

Lärmschutz und Lärminderungsplanung

Lärmschutz ist Gesundheitsschutz

Lärm bewirkt Stress für Körper und Seele. Er führt zu Schlafstörungen, Bluthochdruck und Herzerkrankungen. Hauptursache ist der Straßenverkehr. Nach Auskunft des Umweltbundesamtes fühlt sich der Mensch bei andauerndem Lärm von 50 dB(A) (16h; außen) am Tage belästigt. Übersteigt der Lärm Werte von 55 dB(A) beeinträchtigt er das seelische Wohlbefinden. Das entspricht einem Radio bei Zimmerlautstärke. Oberhalb eines nächtlichen Pegel von 45 dB(A) außen ist bei offenem Fenster mit Schlafstörungen zu rechnen.

Lärm ist ein Standortnachteil

Umgebungslärm schadet auch ökonomisch. Der Wert von Wohngebäuden sinkt bei einer Lärmbelastung von > 50dB (A) mit jedem Dezibel um 0,5 % – 1,5 %. Der Einheitswert von Wohngebäuden kann bis zu 5% sinken. Deshalb erzeugt aktive Lärmbekämpfung nicht nur mehr Lebensqualität, sondern trägt auch erheblich zur Standortverbesserung bei.

Lärmbekämpfung ist eine Pflicht der Kommunen

Die EG-Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG wurde 2005 im § 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) umgesetzt. Lärm ist demnach eine Immissionsbelastung, so wie schädliche Abgase. Das BImSchG fordert neben der Kartierung der Lärmbelastung auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Lärm (§ 47e, BImSchG). Bis spätestens 18. Juni 2008 mussten die Kommunen Lärmaktionspläne erarbeiten, um den Handlungsbedarf im Bestand zu erfassen und Maßnahmenpläne aufzustellen.

Die Mindestanforderungen des Lärmschutzes regelt § 50 des BImSchG. Demnach sind als Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) tags und 45/40 dB(A) nachts einzuhalten.

Kerngebiete erlauben deutlich mehr Lärm von 65 dB(A) tags und 55/50 dB(A) nachts. Um die Wohnbevölkerung gegenüber Lärmquellen aus Gewerbe- oder Kerngebieten zu schützen, sind daher schon bei der Planung hinreichend Abstände einzuhalten. Die Bauleitplanung muss aber auch bestehende Konflikte und Belastungen vermindern. Diese Forderung ist eng auszulegen, da *„die Wohnbevölkerung weitestmöglich vor schädlichen Umwelteinwirkungen geschützt werden muß. Es ist in solchen Fällen mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nicht vereinbar, (...) eine unzumutbare Immissionsbelastung bestehen zu lassen oder sie durch Planung oder Unterlassen einer erforderlichen Planung zu verschlechtern. (...) Die Nutzungskonflikte sollen möglichst innerhalb des Plangebiets gelöst werden. (...) Ist die Konfliktbewältigung nur in verschiedenen Bauleitplänen möglich, so sind diese auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts sachlich und zeitlich (z.B. durch Abhängigkeit ihres Inkrafttretens voneinander) aufeinander abzustimmen. (¹)*

¹ Anhang zu den Vorbemerkungen der BauNVO, RN 2.2 f. in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, 89. Ergänzungslieferung 2008;

Lärmschutz und Lärminderung im B-Plan 7-29 (Entwurf)

Das Lärmgutachten zum B-plan 7-29 stellt erhebliche Vorbelastungen für die Bewohner der Schöneberger Insel durch Lärm und Abgase fest. Die neue Erschließungsstraße führt zu einem Anstieg der Lärm- und Schadstoffbelastung in südlichen Bereich. Der Fahrzeugverkehr soll ca. 8.300 Fahrzeuge pro Tag zusätzlich umfassen. Auf dem Sachsendamm beim S-Bahnhof Schöneberg verkehren schon heute ca. 51.000 Fahrzeuge täglich (vgl. Begründung zum B-plan 7-29, S. 38).

In der Ebersstraße werden die Grenzwerte für Verkehrslärm (DIN 18005) schon heute überschritten. Betroffen sind vor allem die Gebäude entlang der Wannseebahn. Die größten Verschlechterungen betreffen die Ebersstraße 87 mit 0,6 dB(A) tags auf 60,8 dB(A) und 0,5 dB(A) nachts auf 56 dB(A). Es besteht also eine Konfliktsituation für die umliegende Wohnbebauung und ein Schutzanspruch für die Wohnbevölkerung, die im Rahmen des B-plans 7-29 durch ein geeignetes städtebauliches Gesamtkonzept einzubeziehen sind. Dieses städtebauliche Gesamtkonzept fehlt im B-plan 7-29 komplett.

Während der Bautätigkeit ist mit einer höheren Belastung der Umgebung durch Baulärm, Schadstoffe und Verkehr zu rechnen. Ausführungen dazu fehlen im B-plan 7-29. Auch für die Teske-Oberschule kommt es zu Überschreitungen der Grenzwerte. Überraschend kommt der B-plan zu dem Schluss, dass Maßnahmen zum Lärmschutz bei den schon bestehenden Wohngebäuden nicht erforderlich und die zusätzliche Beeinträchtigung nicht erheblich sind. Nur für die Teske-Schule erkennt der B-plan 7-29 verbindlichen Handlungsbedarf an, der durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h erfüllt wird. Lärmbekämpfung und Lärmschutz für die umgebende Wohnbebauung ist nicht vorgesehen.

FAZIT

Beim B-plan 7-29 hat der Bezirk seine immissionsschutzrechtlichen Pflichten gegenüber der Wohnbevölkerung grob missachtet. Ein städtebauliches Gesamtkonzept zur Konflikt- und Lärminderung fehlt, wäre aber erforderlich, um die Wohnbevölkerung weitest möglich zu schützen. Von dieser Nicht-Berücksichtigung profitiert einseitig der Projektentwickler, der weder genügend Abstandsflächen einhalten, noch Auflagen für die Gebäudekörper berücksichtigen muss. Diese einseitige Parteinahme des Bezirks stellt daher einen erheblichen Abwägungsmangel des B-plans dar.

(ch-020509) www.bi-gasometer.de / V.i.S.d.P.: Christiane Heiß, Berlin