

Maßnahmen zum verhaltensbedingten Lärm

Bernd Lehming¹, Eckhart Heinrichs²

¹ Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD)

² LK Argus GmbH

Einleitung

Der Berliner Lärmaktionsplan¹ liegt gegenwärtig als Entwurf vor und zeigt Lösungen der Lärminderung mit den klassischen Minderungsstrategien auf:

- Sanierung der Fahrbahnoberflächen, speziell das Einbringen lärmarmen Asphaltes
- Anordnung von Tempo 30 tags/nachts
- Straßenraumgestaltung zur Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Förderung des Radverkehrs und Abstandsvergrößerung zur Häuserfassade
- Maßnahmen im lokalen Schienenverkehr
- Flugverkehr: Schließung der Innerstädtischen Flughäfen
- Aktualisierung des Leitfadens Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung

Interessant ist der Ansatz zur Minderung des verhaltensbedingten Lärms². Das individuelle Verhalten im Kfz-Verkehr hat Einfluss auf die Lärmbelastung. Unnötiger Lärm entsteht vor allem durch das Fahren mit hoher Drehzahl und das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Aber auch das Parken und Halten in zweiter Reihe erzeugt häufig Lärm, da der Verkehr zum abbremsen und Beschleunigen gezwungen wird. Hinzu kommt die Behinderung der lärmarmen Verkehrsarten Radfahren und Zufußgehen. Zuegeparkte Radfahrstreifen machen das Radfahren unattraktiver und der Fußverkehr leidet oft unter mangelnden Sichtbeziehungen und fehlender Barrierefreiheit an ordnungswidrig beparkten Querungen. Schließlich können Verhaltensänderungen auch zur Lärminderung bei besonders lauten Fahrzeugarten wie Motorrädern und Lkw führen. Es ist daher sinnvoll auch Strategien zu den derzeit ungenutzten Potenzialen durch ein geändertes Verkehrshalten der Kfz-Führenden zu entwickeln.

Verhaltensänderungen

Das der verhaltensbedingte Lärm ein Potential darstellt zeigen die Öffentlichkeitsbeteiligungen zum Lärmaktionsplan 2018³. Hier zeigten die Bürger zum Oberthema „Fahrverhalten“ folgende lärmverursachende Störverhalten und denkbare Maßnahmen in der Reihenfolge der häufigsten Nennungen an: Unangepasste Fahrweise (z.B. Beschleunigen, hohe Drehzahlen); Nichteinhaltung der StVO allgemein; Geschwindigkeitsüberschreitungen (Forderung nach Kontrollen und Überwachungsanlagen); illegale Straßenrennen; Manipulation an Fahrzeugen und Forderung von Dialogdisplays.

Die Strategie zur Verhaltensbeeinflussung im Berliner Lärmaktionsplan greift diese Aspekte auf. Sie besteht aus drei Handlungsfeldern, die wegen der Wechselwirkungen ganzheitlich zu betrachten sind und mit verschiedenen Behörden abgestimmt sein muss. Dazu ist es u.a. erforderlich Rahmenbedingungen wie personelle und technische Ausstattung zu schaffen.

Kraftfahrzeugführende verursachen in der Regel nicht absichtlich unnötige Lärmbelastungen. Die negativen Folgen wie beispielsweise nächtliche Schlafstörungen sind für sie nicht erkennbar, da sie die Betroffenen nicht kennen. Im Falle des Lärmschutzes kommt hinzu, dass gesundheitliche Langzeitwirkungen von Lärm weitgehend unbekannt und - anders als etwa Unfallfolgen - am Ort des Geschehens nicht sichtbar sind. Vor diesem Hintergrund sollten positive Verhaltensweisen wie lärmarme Fahrweisen wertgeschätzt und positiv verstärkt werden.

Die folgenden Ansätze sind als erster Vorschlag zu verstehen. Welche Möglichkeiten tatsächlich in Frage kommen und welche Voraussetzungen dafür zu schaffen wären, soll im Nachgang zum Lärmaktionsplan-Beschluss mit Beteiligung der betroffenen Fachstellen geprüft werden.

