

einstimmiger Beschluss Nr. 42-2020 (20. Legislaturperiode) des Beirates Osterholz

Stärkeren Schutz der Nachtruhe vor Autolärm (Autobahnbereiche) in Osterholz durchsetzen!

Der Beirat Osterholz beschließt:

Der Beirat fordert die Bremer Regierung auf, Abhilfe beim Autobahnlärm zu schaffen.

Im Rahmen der Aktionspläne konnte bislang wenig gegen Autobahnlärm unternommen werden. In Osterholz gibt es einige Wohngebiete, die sehr nah an der Autobahn liegen. Dazu zählen insbesondere das Wohngebiet in Bremen-Osterholz entlang der A 27. Hier wurden des Nachts laut Lärmschutzkataster Schallpegel gemessen, die weit über 50 dB (A) betragen, bei besonders belasteten Häusern über 55 dB (A). In Bremen-Osterholz sind laut einer Berechnung der Behörde 1505 Anwohner*Innen von nächtlichen Lärmpegeln über 55 dB (A) betroffen.

Diese Abhilfe sollte auf Dauer durch deutlich verbesserte Lärmschutzwände und anderen schalldämmenden Maßnahmen (Flüsterasphalt) umgesetzt werden. Bis dahin soll als Sofortmaßnahme ein nächtliches Lärmschutz-Tempolimit auf den betroffenen Streckenabschnitten eingerichtet werden. Verschiedene Praxistests der letzten Jahre haben gezeigt, dass ein generelles Tempo-80-Limit nur geringe Lautstärkeminderungen mit sich bringt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass ein großer Teil des Autobahnlärms durch Lastkraftwagen erzeugt wird. **Ein kombiniertes Tempo-Limit von 80 km/h für Pkw und 60 km/h für LKW sorgt laut verschiedener Modellversuche dagegen für eine deutliche Lärmreduktion im Bereich von - 3 dB (A).**

Ein solches Tempolimit stellt keine unzumutbare Verlangsamung des Verkehrs dar, wenn man bedenkt, dass es nur nachts von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr auf einigen Kilometern der Bremer Autobahn zur Anwendung kommen soll. Ein Abwarten bis die Autobahn verbreitert wird ist den betroffenen Anwohner*innen nicht zumutbar. Die Gesundheit der Anwohner*innen stellt hier ein höheres Gut dar.

In den letzten Jahrzehnten ist die Schädlichkeit von Lärm, insbesondere die Auswirkungen auf die Nachtruhe, zunehmend in den Fokus gerückt. Laut WHO führen dauerhafte nächtliche Lärmpegel über 55 dB(A) zu einer signifikanten Zunahme von Erkrankungen bei den Betroffenen, insbesondere zu einem deutlich erhöhten Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Schon Lärmpegel ab 45 dB (A) führen bei vielen betroffenen Anwohner*innen zu Schlafstörungen, verbunden mit körperlichen Stressreaktionen und Einschränkungen der Leistungsfähigkeit¹.

Mit der Europäischen Umgebungslärm-Richtlinie (2002) wurden die Mitgliedsstaaten aufgefordert, Kartierungen von Umgebungslärm vorzunehmen und mit Aktionsplänen für eine Verminderung der Lärmbelastung zu sorgen. Das Umweltbundesamt hat dafür als mittelfristiges Ziel eine maximale nächtliche Lärmbelastung von höchstens 45 dB (A) in Wohngebieten definiert. Dementsprechend gilt schon heute für industrielle Anlagen, z.B. auch Windenergieanlagen, deren Lärm auf Wohngebiete einwirkt, ein maximaler nächtlicher Lärmpegel von 35 dB (A)².

Trotzdem ist die nächtliche Ruhe häufig gestört. Eine Untersuchung im Auftrag des Umweltbundesamtes (2018) ergab, dass sich 75 Prozent der Befragten von Verkehrslärm gestört fühlen – in deutlichem Abstand vor anderen störenden Geräuschquellen. Und tatsächlich herrschen bei den behördlichen Regelungen zur Beschränkung von Verkehrslärm – im Vergleich zu den wissenschaftlich fundierten Vorgaben der WHO oder den Vorschriften

für Industrielärm (s. o.) noch anachronistische Höchstgrenzen. Die relevanten Verordnungen, herausgegeben vom Bundes-Verkehrsministerium, sehen Lärmwerte als zumutbar an, die weit über den angestrebten 40-45 dB (A) liegen. Zudem sind die Richtwerte in den Verordnungen auch noch unterschiedlich. Im Einzelnen:

1. Die Verordnung „Richtlinien für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) regelt generell den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Sie gibt vor, dass der Straßenlärm in Wohngebieten tagsüber nicht mehr als 70 dB (A) betragen darf, nachts nicht mehr als **60 dB (A)**. Dies ist ein Lärmpegel, der laut WHO ganz konkrete gesundheitliche Schäden bei den Anwohner*innen billigend in Kauf nimmt.
2. Die „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) regelt die Lärmschutzpegel an denjenigen Straßen, die in der Baulast des Bundes stehen. Diese sieht in den allgemeinen Wohngebieten vor, dass nicht mehr als **49 dB die Lärmbelastung** betragen darf.

Das bedeutet: Anwohner*innen an neu gebauten oder erweiterten Straßen sollen durch Schallschutzmaßnahmen geschützt werden, die einen nächtlichen Lärmpegel von maximal 49 dB (A) gewährleisten. Dagegen müssen Anwohner*innen von Straßen, die **vor** 1990 gebaut wurden, nach wie vor einen nächtlichen Straßenlärm von bis zu 60 dB (A) erdulden.

Bremen, 30.11.2020

gez. Wolfgang Haase
(Beiratssprecher)

gez. Ulrich Schlüter
(Ortsamtsleiter)