
Dr. Gisela Splett, MdL; Alexander Geiger:



Lärmschutz:

**Aufgabe der Kommunen zum
Schutz der Bürgerinnen und
Bürger**

Grüne und Alternative
in den Räten von Baden-Württemberg
Forststr. 93
70176 Stuttgart
Tel. 0711 99359 90
Fax 0711 99359 99
E-Mail: gar@gar-bw.de



Inhaltsverzeichnis:

1) Lärm – ein lang vernachlässigtes Problem?	Seite 3
2) Schall – eine messbare Größe	Seite 3
3) Lärmbetroffenheit in Baden-Württemberg	Seite 4
4) EU-Umgebungslärmrichtlinie – ein neues Instrument	Seite 5
5) Lärmkarten der ersten Phase	Seite 7
6) Aktionspläne – die Kommunen sind gefordert	Seite 8
7) Quellen	Seite 9

Lärm – ein lang vernachlässigtes Problem?

Lärm ist nicht gleich Lärm. Was als Lärm empfunden wird und was nicht, hängt maßgeblich vom Hörer ab. Wenn es allerdings zu laut ist, dann reagieren wir darauf und fühlen uns belästigt oder gestört. Lärm kann auch schwerwiegende gesundheitliche Folgen haben.

Lärm hat unterschiedliche Gesichter, z. B. Straßen- und Flugverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Gewerbelärm, Freizeit- und Sportlärm, Lärm durch laute Nachbarn etc.. Dahinter steht eine aufgefächerte Gesetzgebung mit unterschiedlichen Grenz- und Richtwerten, verbunden mit vielfältigen technischen Aspekten. Hier spielt das persönliche Verhalten eine nicht unerhebliche Rolle, denn fast jeder Lärmbelästigte ist zugleich auch Lärmerzeuger. Gegenseitige Rücksichtnahme und ein respektvoller Umgang miteinander sind deshalb von großer Wichtigkeit.

Umfragen zufolge wird in Baden-Württemberg der Straßenverkehr als Hauptlärmquelle empfunden, vor Flugverkehr, lauten Nachbarn und Schienenverkehr.

Lärm ist unerwünschter Schall. Man muss hier ganz deutlich unterscheiden zwischen gehörschädigendem Lärm, wie er etwa an lauten Arbeitsplätzen, in der Disko, beim Hören von Abspielgeräten oder auch bei knallartigen Geräuschen auftritt, einerseits und lästigem Lärm andererseits.

Ersterer wirkt auf die Ohren und schädigt dort direkt, physisch, was zu Hörmindierungen führen kann.

Lästiger Lärm hingegen wirkt langfristig auf die Psyche, auf das Gehirn und erzeugt darüber vielfältige Folgewirkungen (Herz-Kreislauf-Beschwerden, Stresssymptome, Konzentrationsstörungen, Schlafprobleme u.a.). Thema hier ist Umweltlärm oder Umgebungslärm. Dabei haben wir es praktisch ausschließlich mit belästigendem und störendem Lärm zu tun.

Schall – eine messbare Größe

Lärm ist unerwünschter Schall. Die Geschwindigkeit des Schalls beträgt 340 Meter pro Sekunde. Schall lässt sich mit sogenannten Schallpegelmessern messen. Dabei muss nicht nur der Pegel (Lautstärke) des Schalls beachtet werden, sondern auch die Frequenz (Tonhöhe). Diese Bewertung, die dem menschlichen Tonempfinden am nächsten kommt, heißt auch A-Bewertung; die Einheit für Schallpegel heißt dB.

Am oberen Rand der Messskala liegt die Schmerzgrenze, sprich: ein Geräusch mit 130 dB(A) tut uns physisch weh. Am unteren Rand befindet sich dagegen die Hörschwelle, also die Grenze unseres Hörvermögens¹. Den Anstieg der Werte dazwischen empfinden wir allerdings nicht gleichmäßig: Ein um 10 dB(A) lauterer Geräusch empfinden wir als doppelt so laut. Zum Beispiel wird ein mit ca. 80 dB(A) vorbei fahrendes Auto doppelt so laut empfunden wie ein Rasenmäher, der mit 70 dB(A) brummt.

