

VCD Hintergrund

Straßenverkehrs- lärm wirksam reduzieren

Problemlage

Verkehrslärm gilt als eines der gravierendsten Umweltprobleme in der Europäischen Union. Lärm beeinträchtigt das tägliche Leben an der Schule, bei der Arbeit, zu Hause und in der Freizeit. Er verursacht Schlafstörungen, Hörschäden und führt zu Herz-Kreislaufkrankungen. Nach aktuellen Schätzungen sind etwa 160 Mio. Menschen in Europa regelmäßig einem Straßenverkehrslärm von mehr als L_{DEN}^1 55 dB(A) ausgesetzt. Dies ist die Grenze, ab der die Weltgesundheitsorganisation WHO von einem ernststen Risiko für die Gesundheit spricht. Das Umweltbundesamt geht deutschlandweit von rund 13 Mio. Menschen aus, die bei diesem bzw. noch höheren Lärmpegeln arbeiten oder wohnen müssen. Studien zeigen, dass jährlich rund 240.000 Menschen als Folge zu lauten Verkehrs Herz-Kreislaufkrankungen erleiden, rund 50.000 Menschen sterben an den Folgen². Erstmals wurde auch ein Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und erhöhtem Schlaganfallrisiko nachgewiesen. Demnach sind in Dänemark fünf Prozent aller Schlaganfälle durch Verkehrslärm bedingt³. Laut WHO stellt Lärm hinsichtlich der Gesundheitsbelastung nach der Luftverschmutzung die zweitgrößte Gefahr dar.

Dabei trifft Verkehrslärm nicht alle Bevölkerungsschichten gleichmäßig: Einkommensschwache Menschen wohnen aufgrund ihrer begrenzten finanziellen Mittel häufiger an lauten Straßen als Personen mit höherem Einkommen. Verkehrslärm ist also auch ein soziales Problem.

Darüber hinaus hat Verkehrslärm auch ökonomische Auswirkungen auf die Allgemeinheit und die öffentliche Hand. Dazu gehört die Verringerung der Produktivität von Lärmbetroffenen, der Wertverlust von Wohneigentum an lauten Verkehrswegen oder die Kosten für bauliche Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzwänden und -wällen, geräuscharme Fahrbahnbeläge oder Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

Gesamtstrategie

Die Reduktion des Straßenverkehrslärms muss auf mehreren Ebenen erfolgen. Sind die lokalen Auswirkungen nur das augenscheinlichste Merkmal und der Fokus auf lokale Maßnahmen der im ersten Augenblick beste/logischste Weg zur Lösung des Problems, müssen auch die darüber hinaus gehenden Ansatzpunkte berücksichtigt werden. Die Einbettung in ein regionales Korsett (Stadt- und Verkehrsplanung), die notwendige Berücksichtigung nationaler Lärmimmissionsgrenzen oder der Einfluss internationaler Normen (z.B. Lärmgrenzwerte für Kraftfahrzeuge auf EU-Ebene) machen die Vielschichtigkeit des Problems deutlich. Aus diesem Grund müssen auf allen Ebenen entsprechende Maßnahmen ergriffen und eine Gesamtstrategie zur Lösung des Problems erarbeitet werden.

In einem Gesamtkonzept gilt es, verschiedene Aspekte zur Verringerung des Straßenverkehrslärms zu berücksichtigen:

Zukunftsfähige Raum- und Verkehrsplanung

Ziel sollte es sein, durch eine vorsorgende Planung die Entstehung von Lärm zu verhindern. Eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung, bei der schon zu Beginn der Planung Belange des Lärmschutzes berücksichtigt werden, ist essentiell. Die Schaffung eines attraktiven und leistungsstarken öffentlichen Verkehrs und der Ausbau der Infrastruktur für den nichtmotorisierten, lärmarmen Verkehr sollten ebenso oberste Priorität bekommen. Zudem sollte eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger nicht nur, aber auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrslärmreduzierung selbstverständlich werden.

