

Leseraktion Straßenlärm

Bernd Beule, Jens Ortscheid

Umweltbundesamt, Postfach 33 00 22, 14191 Berlin

Knapp 20% der Bevölkerung der Bundesrepublik fühlten sich im Jahre 2000 durch Straßenverkehrslärm äußerst und stark belästigt. 13 Mill. Bürger sind Straßenverkehrslärmbelastungen ausgesetzt, die potentiell als gesundheitsgefährdend eingeschätzt werden müssen. Viele Anwohner von Straßen sind jedoch oft hilflos, wenn es darum geht, den Lärm vor ihren Wohnungen zu reduzieren: sie wissen weder um die juristischen Möglichkeiten, noch kennen sie ihre relevante Belastung. Daher hat das Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit der Stiftung Warentest die **Leseraktion Straßenlärm** ins Leben gerufen.

Durch ein Gutachten erfährt der Bürger, welchen Belastungen er ausgesetzt ist und welche rechtlichen Möglichkeiten es für ihn gibt, diesen Lärm zu reduzieren. Die Berechnung der Lärmbelastung erfolgt analog der 16. BImSchV. Dabei gehen im wesentlichen die durchschnittliche tägliche Verkehrsdichte, die Abstände Wohnhaus-Straße und die Geschwindigkeit, aber auch Fahrbahnbelag, Steigung, Vorhandensein einer Ampel und andere Werte mit ein. Auch das Vorhandensein einer Lärmschutzwand konnte berücksichtigt werden. Alle diese Werte mußten sich die Teilnehmer von ihren Behörden besorgen oder selbst eruieren.

Bis Redaktionsschluß beteiligten sich knapp 900 Teilnehmer, die Aktion läuft weiter. Die Leseraktion ist aus verschiedenen Gründen sicherlich nicht repräsentativ für Deutschland, spiegelt aber eindrucksvolle Facetten des Straßenlärmalltags wieder.

Belästigung

Daß sich fast 100% der Teilnehmer an der Aktion durch Straßenverkehrslärm belästigt fühlen, liegt auf der Hand (Tab. 1). Sie erwarteten offensichtlich weiterführende Hilfe, schließlich mußten sie Zeit in die Beschaffung der Daten investieren und eine Gebühr von 92 DM entrichten.

Zusätzlich zum Straßenlärm, der der Auslöser zur Teilnahme an der Aktion war, wurden die Teilnehmer gebeten, noch Fragen zum weiteren Belästigungserleben durch andere Lärmquellen zu beantworten (Tab. 1).

Lärmbelästigung der Aktionsteilnehmer				
Lärm- quelle	gar nicht belästigt %	nicht so stark belästigt %	sehr stark belästigt %	k. A. %
Straße	0,6	1,2	97,2	1,0
Schiene	53,9	19,7	8,3	18,1
Gewerbe	57,0	20,4	7,5	15,1
Flug	44,3	35,5	5,8	14,4
Nachbarn	56,5	27,0	4,7	11,8
Andere	26,2	8,7	14,9	50,2

Tab. 1: Lärmbelästigung der Teilnehmer

Vergleicht man diese Werte mit einer gleichlautenden bundesweiten Repräsentativumfrage (Tab. 2), so stellt sich heraus, daß sich die Teilnehmer unserer Aktion stärker auch von weiteren Lärmquellen belästigt fühlen. Über die Gründe

geben die vorliegenden Daten keine Auskunft. Möglicherweise sind unsere Teilnehmer durch die hohe Straßenverkehrslärmbelastung auch sensibler für weitere Lärmquellen.

Lärmbelästigung 1998 Bundesweite Repräsentativumfrage			
Lärmquelle	gar nicht belästigt %	nicht so stark belästigt %	sehr stark belästigt %
Schiene	85,3	12,2	2,5
Gewerbe	83,6	14,7	1,7
Flug	77,4	19,4	3,2
Nachbarn	67,6	28,6	3,8

Tab. 2: Lärmbelästigung: Bundesweite Repräsentativumfrage

Für die starke Belästigung sprechen auch die zahlreichen Aktivitäten der Teilnehmer im Vorfeld unserer Aktion (Tab. 3). Dabei scheint ein persönlicher Weg der bevorzugte zu sein; Institutionen, die keine direkte Hilfe anbieten, werden hingegen selten kontaktiert. Der Erfolg der Aktivitäten im Vorfeld ist niederschmetternd. 72,5% der Teilnehmer gaben an, ihr Problem sei „gar nicht gelöst“ und 25% „wenig“. „Überwiegend erfolgreich“ waren nur 2,2% und „gelöst“ wurde das Lärmproblem nur für 0,3%. Auch dieses erklärt das große Interesse an der Aktion.

