

Ergebnisse zur 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung "Lärmaktionsplanung Bayern" – Beteiligung der Gemeinden

Insgesamt haben 588 Gemeinden an der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung teilgenommen. Damit haben sich an der vierten Runde mehr als doppelt so viele Gemeinden beteiligt wie in der letzten Runde der Lärmaktionsplanung im Jahr 2019, an der sich 222 Gemeinden beteiligten. Aus dem Regierungsbezirk Oberbayern nahmen mit 186 die meisten Gemeinden teil, gefolgt von den anderen sechs Regierungsbezirken, in denen zwischen 55 – 86 Gemeinden an der zentralen Lärmaktionsplanung mitgewirkt haben.

Nach Einschätzung von einem Großteil der Gemeinden hat der Verkehrslärm eine sehr hohe Bedeutung am Gesamtlärmaufkommen (vgl. Abbildung 1). Nur in 11 % der Gemeinden ist der Verkehrslärm wenig bis nicht relevant. Dies ist vor allem bei kleineren Gemeinden (< 10.000 Einwohner) im ländlichen Raum der Fall.

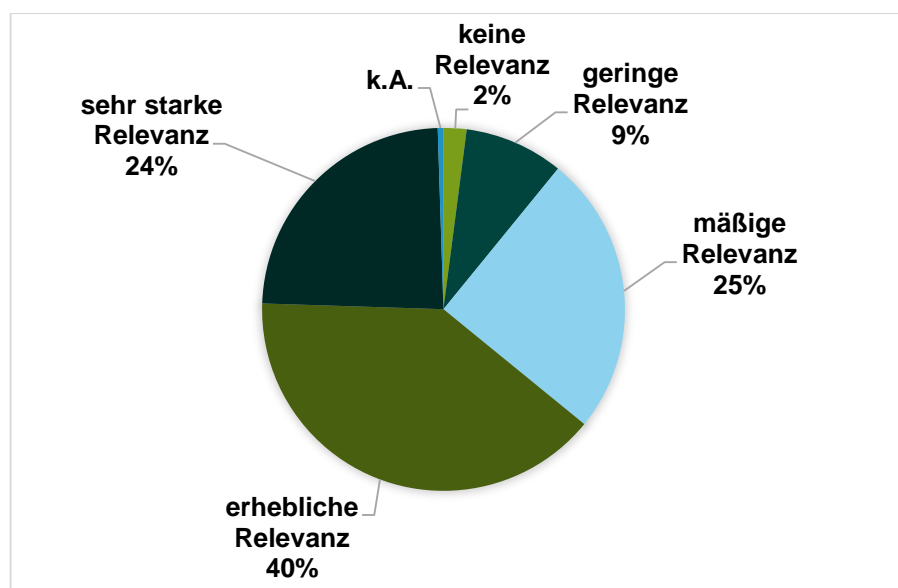


Abbildung 1: Relevanz des Verkehrslärm am Gesamtlärmaufkommen nach Einschätzung der Gemeinden.

An 527 Gemeinden wurden von Bürgern Beschwerden zu einer der vier Straßenkategorien Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Gemeindestraßen und Staatsstraßen herangetragen. Die meisten Beschwerden gingen zum Lärm an Bundesstraßen (197), gefolgt von den Gemeindestraßen (127) und Bundesautobahnen (121) ein, Staatsstraßen wiesen mit 82 Stimmen die geringste Anzahl an Beschwerden auf. Einige Gemeinden erhielten auch Beschwerden zu Lärm an Kreisstraßen, die in unserer Umfrage nicht explizit abgefragt, aber mit den Gemeindestraßen zusammengefasst ausgewertet wurden.

In den vergangenen 5 Jahren hat sich der Straßenverkehrslärm unter verschiedenen Gesichtspunkten mehr oder weniger stark verändert, die Ergebnisse sind in Abbildung 2 dargestellt.

