

Lärmaktionsplan: Gut für Gesundheit und Klimaschutz

NRWZ-Redaktion Schramberg

16. Dezember 2023



Die Stadt Schramberg hat einen - gesetzlich vorgeschriebenen - Lärmaktionsplan ausarbeiten lassen. Der Entwurf liegt seit einigen Wochen vor. Im Gemeinderat und bei einer öffentlichen Informationsveranstaltung haben die Verkehrsexperten dargelegt, wie sie zu ihren Daten gekommen sind und weshalb sie welche Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen haben. Derzeit liegt der Lärmaktionsplan öffentlich aus. Bürgerinnen und Bürger, aber auch die "Träger öffentlicher Belange" können nun dazu Stellung nehmen.

Schramberg. Die BUND-Ortsgruppe Schramberg hat sich ausführlich mit dem Plan befasst und eine umfangreiche Stellungnahme vorgelegt. Der BUND begrüße ausdrücklich den Lärmaktionsplan, habe aber in einer Stellungnahme einige Anmerkungen und Forderungen.

Darin plädieren die Umweltschützer dafür, die Möglichkeiten der Geschwindigkeitsbegrenzungen auszuschöpfen. Dies solle dort, wo die Begrenzung zwingend vorgeschrieben sei, schon vor der Verabschiedung des Plans geschehen.

Konkrete Berechnungen angemahnt

Der BUND vermisst eine konkrete Berechnung der Auswirkungen beim Lärm, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer reduziert wird. Auch lägen vorgeschlagene Maßnahmen wie Schallschutzfenster oder die Aufbringung von ‚Flüsterasphalt‘ nicht in der Zuständigkeit der Stadt Schramberg.

Die BUND-Ortsgruppe kritisiert, dass die Förderung des Umweltverbundes zur Mobilität gar nicht berücksichtigt werde. Dabei gehe es um die Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußgängerverkehrs, um das Verkehrsaufkommen zu senken. Die BUND-Ortsgruppe freue sich „auf die positiven Effekte für die Lebensqualität der Menschen und den Klimaschutz“, heißt es abschließend in der Stellungnahme.

Wir veröffentlichen die Stellungnahme im Wortlaut:

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Beteiligung am oben genannten Verfahren und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Wir begrüßen ausdrücklich die Erstellung des Lärmaktionsplanes und die damit verbundenen Maßnahmen, die nicht nur der Gesundheit der Bevölkerung von Schramberg nutzen, sondern auch wichtige Schritte zu mehr Klimaschutz im Stadtgebiet darstellen werden. Wir bitten, folgende Anmerkungen zum vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes zu beachten:

1) Ausschöpfung der Möglichkeiten einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Um alle sich nun bietenden Chancen, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen und gleichzeitig einen Beitrag zu mehr Klimaschutz zu leisten, bestmöglich zu nutzen, fordern wir nachdrücklich, alle Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nun möglich werden, auch umzusetzen. Dies betrifft insbesondere die nicht zwingend vorgeschriebene Reduzierung der Geschwindigkeit auf den Straßenabschnitten in Tennenbronn und Heiligenbronn. Auf allen Straßenabschnitten, auf denen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die nun vorliegenden Berechnungen zwingend erforderlich ist, fordern wir, dass die entsprechenden Maßnahmen bereits vor Abschluss des Verfahrens rund um den Lärmaktionsplan umgesetzt werden. Dies würde dazu führen, die Situation der Anwohner:innen schnellstmöglich spürbar zu

verbessern und nimmt proaktiv ohnehin unumgängliche Maßnahmen vorweg. Nach der Umsetzung der geänderten Geschwindigkeitsbegrenzungen wird es nötig sein, deren Einhaltung durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen. Eine engmaschige Kontrolle durch Radargeräte und Geschwindigkeitsanzeigen mit Smilies sind zu diesem Zweck wünschenswert.

2) Effekt der Geschwindigkeitsreduktion

Wir vermissen im Lärmaktionsplan konkrete Hochrechnungen dazu, wie stark sich die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmpegel auswirken wird. Da es sich bei den Angaben zum Ist-Zustand um Berechnungen – und nicht um Messungen – handelt, dürfte die Berechnung der Effekte einer Geschwindigkeitsreduktion möglich sein. Im Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Schramberg ist auf Seite 9, Abschnitt 5.2, von einer Verringerung von >2 dB(A) die Rede. Dieser Wert lässt eine Begrenzung „nach oben“, also zum maximal möglichen Effekt, vermissen. In der Arbeitshilfe zur Lärmaktionsplanung der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) wird im Falle einer Reduktion der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h von einer Reduktion des Mittelungspegels um 2 bis 3 dB(A) ausgegangen. Diese Verringerung des Geräuschpegels ist zu begrüßen und bedeutet eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner:innen. Allerdings lässt sich auch klar erkennen, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den besonders stark belasteten Maßnahmenabschnitten noch nicht zu einer derartigen Verminderung des Lärmausmaßes führt, dass gesundheitskritische Pegel vermieden werden können. Unserer Ansicht nach müssen daher zusätzliche Maßnahmen beschlossen und in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. In Abschnitt 5.4.3 (Vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen) kommt dies in Bezug auf Bereich 01 explizit zur Sprache, indem angemerkt wird, dass selbst bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h noch „hohe, gesundheitsgefährdende Immissionen“ vorliegen. Als einzige mögliche zusätzliche Maßnahme wird hier die „Verlagerung des Verkehrs“ durch die Talstadumfahrung angeführt. Dass hier auf ein Projekt verwiesen wird, das sich weiterhin im Status der Prüfung befindet und das zumindest nicht in naher Zukunft realisiert wird, während die vielfältigen möglichen Maßnahmen, die in Anlage 7.2 aufgeführt sind, keine Beachtung finden, ist nicht nachvollziehbar.

