

# **Entwurf eines Thesenpapiers zum Thema Lärmschutz der Interessengemeinschaft autobahnnahe Städte und Gemeinden**

## **1. Lärmaktionspläne**

- 1.1. Durch die Umgebungslärmrichtlinien und ihre nationale Umsetzung sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, an bestimmten, besonders lärmrelevanten Stellen, Lärmaktionspläne aufzustellen. Dies betrifft insbesondere auch die Bundesautobahnen. Die Verantwortung für diesen Verkehrsweg liegt beim Bund. Die Städte und Gemeinden haben damit einen sehr geringen Einfluss (nur im Rahmen der Anhörung) auf die Umsetzung der in den Lärmaktionsplänen aufgezeigten Planungen und Maßnahmen. Darüber hinaus ist im Verfahren eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Aus den Erfahrungen der Gemeinden wissen wir, dass die Bürgerinnen und Bürger von dieser Beteiligungsmöglichkeit auch rege und gerne Gebrauch machen. Wir begrüßen eine frühzeitige und umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit an solchen Verfahren, da dies die Möglichkeit bietet, weite Teile der Betroffenen in Planungen einzubinden und so auch mitzunehmen. Gerade dann muss aber nach der Planungsphase auch eine Umsetzung erfolgen, an der die Bürger erkennen können, dass ihre Hinweise und Vorschläge einen Fortschritt gebracht haben. Im Fall der Lärmaktionspläne ist dies aus den oben geschilderten Gründen zurzeit nicht der Fall. Dies dürfte zur Frustration und zur Politikverdrossenheit der Bürger beitragen, da sie erleben müssen, dass die von ihnen gegebenen Hinweise womöglich in der Planung berücksichtigt wurden, aber gleichwohl nicht umgesetzt werden, weil es den Städten und Gemeinden weder finanziell noch rechtlich möglich ist, die Pläne umzusetzen.

Soweit Fördermittel vorhanden sind, ist dies kaum bekannt. Wegen der Abhängigkeit von der Haushaltslage beim Bund besteht permanent die Gefahr, dass die Förderprogramme auslaufen. Das Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen muss daher so geändert werden, dass seitens der Kommunen ein stärkeres Mitspracherecht hinsichtlich der Maßnahmen des Straßenbaulastträgers gegeben ist. Gleichzeitig muss beim Bundesministerium für Verkehr ein Förderinstrument geschaffen werden, aus welchem kontinuierlich Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen finanziert werden. Hierfür müssen auch Einnahmen aus der Maut verwendet werden.

- 1.2. Das oben Gesagte gilt analog auch für das Straßenverkehrsrecht. Zuständig hierfür sind die Straßenverkehrsbehörden. Zwar müssen die zuständigen öffentlichen Träger nach § 47 d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG die in den Lärmaktionsplänen beschlossenen Maßnahmen durchsetzen, die Umsetzung dieser Verpflichtung muss jedoch durch die Landesregierung begleitet werden (etwa durch Rundschreiben). Insoweit wird gefordert, dass der Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörden für die Umsetzung von Maßnahmen der Lärmaktionspläne erweitert und genutzt wird.

## **2. Grenzwerte und Berechnungsmethoden**

- 2.1. Gegenwärtig gibt es verschiedene Grenzwerte (16. BImSchV; EU-Umgebungslärmrichtlinie; für Lärmsanierung). Diese verschiedenen Grenzwerte müssen schon aus Gründen der Transparenz vereinheitlicht werden. Dabei sind hier für bestehende Verkehrswege als oberste Grenzwerte 65 dB (A) tags und 55 dB (A) nachts anzusetzen. Nach den Strategien der Lärmaktionsplanung der Länder (z. B.

Landesumweltamt Brandenburg: Die Strategie der Lärmaktionsplanung in Brandenburg) ist bei dauerhafter Überschreitung dieser Grenzwerte nach den Ergebnissen der Lärmforschung mit gesundheitlichen Schäden bei den Betroffenen zu rechnen. Die strengeren Grenzwerte für den Neubau von Verkehrswegen sowie bei wesentlichen Änderungen sollten jedoch beibehalten und tendenziell herabgesetzt werden.