Art von Aktivitäten der Teilnehmer in Vorfeld	
Art der Aktivität	%*
Gemeindevertreter angesprochen	73,8
Behörden eingeschaltet	45,8
persönlich beschwert	19,1
Rechtsanwalt aufgesucht	14,8
Brief an Verursacher	13,6
Umweltorganisation kontaktiert	7,5
Klage erhoben	5,5
Umweltbundesamt kontaktiert	2,7
Sonstiges	24,2

Tab. 3: Aktivitäten der Teilnehmer im Vorfeld

Belastung

Interessant ist nun die Frage, bei welcher Belastung die Teilnehmer aktivgeworden sind. Trägt man den Anteil der Teilnehmer über die ermittelte Belastung auf, so ergibt sich eine Glockenkurve (Abb. 1).

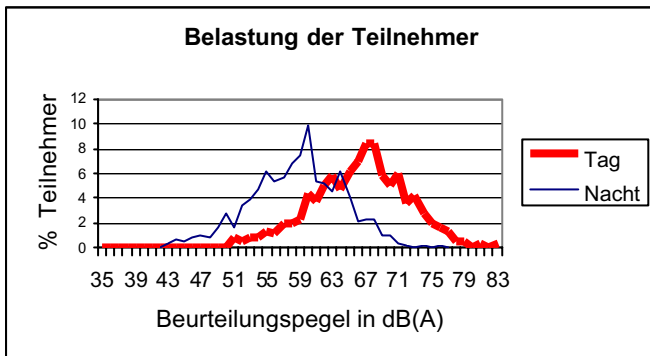


Abb. 1: Belastung der Teilnehmer

Dies überrascht zunächst. Zu erwarten wäre eine hohe Belästigung bei hoher Belastung, was sich in einer rechtsschiefe der Kurve ausdrücken würde. Offensichtlich aber fühlen sich viele Teilnehmer auch schon bei geringeren Belastungen belästigt. 10% der Teilnehmer sind bereits bei 59 dB(A) Beurteilungspegel tags aktiv geworden und 25% bei 62 dB(A).

Zur weiteren Charakterisierung werden die Teilnehmer im Folgenden in drei Belastungsgruppen geteilt. Die „gering“ belasteten Teilnehmer haben eine Tagesbelastung von unter 59 dB(A). Diese Teilnehmer liegen unterhalb des Grenzwerte für Lärmvorsorge in Wohngebieten.

80% bilden die Gruppe der „stark“ belasteten Teilnehmer, sie beginnt bei 59 dB(A) Tagesbelastung und endet bei 72 dB(A). Für sie gibt es je nach Gebiet und Straßentyp u.U. Möglichkeiten der Lärmreduzierung.

Die oberen 10% bilden die Gruppe der „sehr stark“ belasteten Teilnehmer. Sie beginnt oberhalb von 72 dB(A) Tagesbelastung. Hier könnten Lärmsanierungsmaßnahmen bei Straßen in der Baulast des Bundes möglich sein.

Wo entsteht die Belastung?

Etwa zwei Drittel der Teilnehmer wohnen in Wohngebieten und ein Drittel in Mischgebieten, kaum jemand in Kur- oder Gewerbegebieten. 44% geben als Straßentyp eine Kreis- oder Gemeindestraße an, 23% eine Landstraße und 25% eine Bundesstraße, nur 8% wohnen mit Sichtverbindung zu einer Autobahn. Dies erstaunt in so fern, daß nicht, wie vielleicht zu erwarten wäre, die Hauptbelastung von Autobahnen oder schnellen Bundesstraßen ausgeht, sondern ein deutlicher Schwerpunkt der Belastung an Kreis- oder Gemeindestraßen liegt. Dies bedeutet aber für die Anwohner wenig Chancen auf mehr Ruhe, da Lärmsanierung im wesentlichen nur bei Straßen des Bundes möglich ist. Auch einige Bundesländer haben Lärmsanierungsprogramme, während kommunale Programme eher die Ausnahme bilden.

Unterstrichen wird die Verteilung der Belastung durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die an den Straßen gefahren werden darf. 63% gaben dabei 50 km/h als maximal zulässiges Tempo an, nur 4% Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h.