Die für alle Maßnahmenbereiche in Abschnitt 5.4.3 (Vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen) angegebenen Absichtserklärungen zur Prüfung der Aufbringung eines lärmarmen Fahrbahnbelages in ungewisser Zukunft sowie zur Förderung von Schallschutzfenstern sind in diesem Zusammenhang zu wenig verbindlich: Bis auf einen Straßenabschnitt in Bereich 05 handelt es sich durchweg um Bundes-, Land- oder Kreisstraßen, sodass die Wahl des Fahrbahnbelages im Falle einer Sanierung nicht im Zuständigkeitsbereich der Kommune liegt. Entsprechend vage fällt die Formulierung der „Maßnahme“ im Lärmaktionsplan aus: Angedacht ist lediglich die Prüfung der Möglichkeit eines lärmarmen Belages und nicht die verpflichtende Verwendung – und dies auch nur im Falle einer ohnehin anstehenden Sanierung. Die Möglichkeit, den Einbau von Schallschutzfenstern vom Regierungspräsidium fördern zu lassen, ist keine neue Maßnahme: Diese ist im Bundesimmissionsschutzgesetz schon seit Jahren verankert und kann und konnte von Hausbesitzer:innen beim Regierungspräsidium beantragt werden. Diese Möglichkeit ist also eher Abschnitt 5.4.1 des Lärmaktionsplanes (Bisherige Maßnahmen zu Lärminderung) zuzuordnen. Erschwerend kommt hinzu, dass eine Förderung nur für Häuser in Betracht kommt, die vor dem Jahr 1974

erbaut wurden. Eine mögliche neue Maßnahme könnte eine gezielte Informationskampagne an die betroffenen Hausbesitzer:innen sein, um diese niedrigschwellig über die rechtlichen Möglichkeiten und Abläufe zu informieren.

3) Fehlende Berücksichtigung der Förderung des Umweltverbundes

In den angedachten Maßnahmen des Lärmaktionsplanes wird von einer Verbesserung der Situation bei gleichbleibender Anzahl an Fahrzeugen ausgegangen. Das langfristige Ziel der Stadt- und Verkehrswegeplanung sollte es aber sein, das Verkehrsaufkommen entscheidend zu reduzieren – um die Lebensqualität der Menschen in der Stadt zu verbessern und um einen Beitrag zum dringend nötigen Klimaschutz zu leisten. Maßnahmen, die hierauf abzielen, wie die Förderung des ÖPNV, die Verbesserung des Radwegenetzes und die Verbesserung der Situation für Fußgänger:innen sowie Öffentlichkeitskampagnen zugunsten des nicht-motorisierten Straßenverkehrs kommen als mögliche Maßnahmen im angedachten Lärmaktionsplan vor (Anlage 7.2). Im Katalog der tatsächlich durchzuführenden Maßnahmen sowie in der Liste der bereits erfolgten Maßnahmen (Abschnitt 5.4.1) ist von Initiativen zur Förderung des Umweltverbundes allerdings keine Rede. Dabei gibt es lobenswerte Projekte, die bereits beschlossen oder durchgeführt wurden und in der Liste der erfolgten Maßnahmen Erwähnung finden könnten. Dazu zählt etwa das 1-Euro-Ticket für den Busverkehr ab Januar 2024, die Einrichtung des kombinierten Fuß- und Radwegs an der Steige oder das Carsharing – dessen Umsetzung aber offensichtlich noch größere organisatorische Probleme bereitet und daher aktuell nicht zur Verfügung steht. Weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sind dringend nötig, besonders um die aktuell noch sehr häufigen Autofahrten auf kurzen Strecken zu vermeiden. Der Verweis auf das sich aktuell in der Planung befindliche Mobilitätskonzept reicht an dieser Stelle nicht aus. Der Lärmaktionsplan und das Mobilitätskonzept sind keine klar voneinander trennbaren Vorhaben, sondern thematisch eng zusammenhängende Projekte, die sich gegenseitig ergänzen und bereichern können. Beide bieten die Möglichkeit, kurz- und mittelfristig konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Lärm- und Klimasituation anzugehen (anstatt auf eine Talstadttumfahrung zu warten, deren Realisierung ungewiss ist und in jedem Fall in ferner Zukunft liegt). Wir fordern daher, dass die Förderung des Umweltverbundes und damit die Reduktion des KfZ-Verkehrs im Lärmaktionsplan stärker berücksichtigt wird, und zwar nicht in Form von Absichtserklärungen, sondern durch verbindliche Pläne und Zusagen.

4) Überprüfung des Lärmaktionsplans

Zwar wird im Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Schramberg abschließend erwähnt, dass der Plan im Abstand von fünf Jahren überprüft werden muss. In den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung werden für den Lärmaktionsplan allerdings konkrete Parameter für die zukünftige Überprüfung gefordert: „Der Lärmaktionsplan muss bereits Angaben für die Überprüfung enthalten, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind. Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben.“

Diese – oben bereits erwähnten – Angaben zum zu erwartenden Effekt der angedachten Maßnahmen in

Hinblick auf die nach fünf Jahren stattfindende Überprüfung fehlen im aktuellen Entwurf und sollten entsprechend ergänzt werden.

Wir werden den weiteren Verlauf der Lärmaktionsplanung verfolgen und freuen uns auf die positiven Effekte für die Lebensqualität der Menschen und den Klimaschutz im Stadtgebiet, die sich daraus ergeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Sarah Hujer im Namen des BUND Ortsverbands Schramberg