

Bericht zum Lärmspaziergang in Leipzig

Bericht: Angelika Kell

Am 28. April 2010, dem „Internationalen Tag gegen Lärm“, hatte mein Abgeordnetenbüro zum Lärmspaziergang in Leipzig eingeladen. Mein Ziel: Vereine und Initiativen zu informieren und zu motivieren, sich für die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie einzusetzen. Deren Umsetzung ist eine kommunale Pflichtaufgabe. Bürgerinnen und Bürger haben also einen Anspruch darauf, dass ihre Kommune dieser Pflicht nachkommt.

Ich habe zeitgleich eine Kleine Anfrage in den Landtag eingebracht, die den Stand der Lärmaktionsplanung in Sachsen ans Licht bringen soll. Nach Informationen der Presse sind bisher nur 26 Kommunen entschlossen, Lärmaktionspläne zu erstellen, in 15 Orten sind Pläne bereits in Arbeit. Ab 2011, der zweiten Stufe zur Umsetzung der Richtlinie, werden 230 Kommunen in Sachsen aktiv werden müssen, weil sie durch die Lage an Hauptverkehrsstraßen höhere Lärmpegel aufweisen als gesundheitlich risikofrei ist.

Nachdem für Leipzig die Lärmkartierung abgeschlossen ist, sollte 2010 mit einer breiten Mitwirkung der Bevölkerung die Lärmaktionsplanung beginnen. Aber: wo bleibt sie? Geplant wird, zumindest in Leipzig, wie üblich, zunächst einmal verwaltungsintern. Schade, denn damit bleibt die Sachkompetenz der Bewohner ungenutzt.

Am Lärmaktionstag also begaben sich 25 Teilnehmer/innen auf einen Spaziergang durch die Leipziger Innenstadt. Allen voran: Akustiker Marc Wiemers, der das Projekt „Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umgebungslärmrichtlinie“ der Grünen Liga e.V. koordiniert. Zu den Teilnehmern zählten Stadtrat Roland Quester, Mitarbeiter der Fraktion DIE LINKE im Landtag, des Umweltbundesamtes, der Verkehrsbetriebe, von Ökolöwe und Naturschutzbund, des Quartiersmanagements Leipziger Westen, der Stadtverwaltungen Leipzig, Taucha und Potsdam sowie last but not least der Leipziger Spaziergangsforscher Bertram Weißhaar.

Ausgestattet mit Dezibelzählern und Lärmkarten führte der Weg von der Ruheinsel an der Thomaskirche entlang der Bohrlöcher des Citytunnels über den viel befahrenen Augustusplatz bis zur „Endstation“ Georg-Schumann-Straße.

Letztere ein besonders gravierendes Beispiel für verfehlte Verkehrsplanung. Deren Resultat: ein 80%iger Leerstand der Wohngebäude dank des Verkehrslärmes. Eine Schnellstraße ohne Bäume, mit separatem Gleisbett für die Straßenbahn, dafür fehlen Radspuren und der Platz für Fußgänger und Geschäftsauslagen auf dem Gehweg. Dass die Eigentümer der Immobilien für den Ausbau der Straße zur Kasse gebeten werden, findet Stadtrat Quester grotesk: „Die zahlen für die Entwertung ihrer Gebäude!“

Schon lang erwiesen ist: Lärm macht krank. Er hat Einfluss auf die Erholung, die Konzentrationsfähigkeit und den Krankenstand von Menschen. Marc Wiemers: „Bei 65 Dezibel am Tag

und 55 Dezibel in der Nacht steigt das Herzinfarkttrisiko bei Männern bereits um 30%. An vielen Hauptstraßen in Leipzig werden diese Pegel aber locker überschritten.“

Gelernt haben die Teilnehmer: Die Lärmberechnung ist kompliziert, weil höhere Mathematik. Zumindest für Laien. Für Lärmkarten wird nicht punktuell gemessen, sondern berechnet und nach Tages- und Nachtwerten gemittelt. Auch wenn direkt neben dem Bohrloch 95 Dezibel gemessen werden, fließt eine „Tagesbaustelle“ in eine Lärmkarte nicht ein.

Dargestellt in den Leipziger Lärmkarten sieht man farbige Isophonenbänder. Diese farblichen Abstufungen entsprechen jeweils einer Zu- bzw. Abnahme des Lärms um 5 Dezibel. Diese entspricht den gesetzlichen Mindestanforderungen, mit dieser Art der Darstellung kann aber zum Beispiel eine Minderung des Lärmpegels um 3 Dezibel nicht sichtbar gemacht werden. Und 3 Dezibel bedeutet: eine Halbierung oder Verdopplung des wahrgenommenen Lärms.

Die Leipziger Karten haben noch andere Schwächen: so fehlt eine zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Lärmbelastung. Die Kartierung erfolgte getrennt nach Verkehrsträgern. Wer das Pech hat, dass Busse, Bahnen, PKW und vielleicht noch Flugzeuge vorbei kommen, kann aber auch nicht einfach die Kartenwerte addieren.

Wichtiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist, ruhige Gebiete zu kennen und durch gezielte Maßnahmen zu schützen. Diese müssten dafür erst einmal in den Karten definiert und ausgewiesen werden. Da hier konkrete Vorgaben fehlen, liegt es im Ermessen der Gemeinde, Ruheinseln zu definieren, z.B. die Umgebung von Kliniken, von Naherholungsgebieten, Parks, Friedhöfen etc.

Lärm stört besonders, wenn er den Menschen durch häufige Spitzenwerte regelmäßig aus dem Schlaf holt, wie z.B. bei Zügen, Flugzeugen oder LKW, die nicht permanent, sondern punktuell laut am Schlafzimmerfenster vorbeirauschen. Wie bereits genannt: Wenn eine Straße 3 Dezibel weniger Lärm haben soll, muss man die Fahrzeuganzahl halbieren. Um den Lärm in einer Straße von 75 auf 65 Dezibel zu bringen, muss man die Fahrzeuganzahl um 90% zu reduzieren.

Unter den Teilnehmern des Spaziergangs entspann sich eine kontroverse Diskussion, wann denn der Bürger endlich einbezogen werden soll: Frühzeitig, wie die Verbände fordern, oder erst wenn die Lärmaktionsplanung verwaltungsseitig abgestimmt ist? So die Position der Verwaltung. In Leipzig ist zu hoffen, dass die Bewohner alsbald einbezogen werden, immerhin hat der Stadtrat für ein Mitwirkungsverfahren Geld bewilligt – und sowohl das Interesse auf Bürgerseite wie auch die Kompetenzen für die Organisation eines professionellen Mitwirkungsverfahrens sind vorhanden.

Marc Wiemers von der Grünen Liga wollte mit dem Lärmspaziergang vor allem „Multiplikatoren“ informieren, die sich in die Thematik einarbeiten und ihre Kenntnisse an Betroffene wei-

tergeben können. Das ist im Ansatz gelungen. Gleichwohl ist die Thematik komplex. Für die Methode Lärmspaziergang wird derzeit eine Handreichung erarbeitet. Mit dieser sollte es dann leicht fallen, ortsspezifisch ausgerichtete Touren zu planen und durchzuführen.