirksausschüsse auf eigene Kosten anschaffen sollen, die fehlende City-Logistik, die zwar beschlossen ist, wofür sich aber kein Betreiber findet, weniger Autos in der Stadt und soziale Trennung durch Lärm.

Zu Lärmschutzfenstern rechnete eine Bürgerin vor, dass mit dem verfügbaren Geld jedes Jahr 90 Wohnungen bezuschusst werden können.

Frau Ecke-Bürger berichtete aus anderen Ländern wie z. B. Norwegen, wo Raser mit empfindlichen Strafen bis hin zum Führerscheinentzug rechnen müssen und als Ergebnis der gesamte Verkehr entspannter abläuft.

Stadtrat P. Bickelbacher (Grüne) wies darauf hin, wie stark Lärm eine Spaltung der Gesellschaft in Arm und Reich fördert.

Wenn sich die Politik hiervon nicht überzeugen lässt, zeigte W. Sedlak einen Weg: „Wenn Tausende klagen, dann braucht es keine politische Entscheidung mehr.“

Den Podiumsteilnehmern war in ihren Schlussworten für die weitere Arbeit am Lärmaktionsplan wichtig:

- Ein besserer Dialog zwischen Stadt und Anwohner/innen und Bürger/innen. „Was wird benötigt und was ist von Seiten der Stadt möglich?“
- Der Lärmaktionsplan Stufe 2 soll schneller erarbeitet werden und anspruchsvollere Ziele zum Lärmschutz enthalten. Joachim Lorenz versprach, dass Stufe 2 als Vorlage bis zum Mai 2015 im Stadtrat vorliegen soll.
- Die Lärmschutzpolitik Münchens soll alle Umgebungslärmquellen berücksichtigen, insbesondere Bahn und Autobahnen.
- Es sollen Fristen gesetzt werden, was bis wann umzusetzen ist.

Die Moderation und Gesprächsführung wurde in gewohnt souveräner Weise von der Geographin Ursula Ammermann übernommen. Die Organisation vor Ort wurde federführend von Gunhild Preuß-Bayer übernommen. Im Namen des ALD möchten wir uns herzlich für das Engagement und die hervorragende Umsetzung bedanken, die dazu beigetragen haben, dass die Veranstaltung ein voller Erfolg war. Für die Verpflegung am Nachmittag und Abend geht ein herzliches Dankeschön an die AOK Bayern, Direktion München und an die Müller-BBM GmbH.

Alle Vorträge können im Internet unter <http://www.ald-laerm.de/downloads/veranstaltungen-des-ald> nachgelesen werden.



Auf dem Podium: Ursula Ammermann, Joachim Lorenz, Maria Ecke-Bürger, Ingo Mittermaier, Wolfram Sedlak, Dr. Georg Kronawitter, Rainer Kühne, Michael Jäcker-Cüppers