- **Verhalten freiwillig ändern:** Ganzheitliche behördenabgestimmte Öffentlichkeitskampagnen sollen mit Informationen und Appellen zu einer Verhaltensbeeinflussung beitragen. Gezielte Ansprache von Personen z.B. mit Fehlverhalten zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, Falschparken (Parken in zweiter Reihe), fahren mit lärmrelevanten Eigenschaften wie zu hohen Drehzahlen, Einsatz von Lärm - Dialogdisplays, Laden und Liefern sollen optimiert werden (Ausweisung neuer Ladezonen, strikte Überwachung der Ladezonen, ggf. Entwicklung eines Lkw-Vorrangroutennetzes).



Abbildung 1: Lärmdialogdisplay (Quelle: LK Argus)

- **Besondere Zielgruppen ansprechen:** Motorradfahrende und Lkw-Führende sollen gesondert angesprochen werden.
- **Regel Einhaltung verbessern:** Eine effektivere Verkehrsüberwachung schafft objektiv hohe und subjektiv wahrnehmbare Entdeckungswahrscheinlichkeiten und konsequentere Sanktionierung schafft Akzeptanz, Bundesratsinitiativen zur Verschärfung der Sanktionierung von Regelverstößen sind denkbar, Ahndungen, z.B. bei Verwarnungsgeldern zur Zweckhaftigkeit im Bescheid erläutern; ggf. Bundesrats- Initiative zur Schaffung einer Halterhaftung (Belangung des Fahrzeughalters anstelle des Fahrzeugführers, wie z.B. heute schon in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Portugal).

Tabelle 1: Verwarnungsgelder in Deutschland und ausgewählten Staaten im Vergleich (ADAC 4.6.2018)⁴

	Geschwindigkeit um 20 Km/h überschritten	Parkverstoß	Zweite-Reihe-Parken
D	bis 35Euro	ab 10 Euro	20 Euro
NL	ab 165 Euro	ab 95 Euro	220 Euro
I	ab 170 Euro	ab 40 Euro	155 Euro

Mit der Novellierung des Bußgeldkataloges zur Straßenverkehrsordnung (14.2.2020 Zustimmung des Bundesrates⁵, 23.3.2020, Kenntnisnahme des Bundestages) hat der Gesetzgeber einen ersten Schritt zur besseren Durchsetzung der Straßenverkehrsregeln eingeleitet.

Den Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen bildet das Berliner Mobilitätsgesetz

(<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/>)⁶

Auszüge⁷:

§ 1 Zweck des Gesetzes

...stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich...
 ...Verkehrsmittel mit ihren spezifischen Stärken fördern...
 ...innovative Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote schaffen...

§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität

...Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes und es soll dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden.

§ 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen

Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden. Dieses betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen.

§21 Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit fordert auch das Berliner Mobilitätsgesetz „kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und begleitende Kampagnen“.

Das Mobilitätsgesetz wird mit verkehrsträgerbezogenen Bausteinen weiter konkretisiert (Radgesetz, Fußverkehr, Neue Mobilität...).

Literatur

- [1] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin: Lärmaktionsplan 2019 -2023 (Entwurf)
- [2] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin: Anlage 8 zum Lärmaktionsplan 2019 -2023 (Entwurf)
- [3] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Berlin wird leiser - Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung, 12/2018.
- [4] Daten „Geschwindigkeit“ und „Parkverstoß“ aus ADAC e.V. (2018): <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/recht/hohe-geldbussen-fuer-autofahrer-im-ausland.html>, Abruf am

04.06.2018. Daten „Zweite-Reihe-Parken“ aus Initiative Clevere Städte (2014): https://clevere-staedte.de/files/tao/img/presse/141124_Plaedoyer_Petitionskampagne_Zuparken_teurer_machen.pdf, Seite 10, Abruf am 04.06.2018. Die Werte für das Zweite-Reihe-Parken wurden nach Angaben bei den Botschaften der jeweiligen Länder erfragt.

- [5] Bundesrat Drucksache 591/19 (Beschluss) vom 14.2.2020
- [6] Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018; GVBl. 2018, S.464
- [7] Kaptain, J.: Vortrag Lärmaktionsplanung 3. Stufe, Rechts- und Mobilitätskonzepte (T-30, Förderung alternativer Mobilität); Lärmaktionsplanung 3. Stufe Veranstaltung des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik e.V. und des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen Berlin, 27. November 2019