¹ Die Hörschwelle ist bei jedem Menschen unterschiedlich, der Wert bei 0 dB ist ein Durchschnittswert

Für jede Lärmart hat der Gesetzgeber eine Grenze festgelegt. Die ist jedoch von Zeit und Ort abhängig. So liegen die Grenz- oder Richtwerte ab 22 Uhr um bis zu 15 dB(A) niedriger als tagsüber ab 6 Uhr. In einem reinen Wohngebiet dürfen die meisten Lärmquellen wie Baumaschinen oder Sportplätze nur bis zu 50 dB(A) erzeugen – zeitlich gemittelt über den ganzen Tag. In einem Industriegebiet dagegen sind es bis zu 70 dB(A). Ob diese Obergrenzen auch eingehalten werden, lässt sich allerdings oftmals nur mit gutachterlicher Unterstützung entscheiden.

Am sinnvollsten ist es, Lärm bereits an der Quelle zu vermindern. So machen beispielsweise Schalldämpfer Automotoren leiser. Mit Lärmschutzwänden lässt sich der Verkehrslärm senken; aber auch eine veränderte Verkehrsführung oder Fahr einschränkungen können die gewünschte Lärmreduzierung herbeiführen. Wenn solche aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, ist der sogenannte passive Lärmschutz gefragt. Dazu gehört Schallschutz an Gebäuden, zum Beispiel Schallschutzfenster.

Geräusch	Schalldruckpegel in dB(A)
Sehr ruhiges Zimmer	20-30
Grundpegel im Haus	30-40
Normale Unterhaltung	40-55
Zimmerlautstärke	55-65
Staubsauger	65-75
Pkw-Verkehr (Straßenrand)	70-85
Lkw-Verkehr	80-90
Unbehaglichkeitsschwelle	>100
Schmerzgrenze	>120

Lärmbetroffenheit in Baden-Württemberg

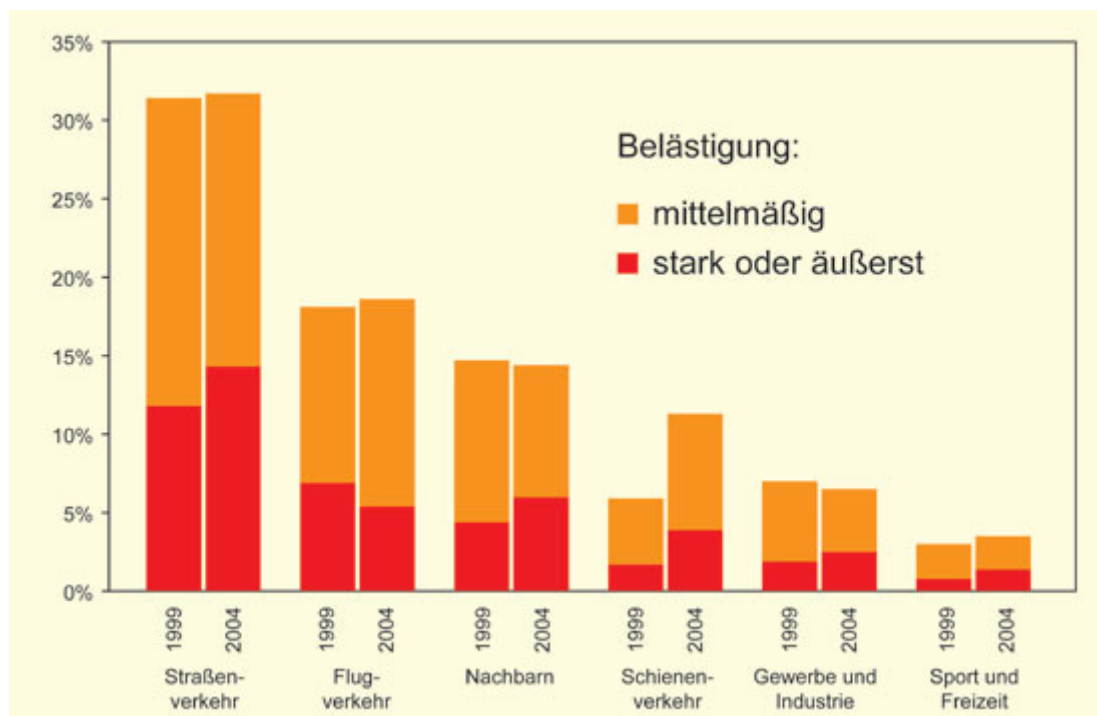
Lärm stellt in Baden-Württemberg das wichtigste lokale Umweltproblem dar. Mehr als 25% der Bevölkerung fühlen sich durch Lärm mehr als nur geringfügig belästigt. Der Anteil hoch belästigter Personen, die den Grad der Belästigung mit "stark" oder "äußerst" angeben, beträgt knapp neun Prozent. Dies sind die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung, die im Sommer 2004 im Auftrag der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg durchgeführt wurde. An der Befragung haben landesweit rund 1.000 Personen teilgenommen.

