

Lärmschutz konkret

Der AK Lärm bot wieder das Münchner Forum und der Gesundheitsladen eine Lärmexkursion an. Anlass waren der »Tag gegen Lärm« und die bevorstehende Behandlung des Lärmaktionsplans im Stadtrat.

Die Grundsatzfrage heißt: Wie können die Münchnerinnen und Münchner vor „Umgebungsärm“ geschützt werden, also vor Verkehrs- und Gewerbelärm. Straßenverkehr ist dabei die bei weitem dominierende Lärmquelle. Wir gingen der Frage nach: wie lassen sich auch an extrem lauten Straßen für die Anwohner Verhältnisse schaffen, die nicht krank machen.

Die Experten Rainer Kühne, früher im Landesamt für Umweltschutz tätig, Gerd Steger, vom Akustik-Büro Steger & Partner sowie Dieter Kemmather aus dem Referat für Gesundheit und Umwelt stellten Rechtslage und mögliche sowie realisierte Lösungen vor. Bezirksausschussmitglieder und andere, wie z.B. Helmut Steyrer, der Erfahrungen aus der MGS mitbrachte, ergänzten die Beiträge ortskundig.

Mit einem gut gefüllten gecharterten Bus startete die Exkursion am ZOB.

Lärmaktionsplan – quo vadis ?

Der Lärmaktionsplan (LAP) soll noch im Mai in den Umweltausschuss des Stadtrat gehen, deshalb wurden Maßnahmen an den besonders lauten und besonders dicht bewohnten Hauptverkehrsstraßen, die in der aktuellen 1. Stufe behandelt werden, besichtigt.

Der LAP ist eine Verpflichtung aus der EU-Umgebungsärmrichtlinie. Unter aktiver Mitwirkung der Öffentlichkeit sollen Maßnahmen ausgewählt und dann (hoffentlich) auch umgesetzt werden, die für möglichst viele der am stärksten belasteten Anwohner eine Reduzierung des Lärms auf gesundheitsverträgliche Werte bringt.

Wie lassen sich Wohnungen und öffentlicher Raum in einer immer weiter wachsenden Stadt vor Lärm schützen? Es sind schon verschiedene Maßnahmen erwogen, und umgesetzt worden, teilweise sehr erfolgreich und beeindruckend.

Noch mehr Tunnel ?

Wenn man sich nicht traut, den (MIV)-Verkehr zu bändigen, zu verlagern, vermindern und zu verlangsamen, bringen Tunnel den besten Schallschutz – allerdings nicht an den Ein- und Ausfahrten und nicht in den zuführenden Straßen, die im Gegenteil dadurch mehr (Zufahrts-)Verkehr abbekommen.

Doch konnten wir sehen, dass da, wo der Mittlere Ring ganz im Tunnel verschwindet, sich das Leben die wiedergewonnenen Flächen an der Richard-Strauß-Straße aneignet. Viele Fußgänger und Radler sind unterwegs, die Rest-Straße an der Oberfläche lässt sich auch abseits der Ampeln queren, Geschäfte und Straßencafés locken Besucher.

Maßnahmen an den Häusern

Am Mittleren Ring werden im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms „Soziale Stadt“ Abschnitte, die von keinem Tunnel profitieren, saniert. Wo andere Lösungen nicht möglich sind, werden direkt an den Häusern in unterschiedlichen Kombinationen Schallschutzfenster, Schiebeläden, Loggienverglasungen und Wintergärten, verglaste Laubengänge und Fassadenverglasungen mit Lüftung eingesetzt. Wirkungsvolle Maßnahmen, solange man hinter geschlossenen Fenstern leben mag.

Mehr Wohnungen – mehr Lärmschutz

An mehreren Abschnitten am mittleren Ring hat man mit einer ergänzenden Bebauung zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: offene Wohnhauszeilen quer zur Straße, die früher dem Verkehrslärm ungeschützt ausgesetzt war, wurde mit zusätzlichen Häusern geschützt. So entstanden bewohnte Lärmschutzwände parallel zur Straße. Die Ansprüche an die neue Bebauung sind natürlich hoch, die neuen Wohnungen sollen nicht nur den Altbestand schützen, sondern selbst Wohnraum von guter Qualität ergeben und auch etwas gleich schauen.

