

Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie

Informationsübersicht zum Leuchtturm Nr.: 17

Rüdersdorf bei Berlin: Kommunale Vernetzung / Autobahnkonferenz



Autobahnen in Berlin: generell maximal Tempo 80



Podium 1. Autobahnkonferenz

Schlaglichter

Vernetzung und Informationsaustausch von Autobahnraingerichteten Kommunen zur Bündelung gemeinsamer Interessen sowie zur Beschleunigung der Umsetzung notwendiger Maßnahmen

Einleitung/Ausgangssituation

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung in verschiedenen Städten und Gemeinden an Autobahnen zeigte sich, dass erhebliche Probleme bei der Umsetzung von Maßnahmen zum Lärm- und Gesundheitsschutz einschließlich der rechentechnischen und rechtlichen Rahmenbedingungen bestehen.

Aus diesem Anlass führten die Stadt Ludwigsfelde und die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin auf Initiative des Planungsbüros Dr.-Ing. Ditmar Hunger Stadt-Verkehr-Umwelt, SVU Dresden am 25.11.2009 eine kommunale Autobahnkonferenz durch.

Zielstellung

Die kommunale Autobahnkonferenz sollte die Aufmerksamkeit auf die Probleme der von Autobahnlärm betroffenen Kommunen lenken beziehungsweise die Wahrnehmung der Probleme verstärken. Ziel war es, besonders das Umsetzen von Forderungen hinsichtlich verkehrsorganisatorischer Maßnahmen – vor allem von Geschwindigkeitsbegrenzungen in siedlungsnahen Bereichen – zu beschleunigen beziehungsweise überhaupt erst zu ermöglichen. Den Ausgangspunkt bildete die Vorstellung bereits existierender Beispiele aus verschiedenen Bundesländern. Daneben sollten Vorschläge zur Änderung der oben genannten Rahmenbedingungen diskutiert und beschlossen werden.

Konkrete Forderungen

Auf der Autobahnkonferenz wurden auf Grundlage verschiedener Lärmaktionspläne, unter anderem von Ludwigsfelde und Rüdersdorf, folgende Forderungen von Herrn Dr. Hunger vorgetragen:

1. Die Verwaltungsvorschriften des Straßenverkehrs sind flexibler zugunsten der Lebens- und kommunalen Aufenthaltsqualität auszulegen, so dass eine stärkere Berücksichtigung der mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie angestrebten Schutzziele für die Gesundheit der Bevölkerung möglich ist.
2. Den Kommunen mit einem rechtsgültig beschlossenen Lärmaktionsplan sind zum Schutz der Allgemeinheit vor den Auswirkungen des Autobahnlärms stärkere Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidung der Verkehrs- bzw. Straßenbaubehörden einzuräumen.
3. Die geltenden Grenzwerte der Lärmsanierung

sind Schritt für Schritt den Lärmschutzzielen entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie anzupassen, das heißt Absenkung kurz- bis mittelfristig von 70/60 dB (A) auf 67/57 dB (A) und langfristig auf 65/55 dB (A).

4. Die im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen, das Umweltbundesamt und einige Landesumweltämter empfohlenen Schwellwerte 65/55 dB (A) sind als verbindliche Auslösewerte für Lärmschutzmaßnahmen anzuerkennen.
5. Die Berechnungsverfahren VBUS [1] im Zuge der Lärmaktionsplanung sind mit dem des Straßen- bzw. Verkehrswesens RLS 90 [2] abzugleichen. Zwischenzeitlich sollte das Straßen- bzw. Verkehrswesen die Berechnungen gemäß VBUS als Basis für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen akzeptieren.
6. Auf Autobahnen sollte eine generell zulässige Höchstgeschwindigkeit [3] von 120 km/h eingeführt werden, um die großflächigen Schallimmissionswirkungen der Autobahntrassen insgesamt zu reduzieren. Dieses Tempolimit bringt weitere Vorteile, wie Kraftstoffeinsparung, Unfallreduktion sowie das Ermöglichen geringerer Ausbaustandards usw.
7. Entlang von Autobahnabschnitten, welche Gebiete mit Wohn- und Aufenthaltsfunktionen tangieren bzw. innerhalb angebaute Ortsdurchfahrten, sind gemäß vieler Lärmaktionspläne folgende kurz-, mittel- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen zu realisieren, wie
 - a) Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw auf Tempo 100 tags / 80 nachts,
 - b) Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf Tempo 60 nachts und Überholverbot,
 - c) Verbesserung des passiven Lärmschutzes an der Trasse,
 - d) Aufbringen leiser Fahrbahndeckenbeläge,
 - e) kein Standstreifenanbau (wenn noch nicht vorhanden) entlang angebaute Bereiche, wenn dadurch die Effektivität von Schallschutzanlagen erhöht werden kann,
 - f) wenn Anbau von Standstreifen, soll dieser als wesentliche Änderung gelten und Lärmschutz gemäß 16. BImSchV nach sich ziehen,
 - g) bei erforderlichem streckenhaftem 6-streifigen Ausbau 4-Spurigkeit erhalten und temporäre Standstreifennutzung für Belastungsspitzen einsetzen,