Die stärkste Belästigung geht vom Straßenverkehr aus. Hiervon fühlen sich 31,7 % der Befragten mittelmäßig, stark oder äußerst belästigt. Danach folgen der Flugverkehr (18,6 %), laute Nachbarn (14,4 %) und der Schienenverkehr (11,3 %).

Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Lärmbelästigung führen, werden als dringlich eingestuft. Sie sollten vorrangig beim Straßenverkehrslärm ansetzen, da hier das Lärmproblem am größten ist. Die Betroffenen selbst schlagen unter anderem veränderte Straßenführungen, Lärminderungen an der Quelle sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen vor, um die Belästigungen zu vermindern.

Die Lärmbetroffenen wünschen sich eine stärkere Einbindung und Beteiligung bei lärmrelevanten Entscheidungen. Eine bessere öffentliche Vermittlung der Maßnahmen, die zur Verbesserung der Lärmsituation ergriffen werden, wird ebenso gewünscht. Ein Ergebnis der Untersuchung war auch: Die empfundene Lärmbelastigung ist geringer, wenn dem für die Lärmquelle Verantwortlichen ein ehrliches Bemühen um Verbesserung der Situation zugetraut wird. Vertrauensbildende Maßnahmen tragen also das Potenzial in sich, unabhängig von der tatsächlich erreichten Verbesserung einer Lärmsituation zur Reduktion der Lärmbelastigung beizutragen.

Im Bereich der Verantwortungszuschreibung für mehr Ruhe im eigenen Wohngebiet hat es eine interessante Veränderung gegenüber der Untersuchung im Jahr 1999 gegeben: Der Anteil derjenigen Personen, die die Autofahrer selbst als Lärmverantwortliche sehen, ist im Jahr 2004 um knapp 10 Prozent gesunken. Dafür wird den **kommunalen Behörden** mehr Verantwortung zugeschrieben.



Subjektive Belästigung der Bevölkerung von Baden-Württemberg durch verschiedene Lärmquellen (Quelle: LfU, Stand 2004)

EU-Umgebungslärmrichtlinie – ein neues Instrument

Mit der „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (kurz: Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft den ersten Schritt hin zu einer umfassenden rechtlichen Regelung des Umgebungslärms in der Umwelt getan.

Das Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist, dass neben der herkömmlichen Lärmbekämpfungsstrategie und der Festlegung von Emissionsgrenzwerten für Produkte auch europaweit harmonisierte Regelungen zur Geräuschimmission umgesetzt

werden. Die Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, sowie denen der Industriegebiete in Ballungsräumen.

Die Geräuschbelastung ist in Form von strategischen Lärmkarten in EU-einheitlichen Lärmindizes darzustellen². Die Lärmkarten der ersten Umsetzungsphase sind seit kurzem veröffentlicht. Bis Juli 2008 sind nun in den betroffenen Bereichen Aktionspläne zur Lärminderung unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf Basis der strategischen Lärmkarten zu erstellen. Lärmkarten und Aktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.