Lärmvorsorge/Lärmsanierung

Nur bei einem Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen besteht Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge. Dabei ist die aktuelle Regelung zu ändern, nach der der Verkehrsweg, der der Vorsorge unterliegt, isoliert betrachtet wird. Stattdessen müssen alle relevanten Verkehrswege mit einbezogen werden. Zudem sind Verkehrsmengen- und Geschwindigkeitserhöhungen zukünftig ebenso bei einem Anspruch auf Lärmvorsorge zu berücksichtigen.

¹ Lärmindex: Day/Evening/Night

² CE Delft (2007) Traffic noise reduction in Europe: Health effects, social costs and technical and policy options to reduce road and rail traffic noise, den Boer, Schrotten, Delft, August 2007. Available from: http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/495

³ Sørensen, M. et al. (2011) "Road traffic noise and stroke: a prospective cohort study", European Heart Journal, doi: 10.1093/eurheartj/ehq466 First published online: January 25, 2011.

Für die Lärmsanierung gibt es derzeit keine einheitlichen, gesetzlichen Regelungen. Es muss eine gesetzliche Grundlage für einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung geschaffen werden. Dieser sollte sich an den Grenzwerten für die Lärmvorsorge orientieren. Die Kommunen müssen dabei ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt bekommen, um die Lärmsanierung von gemeindeeigenen Straßen umsetzen zu können. Dies beinhaltet auch die konsequentere Umsetzung von Lärmaktionsplänen. Sie werden mit großem Aufwand erstellt, die Umsetzung scheitert aber oft aus Kostengründen. Hier wäre auch eine „Kombinierbarkeit“ mit anderen Planwerken sinnvoll, z.B. Luftreinhalteplänen.

Technische Maßnahmen

Die Bekämpfung des Straßenverkehrslärms an der Quelle ist aus Kosten-Nutzen-Sicht eine der wirkungsvollsten Maßnahmen. Letztmalig wurden die Geräuschgrenzwerte für Kfz 1995 abgesenkt. Durch die Zunahme des Straßenverkehrs hat dies jedoch nicht zu der gewünschten Verbesserung geführt. Nach dem neuen EU-Kommissionsvorschlag vom Dezember 2011 sollen die zulässigen Geräuschgrenzwerte von Pkw, Lkw und Bussen in zwei Schritten um vier bzw. drei dB(A) gesenkt werden. Dies ist jedoch gerade vor dem Hintergrund eines weiterhin wachsenden Straßenverkehrs nicht ausreichend. Eine zusätzliche Reduktion um zwei dB(A) ist aus VCD-Sicht nötig, zudem sind lange Übergangsfristen zu vermeiden. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass die im überarbeiteten Lärmmessverfahren verwendeten Reifen auch den Reifen entsprechen, mit denen das Fahrzeug ausgeliefert wird. Zusätzlich sollten maximale Schallpegel definiert werden, die in keinem Fahrzustand im realen Betrieb überschritten werden dürfen. Der Grenzwertvorschlag der deutschen Regierung weicht das Lärm-schutzziel deutlich auf und beinhaltet viele Schlupflöcher, insbesondere für stark motorisierte Fahrzeuge und Lkw. Zudem sind die einzelnen Reduktionsstufen so langfristig, dass sich erst 15 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung überhaupt etwas, und dann nur in sehr geringem Umfang, ändern würde.

Motorräder haben zwar nur einen sehr kleinen Anteil am Straßenverkehr, können aber als laute Einzelschallereignisse besonders störend sein. Neben der Absenkung der zulässigen Geräuschemissionen von Motorrädern ist auch ein realitätsnahes Prüfverfahren, welches sich an der tatsächlichen Nutzung orientiert (extreme Drehzahlen und Lastzustände), nötig. Zudem ist die akustische Überwachung der Krafträder und eventueller lärmsteigernder Anbauteile sicherzustellen und konsequent zu ahnden.