- h) Lärmschutzberechnungen auf Basis tatsächlich gefahrener Geschwindigkeiten und
 - i) Anliegerkommunen wird bei geforderten Temposenkungen gemäß beschlossener Lärmaktionspläne das Einvernehmen mit der Verkehrsbehörde gewährt.
8. Die Häufigkeit der Geschwindigkeitskontrollen ist zu erhöhen, um eine ausreichende Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzungen, welche insbesondere in der Nacht von großer Bedeutung sind, zu erreichen.
 9. Den Kommunen sind finanzielle Mittel der Autobahnbaulastträger und Anteile aus der Maut zur Realisierung von beschlossenen Lärmminierungsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen, wenn der Baulastträger diese Maßnahmen nicht selbst durchführt.
 10. Im Sinne einer nachhaltigen Bekämpfung des Lärms an der Quelle ist neben der Entschleunigung des Kfz-Verkehrs stärker auf seine Reduzierung und Vermeidung hinzuwirken. Daher sind alle rechtlichen, planerischen und sonstigen Regelungen auf den Prüfstand zu stellen, welche die Verkehrsarbeit, insbesondere das Kfz-Verkehrsaufkommen beeinflussen und zugleich die Suburbanisierung befördern. Demgemäß ist beispielsweise die Pendlerpauschale zu überprüfen und andererseits den Kommunen mehr Unterstützung beim Ausbau effektiver Systeme des Fuß- und Fahrradverkehrs und besonders des ÖPNV zu geben.

Akteure/Vorgehen

Die Autobahnkonferenz wurde, ausgehend von der Lärmaktionsplanung, im Rahmen einer gemeinsa-

men Initiative und im Auftrag der Stadt Ludwigsfelde und der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin durch das Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger Stadt-Verkehr-Umwelt, SVU Dresden organisiert und durchgeführt.

Verschiedene Fachreferenten hielten Vorträge; betroffenen Kommunen sowie Bürgerinitiativen wurden anschließend umfangreiche Möglichkeiten für Kurzstatements eingeräumt.

Dabei zeigte sich, dass nicht nur die Verantwortlichen von Kommunen sondern viele neu entstandene Bürgerinitiativen unzufrieden mit der Umsetzung von in Lärmaktionsplänen beschlossenen Lärmminierungsmaßnahmen an Autobahnen sind, obwohl sich diese in der Regel zunächst auf Kosten sparende Sofortmaßnahmen zur Geschwindigkeitsherabsetzung konzentrieren.

Zum Schluss der Veranstaltung regten die beiden Bürgermeister Frank Gerhard und André Schaller die Bildung einer „Gemeinschaft von Autobahnanliegergemeinden für besseren Lärmschutz“ an.

Ergebnisse/Bewertungen

An der Autobahnkonferenz in Rüdersdorf nahmen circa 70 Teilnehmer aus fünf Bundesländern teil. Im Jahr 2011 gründeten 26 Kommunen die Initiative der „Gemeinschaft von Autobahnanliegergemeinden für besseren Lärmschutz“ auf der zweiten Autobahnkonferenz in Ludwigsfelde. Die Vernetzung von Kommunen aus unterschiedlichen Bundesländern wurde damit erreicht. Hinsichtlich der konkreten Forderungen konnte inzwischen schon ein Erfolg erzielt werden, indem die Grenzwerte der Lärmsanierung an Bundesstraßen von 70/60 dB (A) auf 67/57 dB (A) abgesenkt wurden.



Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn A 111 in Berlin



Autobahnkonferenz: Vorstellung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn A 995 in München

Kontakt

Thema	Stelle	Ansprechpartner	Tel.-Nummer	E-Mail	Internet / Adresse
Ansprechpartner	Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin	Bürgermeister André Schaller	033638-85303	buergermeister@ruedersdorf.de	www.ruedersdorf.de
Ansprechpartner	Stadt Ludwigsfelde	Bürgermeister Frank Gerhard	03378 - 827101	pressestelle@svludwigsfelde.brandenburg.de	www.ludwigsfelde.de
Planerische Beratung	Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger Stadt-Verkehr-Umwelt, SVU	Herr Dr.-Ing. Hunger bzw. Herr Schönefeld	0351-422 11 96	buenro@hunger-svu-dresden.de	www.hunger-svu-dresden.de

Literatur

- [1] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
- [2] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)
- [3] Bei Belassen der bisherigen Beschränkungen für Lkw, Busse etc.
- [4] Lärmaktionsplan Ludwigsfelde: static.ludwigsfelde.info/content/politik/laerm/laermaktionsplan.pdf
- [5] Lärmaktionsplan Rüdersdorf bei Berlin: www.ruedersdorf.de/texte/seite.php?id=13896
- [6] Tagungsunterlagen 1. kommunale Autobahnkonferenz Rüdersdorf bei Berlin 2009: daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/ergebnisprotokoll_autokonferenz_25.11.2009.pdf
- [7] Tagungsunterlagen/Informationen 2. kommunale Autobahnkonferenz Ludwigsfelde 2011: www.stgb-brandenburg.de/566.html

Informationen der GRÜNEN LIGA e.V. zur Umgebungslärmrichtlinie:
www.uglr-info.de

Quelle aller Bilder und Darstellungen: Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger Stadt-Verkehr-Umwelt, SVU

Das Projekt „Leuchttürme der Umgebungslärmrichtlinie“ wird gefördert von:
Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.



Wir tun was, Mensch! GRÜNE LIGA e.V. – Netzwerk Ökologischer Bewegungen - Greifswalder Straße 4 - 10405 Berlin
Telefon: 030/ 204 47 45 - Telefax: 030/ 204 44 68 - E-Mail: bundesverband@grueneliga.de, marc.wiemers@grueneliga.de
V.i.S.d.P.: Klaus Schlüter - Weitere Informationen unter www.uglr-info.de