Bedeutung für Städte und Gemeinden

In der ersten Phase der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie wurden für Städte mit mehr als 250.000 (bzw. 100.000 Einwohnern bis Juli 2012 / Phase 2) Lärmkarten erstellt. Die Aktionspläne der ersten Phase müssen bis Juli 2008 entwickelt, sowie entsprechende Daten zur Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm verfügbar gemacht werden. Eine offensive Beteiligung der Einwohner ist erforderlich. Auch kleinere Kommunen trifft die Umgebungslärmrichtlinie, wenn etwa Straßen ihre Gemarkung queren, auf denen mehr als sechs Millionen Kfz/Jahr (bzw. drei Millionen Kfz/ Jahr bis Juli 2012 /Phase 2) verkehren. Diese wurden durch die LUBW kartiert und sind bei Konflikten mit Aktionsplänen auszustatten.

Darüber hinaus wird zurzeit die Verbindlichkeit von Lärmkarten und Aktionsplänen für die kommunale Planung diskutiert. Es ist davon auszugehen, dass beide Instrumente zumindest mit entsprechendem Gewicht in Planungsüberlegungen einzubeziehen sind. Zudem wird überlegt, ob es „Sanktionen“ für Kommunen geben kann, die den Verpflichtungen der Umgebungslärmrichtlinie nicht nachkommen.

Fristen:

Umgebungslärmrichtlinie - Fristen -	Mitteilung der betroffenen Räume, Straßen, Strecken und Flughäfen	Umsetzung strategische Lärmkartierung	Aufstellung der Aktionspläne
Ballungsräume > 250.000 Einwohner > 100.000 Einwohner	30.6.2005 31.12.2008	30.6.2007 30.6.2012	18.7.2008 18.7.2013
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio Kfz/a = 16.400 Kfz/d > 3 Mio Kfz/a = 8.200 Kfz/d	30.6.2005 31.12.2008	30.6.2007 30.6.2012	18.7.2008 18.7.2013
Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/a = 164 Züge/d > 30.000 Züge/a = 82 Züge/d	30.6.2005 31.12.2008	30.6.2007 30.6.2012	18.7.2008 18.7.2013
Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/a	30.6.2005	30.6.2007	18.7.2008

² Siehe Anhang 1 der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Link unter Quellen angegeben

Zuständigkeiten in Baden-Württemberg

Folgende Zuständigkeiten sind bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Baden-Württemberg vorgesehen:

Umgebungslärmrichtlinie - Zuständigkeiten -	Zuständigkeit für die Kartierung	Erfassungsgrenze für die 1. Stufe
Ballungsräume	jeweilige Kommune	> 250.000 Einwohner
Hauptverkehrsstraßen	LUBW	> 6 Mio Kfz/a (> 16 400 Kfz/Tag)
Großflughafen Stuttgart	LUBW	> 50 000 Flugbewegungen/Jahr
Haupteisenbahnstrecken - bundeseigene - nicht-bundeseigene	Eisenbahnbundesamt LUBW	> 60.000 Züge/Jahr

Lärmkarten der ersten Phase

In den Karten wird die Lärmsituation - getrennt nach Lärmarten - mit zwei verschiedenen Lärmindizes dargestellt:

Der L_{DEN} - Lärmindex ist ein Maß für die ganztägige Lärmbelastung (24 Stunden). Laute Pegel am Abend (18-22 Uhr) und in der Nacht (22-6 Uhr) werden dabei stärker berücksichtigt als Pegel am Tage (6-18 Uhr). Der L_{DEN} ist nicht direkt mit dem Tag-Pegel der nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar!

Der L_{Night} - Lärmindex ist ein Maß für die durchschnittliche Lautstärke in den Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr, die aus Sicht der Gesundheitsvorsorge (Vermeidung von Schlafstörungen) besonders bedeutsam sind.

Die Ergebnisse der ersten Kartierungsphase sind auf den Internetseiten der LUBW abrufbar unter:

www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/29746/

Dort sind dann in der linken Bedienleiste die Lärmkarten abrufbar.

Die meisten Schienenstrecken werden vom Eisenbahnbundesamt kartiert. Diese Ergebnisse liegen noch nicht vor und werden für das erste Quartal 2008 erwartet. Des weiteren befindet sich auf den Seiten der LUBW die sogenannte Betroffenheitsanalyse (ab Ende Oktober 2007), das heißt eine Übersicht, wie viele Personen welchem Pegel ausgesetzt sind.