Bei Neubauvorhaben oder Instandhaltungsmaßnahmen von Straßen ist konsequent auf die Verwendung von lärmmindern-den Fahrbahndecken zu achten. Sowohl inner- wie auch außerorts kann dies zu einer spürbaren Entspannung der Lärmsituation führen. Weiterhin ist zu prüfen, ob Vorgaben, die die akustischen Eigenschaften von Fahrbahndecken und deren Einsatz betreffen, in die entsprechenden Bauvorschriften aufgenommen werden können.

Die Geräuschvorschriften für Reifen sind inzwischen novelliert worden. Ebenso ist seit dem 1. November 2012 das EU-Reifenlabel verpflichtend, das u.a. die Lärmemissionen des Reifens darstellt. Dieses muss jedoch für alle Neuwagen verpflichtend sein. Wie wirksam die neuen Geräuschvorschriften und das Reifenlabel sind muss überprüft werden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht nur ein wirksames Mittel um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Schadstoffausstoß zu verringern, sondern reduzieren auch den Straßenverkehrslärm. Auf Autobahnen sollte ein generelles Tempo-limit von 120 km/h eingeführt werden. Innerorts führt Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit neben den beschriebenen Vorteilen zu einer Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität (Änderung § 3 (3) StVO). Mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr helfen, den nichtmotorisierten Verkehr zu stärken und tragen so zu einer weiteren Verkehrslärmreduktion bei. Die Senkung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h führt im Mittel zu einer Pegelreduktion von 2-3 dB(A). Die Anpassung von §45 (1c) StVO, um eine einfachere und umfassendere Ausweitung von Temp-30-Zonen zu ermöglichen, sollte ebenso erfolgen. Dies ist vor allem hinsichtlich der Einhaltung ambitionierter Immissionsgrenzwerte (65/55 dB(A)) nötig. Wo eine lärmbedingte und gesundheitsgefährdende Situation erreicht ist, sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen als wirksames Instrument begriffen und entsprechend eingesetzt werden.

Das sogenannte 3db(A)-Kriterium, das Einzelmaßnahmen, die unterhalb dieser Grenze liegen, ausschließt, sollte abgeschafft werden. Mehrere Maßnahmen unterhalb der Grenze können als Maßnahmenbündel zu einer deutlichen Verbesserung der Situation führen.

Verhaltensändernde Maßnahmen

Wie stark Straßenverkehrslärm stört, wird in starkem Maße von den Fahrern beeinflusst. Eine entsprechende Sensibilisierung und Schulung bei der Fahrausbildung muss gewährleistet sein. Ebenso müssen ordnungsrechtliche Möglichkeiten, die sowohl die technische Ausstattung (z.B. illegale Abgasanlagen) wie auch die lärmvermeidende Nutzung der Fahrzeuge reglementieren, konsequent umgesetzt werden.

Darüber hinaus sollte Lärm, dessen Entstehung nichts kostet, durch die Einführung ökonomischer Instrumente mit einem Preis versehen werden. Dabei bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, wie z.B. die Einführung des (zweckgebundenen) Lärmcents auf die Mineralölsteuer. Die so zusätzlich zur Verfügung stehenden Mittel müssen für den Lärmschutz aller Verkehrsträger verwendet und darüber hinaus gerecht zwischen Bund, Ländern und Kommunen aufgeteilt werden. Des Weiteren wären eine Lärmkomponente bei der Kfz-Steuer oder die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Lärmemissionen wirksame Maßnahmen.

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Rudi Dutschke-
Straße 9 • 10969 Berlin • Fon 030/280351-0 • Fax -10
mail@vcd.org • www.vcd.org

bei Rückfragen

Gregor Kolbe • VCD-Projektmanager
Fon -60 • gregor.kolbe@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 02/2013