

Fragwürdiges „Städtelärmranking 2011“

Häufig wird den Themen des Lärmschutzes mangelnde Wahrnehmung in Politik und Medien vorgeworfen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass öffentlichkeitswirksame Erfolge auf diesem Politikfeld nicht schnell zu erzielen sind und in der Regel einen langen Atem bei der Umsetzung brauchen. Zudem ist die Lärmproblematik für Nicht-Fachleute relativ komplex. Deshalb sind einfache Wahrheiten scheinbar immer willkommen, wie z. B. ein Städtelärmranking. Damit könnte jeder die Lärmbelastung und die Minderungserfolge in den einzelnen Kommunen ablesen. Städte und ihre Konzepte könnten miteinander verglichen werden. Erfolge und Misserfolge wären einfach direkt messbar.

Ein solches „Städtelärmranking 2011“ hat die Geers-Stiftung kürzlich veröffentlicht und damit ein reges Medienecho ausgelöst. Landauf, landab war plötzlich von lauten und leisen Städten die Rede. Auch in Kommunen, die nicht im Ranking erwähnt waren, wurde das Thema Lärmbelastung wieder diskutiert und die Lokalpolitiker nahmen zu Minderungskonzepten Stellung. In Anbetracht dieser öffentlichen Reaktion wäre ein Städte-ranking eigentlich zu begrüßen. Leider weist die dem Städteranking zugrunde liegende Studie gravierende methodische Defizite auf.

Grundlage der Studie sind die Ergebnisse der Lärmkartierung der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2007. Hierfür wurde in Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern die Lärmbelastung durch Verkehrs- und Industrielärm erfasst. Die Umgebungslärmrichtlinie folgt dem Subsidiaritätsgedanken und ermöglicht den Kommunen, in gewissen Grenzen, auf ihre spezifische Situation einzugehen. Dies betrifft beispielsweise den Zuschnitt des Ballungsraums und den Umfang des zu berücksichtigenden Straßennetzes. Dieser Gestaltungsraum wurde von den Kommunen genutzt: So gibt es Städte, die die Lärmkartierung zunächst ausschließlich in hochverdichteten Innenstadtbereichen durchgeführt haben, während andere sich für diesen Zweck mit Umlandgemeinden zu einem gemeinsamen Ballungsraum zusammengeschlossen haben. Auch gibt es Gemeinden, die sich in dieser

1. Stufe auf das Hauptstraßennetz konzentriert haben. Andere haben alle Straßen erfasst, für die Verkehrszahlen zur Verfügung standen, um bereits für die Lärmaktionsplanung eine gute Datengrundlage zu haben. Durch die zwar sachgerechten, aber unterschiedlichen Vorgehensweisen kommt ein Ranking zustande, das fachlich nicht haltbar und sehr stark von zufälligen Einflussfaktoren geprägt ist. Engagierte Kommunen, die die Lärmkartierung bereits an den Erfordernissen der Aktionsplanung ausrichten, stehen plötzlich als laute Gemeinden am Pranger. Kommunen, die bei diesem Thema eher zurückhaltend agieren und nur die Minimalanforderungen bei der Kartierung erfüllen, sind unverhofft Vorreiter als leise Städte. Dies kann dazu führen, dass bisher aktive Städte das Engagement zurückfahren und eher passive Städte keine weiteren Aktivitäten zur Verbesserung der Lärmsituation ergreifen. So gibt es bereits jetzt Stimmen, die die Umsetzung des Lärmaktionsplans in Frage stellen, weil die Stadt nach dem Städtelärmranking 2011 bereits als leise eingestuft wurde. Es ist daher zu befürchten, dass die Studie der Geers-Stiftung, bei allen guten Absichten, für die Sache des Lärmschutzes mehr Schaden als Nutzen gebracht hat.

Wenn man zukünftig ein fachlich fundiertes Städtelärmranking vornehmen möchte, muss dieses auf einer vergleichbaren Datengrundlage basieren. Auch die unterschiedlich hohe Lärmbelastung der Bevölkerung ist hierbei zu berücksichtigen. So sind hundert Betroffene mit 55 dB(A) nicht vergleichbar mit hundert Personen, die einer Lärmbelastung von 65 dB(A) ausgesetzt sind. Mit dem Entwurf der Richtlinie VDI 3722 Blatt 2 „Wirkung von Verkehrsgeräuschen, Kenngrößen beim Einwirken mehrerer Quellenarten“ steht beispielsweise ein dafür geeignetes Werkzeug bereit.

2012 wird die 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt. Es werden dann 71 Ballungsräume die Lärmbelastung der Bevölkerung erfassen und mit Aktionsplänen ein wirksames Konzept zur weiteren Lärminderung erarbeiten. Hierfür ist weiterhin ein starkes Engagement aller Kommunen notwendig.



Uwe Brendle,
Abteilungsleiter „Verkehr,
Lärm“, Umweltbundesamt,
Dessau-Roßlau.