Aktionspläne – die Kommunen sind gefordert

Es liegt nun in der Verantwortung von Städten und Gemeinden, konkrete Planungen zur Minderung der jeweiligen Lärmbelastungen vorzunehmen. Die Kommunen müssen die Lärmkarten dazu zunächst sorgfältig analysieren. Da weder die EU-Richtlinie noch die Umsetzung in deutsches Recht Grenzwerte für das Auslösen einer Aktionsplanung definiert haben, empfiehlt sich die Übernahme der Richtwerte aus der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (kurz TA Lärm) für Nachbarschaftslärm von 65 dB (A) für den L_{den} und 55 dB (A) für L_{night} .

Das Land Baden-Württemberg möchte als Richtwert für die Auslösung von Aktionsplanung L_{den} 70 dB (A) und L_{night} 60 dB (A), widerspricht dabei aber den selbst gesteckten Zielen für einen ehrgeizigen Lärmschutz (siehe Umweltplan 2002; Seite 190). Dabei wirkt die Erhöhung der Grenzwerte um 5 dB (A) nur auf den ersten Blick gering; zu berücksichtigen ist, dass eine Erhöhung des Pegels um 10 dB als Verdoppelung der Lautstärke empfunden wird.

Das Land fördert die Ausarbeitung der Aktionspläne in den Ballungszentren mit 50 Cent je Einwohner. Darüber hinaus können neben den drei Ballungszentren Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe auch die Ballungsräume, die die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie bis 2012 abgeschlossen haben müssen, bereits jetzt Mittel abrufen, wenn sie die Kartierung und Aktionsplanung vorziehen und bis Juli 2008 abschließen. Aus diesem Grund empfehlen wir, sich schnellstmöglich mit der Problematik Lärm und Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zu beschäftigen, da zu erwarten ist, dass die Landesfördermittel schnell erschöpft sein werden.

Zu bedenken ist, dass die Aktionsplanung der ersten Phase am 31. Juli 2008 abgeschlossen sein soll. So klar und deutlich wie selten zuvor schreibt die Richtlinie eine effektive und breite Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Die Beteiligung der Bevölkerung muss bereits bei der Erarbeitung der Aktionsplanung gewährleistet sein. Die Maßnahmen, die letztendlich in der Aktionsplanung aufgeführt sind, sind verbindlich und müssen durchgesetzt werden. Andere Planungen wie z.B. die Bauleitplanung müssen der Lärmaktionsplanung gerecht werden. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die Verbesserung eines belasteten Bereichs nicht über Gebühr zu Lasten eines anderen, ruhigeren Bereichs erfolgt. Dies gilt insbesondere wenn Verkehrsströme in die Stadtrandbereiche verlagert werden sollen und dadurch andere Gemeinden tangiert werden könnten.

Momentan gibt es noch keinen individuell einklagbaren Anspruch auf Durchführung einer Aktionsplanung, es wird aber damit gerechnet, dass dieser bald kommen wird.

Quellen

EU-Umgebungslärmrichtlinie:

www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/19330/richtlinie_2002_49_eg.pdf?command=downloadContent&filename=richtlinie_2002_49_eg.pdf

34. Bundesimmissionsschutzverordnung

www.bgblportal.de/BGBL/bgbl1f/bgbl106s0516.pdf

Landtag von Baden-Württemberg Grüner Antrag "Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie"

www3.landtag-bw.de/WP14/Drucksachen/1000/14_1115_D.PDF

Pressemitteilung des Umweltministeriums Baden-Württemberg

„Tanja Gönner und LUBW-Präsidentin Margareta Barth stellen landesweit erste Lärmkarten vor“

www.um.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/37409/

Kontakt:

Büro Gisela Splett

Konrad-Adenauer-Str. 12, 70173 Stuttgart

Telefon (0711) 2063-966, gisela.splett@gruene.landtag-bw.de

Mitarbeiter: Alexander Geiger

Grüne und Alternative

in den Räten von Baden-Württemberg

Forststr. 93

70176 Stuttgart

Tel. 0711 99359 90

Fax 0711 99359 99

E-Mail: gar@gar-bw.de

Internet: www.gar-bw.de