Diese Daten belegen, daß ein Großteil der störenden Lärmbelastungen innerorts zu finden ist und hier Lärminderungsbedarf besteht.

Wie entstehen die Belastungen?

Die Gruppe der „gering“ Belasteten weist bei Betrachtung der Eingangsgrößen für die Berechnung zwei Schwerpunkte auf (Abb. 2 u. 3). Zum einen sind es sehr wenig Fahrzeuge, die aber dicht am Haus vorbeifahren, zum anderen sehr viele Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit bei sehr großen Abstand zum Haus.

Die Gruppe der „sehr stark“ Belasteten zeichnet sich durch ein durchweg sehr hohes Verkehrsaufkommen bei geringem Abstand des Hauses zur Fahrbahn aus. Auch der LKW-Anteil ist in dieser Gruppe signifikant erhöht. Vom Straßentyp her sind dies schwerpunktmäßig Bundesstraßen mit einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr.

Die Gruppe der „stark“ belasteten Teilnehmer weist eine große Spanne sowohl bei der Verkehrsstärke als auch bei dem Abstand des Wohnhauses zur Straße auf. Hier sind die Ursachen vielfältig und für konkrete Aussagen zu inhomogen.

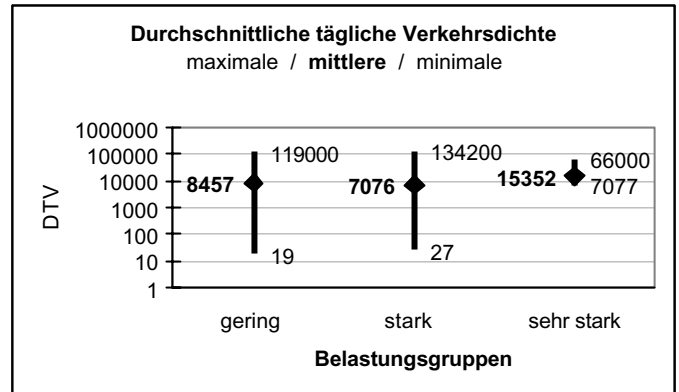


Abb. 2: DTW

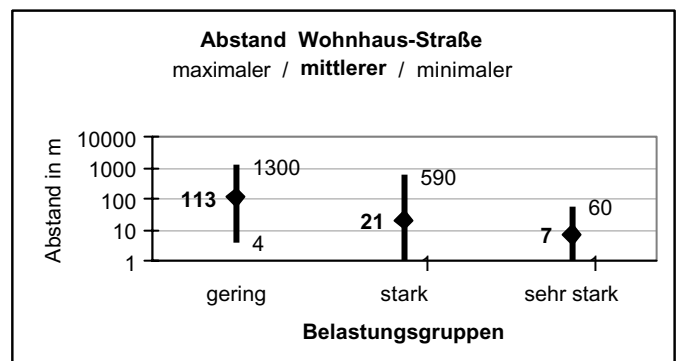


Abb. 3: Abstand Wohnhaus-Straße

Fazit

Bei den Teilnehmern ist es in den Städten viel zu laut. Verursacher der Lärmbelastung sind nicht vornehmlich Autobahnen und hohe Geschwindigkeiten, sondern innerörtliche Straßen mit 50 km/h.

64% der Teilnehmer dieser Aktion sind tagsüber Belastungen von über 65 dB(A) ausgesetzt und haben damit ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen, 94% haben nachts einen Lärmpegel zu ertragen (>50 dB(A)), der bei geöffneten Fenstern zu Veränderungen des Schlafablaufes bis hin zum Aufwachen führen kann. Für viele Teilnehmer gibt es Kommunikationsprobleme: Geht man von einer Schallpegeldifferenz eines geschlossenen „Normal“-Fensters von 20 dB(A) aus, so können nur 12% tagsüber eine ungestörte Kommunikation (40 dB(A) innen) pflegen.

Betrachtet man aktuelle Grenzwerte, so liegen 90% der Teilnehmer mit ihrer Belastung unterhalb des Auslösewertes für Lärmsanierung an Straßen des Bundes, 10% unterhalb des Grenzwertes der Lärmvorsorge für Wohngebiete.

Auch wenn diese Aktion sicherlich nicht repräsentativ für Deutschland ist, so läßt sie doch Handlungsbedarf gerade innerorts erkennen.