An der Richard-Strauß-Straße südlich des Effnerplatzes ist dies beeindruckend gelöst. In den nach hinten zur Ambergerstraße offenen Höfen hört man die Vögel singen. Aber nur durch zwei Türen gehend, gelangt man auf kurzem Weg zum Straßeninferno, wo (wohlgemerkt nicht in Tunnellage) der gesamte Ring-Verkehr vorbeitobt.

Die Ästheten ohne Ohren erfreuen sich an der Fassade zum Ring hin, man sieht eine durch lebendigen grünen Farbtöne gemilderte Trutzburg, mit großen geschnittenen Betonflächen und schmalen hohen Fenstern, Schießscharten ähnlich; zum Öffnen sind sie nicht gedacht.

Die großartige Lärmreduzierung, die wir im Hof hören konnten, ist aber nicht für alle Wohnungen gleichermaßen spürbar; in den (nachträglich hinzugefügten) Dachwohnungen der Altbauten wirkt die Abschirmung kaum.

Aufs Ganze gesehen, scheint dies eine tolle Lösung zu sein und viele Ring-Abschnitte könnten noch davon profitieren. Ähnliche Lösungen finden sich auch an der Altöttinger Straße, der Pertisaustraße und der Zornedinger Straße.

Riegelbauten bringen aber andere Nachteile mit sich, nicht nur, dass sie Schall auf die gegenüberliegende Bebauung reflektieren, sie behindern die Durchlüftung und können deshalb nur dosiert eingesetzt werden.

Lärmschutzwände

Lärmschutzwände gibt es bisher auch nur an wenigen Straßenabschnitten.

Transparent sind die Glaswände am Isarring und an der Effnerstraße.

Am Candidplatz, wo der Mittlere Ring in Hochlage über die Hangkante verläuft, sind auffällig gelb-grüne Lärmschutzwände angebracht, sie sind, was man nur von der Straße aus sieht, nach innen geknickt, um trotz begrenzter Höhe eine gute Wirkung zu erbringen, als zusätzliche Nutzung ist die südliche Seite mit PV-Paneelen bestückt. Ton-in-Ton ist die daneben mit Loggienverglasung nachgerüstete Stadtparkasse ebenfalls mit gelb-grünen Elementen gegliedert.

Ganz anders die Lärmschutzwand, die die Reihenhäuser der Veldenerstraße vor dem Lärm der Landsberger Straße schützt, hinter gelochten Metalloberflächen wirkt absorbierendes Material als Lärmfalle. Von beiden Seiten begrünt, mit Nischen für große Bäume, hinterlässt sie einen recht schattigen Eindruck. Ihre Wirksamkeit aber bestätigen uns nicht Ohren und Messgerät, sondern auch ein Anwohner mit Hund.

Wände brauchen Durchgänge und wo dies nicht, wie an der Richard-Strauß-Straße, verschließbare Türen sind, sondern Unterbrechungen in der Wand oder Toreinfahrten, kommt der Lärm herein, jede Öffnung ist deutlich zu hören und mindert den Lärmschutz der nahegelegenen Häuser.

An der Landsberger Straße ist die einst berechnete Pegelminderung inzwischen reduziert, denn die später erbauten gegenüberliegenden Häuser werfen ein grandioses Echo zurück. Trotz starkem Verkehr hört man den Widerhall eines lauten Klatschens.

Schallabsorbierende Wände

Dass es auch lärmschluckende Wände gibt, hatten wir an der Tegernseer Landstraße gelernt. Die dortige Troglage der Straße hatte fast nichts zur Lärmreduzierung beigetragen, bis man die Innenwände mit schallschluckenden Materialien belegte.

Absorbierende Fassaden wären sinnvoll, überall wo sich Wohngebäude an stark befahrenen Straßen gegenüber stehen, jedoch sind die Kosten hoch.

Lärmmindernde Straßenbeläge

Bleiben noch die „leisen“ Straßenbeläge, die den Reifenlärm bei höheren Geschwindigkeiten deutlich mindern können. „Flüsterasphalt“ verträgt Bremsen und Anfahren nicht gut. Er mindert Reifengeräusche, bei Motorenlärm ist er wirkungslos.

Ein Abschnitt an der Chiemgaustraße und ein Stück der Fürstenrieder Straße sind als Versuchsstrecken so gebaut worden. Zur Zeit bringt er spürbare Pegelminderungen. Man beobachtet nun, wie er sich langfristig bewährt.