- 2.2. Momentan existieren verschiedene Berechnungsverfahren, um Lärm zu bestimmen (VBUS und RLS 90). Zur Erhöhung der Transparenz ist auch hier ein einheitliches Verfahren festzulegen.

### **3. Lärmsanierung**

- 3.1. Bisher wird die Lärmsanierung je nach Haushaltslage des Bundes vorgenommen. Dieses Verfahren muss in einen gesetzlichen Anspruch umgewandelt werden, der auch entsprechend alimentiert wird.
- 3.2. Die im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen, das Umweltbundesamt und einige Landesumweltämter empfohlenen Schwellenwerte von 65 dB tags und 55 dB nachts sind als verbindliche Auslösewerte für Lärmschutzmaßnahmen anzuerkennen.
- 3.3. Den Kommunen sind finanzielle Mittel der Autobahnbaulastträger und ggf. Anteile aus der Maut (siehe Ziff. 1.1.) zur Realisierung von beschlossenen Lärminderungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen, wenn der Baulastträger diese Maßnahmen nicht selbst durchführt. Dabei ist grundsätzlich aktiven Schallschutzmaßnahmen der Vorrang vor passiven Maßnahmen einzuräumen.

### **4. Geschwindigkeitsbegrenzung im Siedlungsbereich**

Auf Autobahnen muss in Siedlungsbereichen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h tags, bei Belassen der bisherigen Beschränkungen für Lkw, Busse etc., eingeführt werden. In der Nacht sind Geschwindigkeiten auf 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw zu begrenzen. Es ist darauf zu achten, dass die Freigabe der Geschwindigkeit in einem genügend großen Abstand zur Bebauung erfolgt, da Beschleunigungen zu einer erhöhten Geräuschkulisse führen.

### **5. Neubau und Ausbau**

- 5.1. Beim Neubau und Ausbau ist vorhandenen Lärmaktionsplänen ein besonderes Gewicht zuzumessen. Diese sind schon frühzeitig im Verfahren zu berücksichtigen (z.B. bei der Variantenprüfung).
- 5.2. Der Standstreifenanbau muss zukünftig als wesentliche Änderung eines Verkehrsweges angesehen werden mit der Folge, dass die Grenzwerte nach der 16. BImSchV einzuhalten sind.
- 5.3. Während des Planfeststellungsverfahrens sind alle möglichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen mit den autobahnnahen Städten und Gemeinden zu erörtern. Dabei ist den Städten und Gemeinden die Möglichkeit zu geben, die aus ihrer Sicht sinnvollsten Lärmschutzmaßnahmen darzustellen. Die Priorität liegt dabei auf den aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

- 5.4. Zu den Lärmschutzmaßnahmen gehören auch die unter Ziff. 4. genannten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Es muss dafür gesorgt werden, dass diese auch permanent beachtet werden (etwa durch stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen).
- 5.5. In ortsnahen Bereichen muss generell ein lärmoptimierter Oberflächenbelag (z. B. Flüsterasphalt) eingesetzt werden.

## **6. Kommunale Bauleitplanung**

- 6.1. Städte und Gemeinden tragen über die Bauleitplanung Verantwortung für eine gesunde Arbeits- und Wohnqualität. Bei der Ausweisung von Wohnbebauung sind deshalb bereits bestehende Verkehrswege auch unter Lärmschutz Gesichtspunkten zu berücksichtigen.
- 6.2. Auch eine intelligente Aufteilung der Baugebiete bzw. einzelner Gebäudetypen kann ein Beitrag zum Lärmschutz darstellen (z. B. Gewerbebauten oder Garagenkomplexe zwischen Straße und Wohnbebauung).

## **7. Verkehrskonzepte und Forschung**

- 7.1. Weiterhin ist verstärkte Priorität darauf zu legen, dass der Güterverkehr konsequent von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege umverteilt wird. Obwohl diese Forderung schon lange erhoben wird, gibt es hier wesentliches Optimierungspotenzial.
- 7.2. Ein weiteres Optimierungspotenzial gibt es im Bereich der Herstellung von Autoreifen. An Kfz erzeugen die durch Reifen bedingten Rollgeräusche eine erhebliche Lärmbelastung. Hier muss eine gezielte, kontinuierliche Aufklärung der Kunden und Hersteller initiiert werden, um geräuschärmere Reifen auf den Markt und unter die Fahrzeuge zu bringen.