Vorfahrt für den ÖV statt MIV

Nicht nur aus Lärmschutzgründen muss Verkehr weg vom Pkw auf Füße, Rad und ÖPNV verlagert werden. Attraktiver werden Bus und Tram, wenn sie am Stau vorbeifahren können.

In der Fürstenriederstraße erhält deshalb zu den Hauptverkehrszeiten der Bus eine eigene Spur, die hier am Wochenende zum Parkstreifen mutiert. Die Tram-Westtangente ist längst überfällig und könnte den MIV noch besser ersetzen.

Auch Einkaufszentren sollten keine neuen Anziehungspunkte für den MIV sein. Probleme mit dem Pasing-Arcaden sind neben dem Kundenverkehr, der eben doch nicht mit der S-Bahn kommt, vor allem die Anlieferung, die nicht über die NUP sondern teilweise über die schon vorher übermäßig belastete Wohnsammelstraße Offenbach-/Meyerbeerstraße kommt.

Bürgerinitiative kämpft um Lärmschutz

Als Haupt-Station der Rundfahrt waren wir bei der Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße zu Gast, Kaffee und Kuchen standen am Straßenrand neben Infotafeln und dem Schallpegelmessgerät bereit. Die Offenbach-Meyerbeerstraße führt durch ein Gebiet mit offener Bebauung. Sie ist ausgewiesen als Wohnsammelstraße, wird aber als schnelle Verbindung zwischen Landsberger- und Verdstraße genutzt. Auch ein hoher LKW-Anteil ist dabei. Die Breite der Straße und ihr gerader Verlauf führen zudem zu überhöhter Geschwindigkeit. Sicherheit und Lärmschutz bleiben auf der Strecke. Mit einem langem und kostenreichen Kampf konnte im Jahr 2012 endlich die Anordnung von Tempo 30 und ein nächtliches Lkw-Verbot erreicht werden. Auch weitere Nebenstraßen im Viertel sind stark befahren. Mit zusätzlichen Belastungen ist schon jetzt durch das neue Baugebiet Paul-Gerhard-Allee zu rechnen. Dort war eine S-Bahn-Station versprochen, die aber dann wieder aus der Planung fiel. Auch die Anbindung an die Nordumgehungs-Pasing durch einen eigenen Tunnel ist vom Tisch. Die Initiative präsentierte die Ergebnisse eigener Messungen und Gutachten zu Verkehrsmenge, (Nicht-)einhalten der zulässigen Geschwindigkeit, Lärmbelastung.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

Der riesige, jahrelange Aufwand der IGOM kann nicht der Weg sein, auf dem sich Anwohner hunderter Straßen Entlastung verschaffen – oder zu verschaffen versuchen. Und München ist nicht der einzige Ort, der Verkehrsbe~~RU~~higung braucht.

Deswegen sei hier auf die Europäische Bürgerinitiative für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts hingewiesen. Noch bis 12. November sammelt die EBI in allen Ländern Europas Unterschriften, auch der AK Lärm unterstützt diese Initiative.

Schutz ruhiger Gebiete

Ein aufziehendes Unwetter veranlasste uns, die Exkursion zu kürzen und den Abstecher in den Nymphenburger Park auszulassen. Hier sollte es um die Kriterien für ruhige Gebiete gehen, welche nach EU-Umgebungsärmrichtlinie vor einer weiteren Verlärmung zu schützen sind. Der Arbeitskreis wird dazu wieder eine Veranstaltung anbieten.

Wird München durch die besichtigten Maßnahmen ruhiger? Ja, sie tragen einen Teil dazu bei. Es ist klar, dass Maßnahmen an den Häusern nur die Wohnungen schützen, Lärmschutzwände und Riegelbauwerke auch Gärten bzw. Höfe. Um den öffentlichen Raum zu schützen, helfen Tunnel, lärmarmer Asphalt und Tempo-30, jede Maßnahme, die Fahrzeuge leiser macht und die Zahl der lauten Fahrzeuge verringert, also z.B. Nahversorgung, Naherholung, CityLogistik, Förderung von Fuß- und Radverkehr. Lärm müsste einen Preis haben, den der Lärmverursacher zahlt und nicht der Lärmgeschädigte,

Fazit: Wenn Stadt ein Ort der Begegnung und der Erlebens sein soll und nicht nur eine Ansammlung von schallgedämmten Wohnkokons und Fahrkokons, muss der öffentliche Raum wieder zum Betreten einladen und Kommunikation leicht und erfreulich machen.