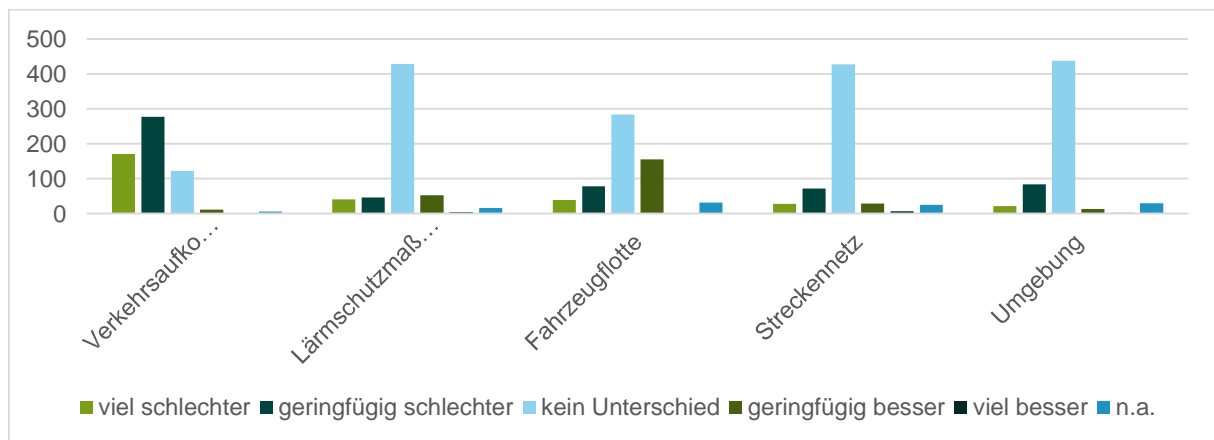


Abbildung 2: Veränderung des Straßenverkehrslärm in den letzten 5 Jahren.

Ein wesentlicher Punkt hierbei ist das gestiegene Verkehrsaufkommen. 448 Gemeinden gaben an, dass es durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen auch zu einer Zunahme des Verkehrslärms gekommen ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in den Vorjahren pandemiebedingt das Verkehrsaufkommen generell niedriger war. Nur in 12 Gemeinden hat sich das Verkehrsaufkommen und damit der Verkehrslärm geringfügig gebessert. Durch geringere Lärmemissionen, aufgrund neuer Fahrzeuge und dem Umstieg auf E-Fahrzeuge, konnte zumindest in 156 Gemeinden eine geringfügige Verbesserung der Verkehrslärmsituation erreicht werden.

Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, dem Ausbau des Streckennetzes oder Änderungen der Umgebung im Sinne von baulichen Veränderungen oder Bepflanzung führten in den meisten Gemeinden in den letzten 5 Jahren zu keiner Veränderung. In wenigen Gemeinden hat man eine geringfügige Verbesserung erzielt, in anderen Gemeinden hingegen kam es eher zu einer geringfügigen Verschlechterung des Verkehrslärms.

Besonders wirksame Maßnahmen, die nach Einschätzung von rund 75 % der Gemeinden auch einfach umsetzbar sind, wären zum einen die Einführung von Tempolimits und zum anderen die Durchsetzung der StVO. Auch der aktive Schallschutz und der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs werden von mehr als der Hälfte der Gemeinden als wichtige bis sehr wichtige Maßnahmen zum Schutz gegen Verkehrslärm genannt. Die Umsetzung scheint von den örtlichen Begebenheiten abhängig zu sein: Während diese von einigen Gemeinden als leicht umsetzbar eingeschätzt wird, geben andere Gemeinden an, dass eine Umsetzung eher schwierig realisierbar wäre.

Ein weiteres wichtiges Mittel zur Verbesserung des Straßenverkehrslärms, ist nach Angaben von 399 Gemeinden der passive Schallschutz. Wobei 209 Gemeinden die Durchführung eher schwierig einschätzt, während für 115 Gemeinden eine Durchführung durchaus realisierbar scheint.

Der Umbau von Straßen wird ebenfalls von mehr als der Hälfte der teilnehmenden Gemeinden als hilfreiche Maßnahme gegen den Verkehrslärm gesehen, wobei die meisten Gemeinden eine Umsetzung dieser Maßnahme als schwierig erachten.

Der Bau einer neuen Umgebungsstraße wird zwar von 459 Gemeinden als mögliche Maßnahme in Betracht gezogen, jedoch sind sich hier fast alle Gemeinden einig, dass eine derartige Maßnahme in den wenigsten Fällen durchführbar sei.

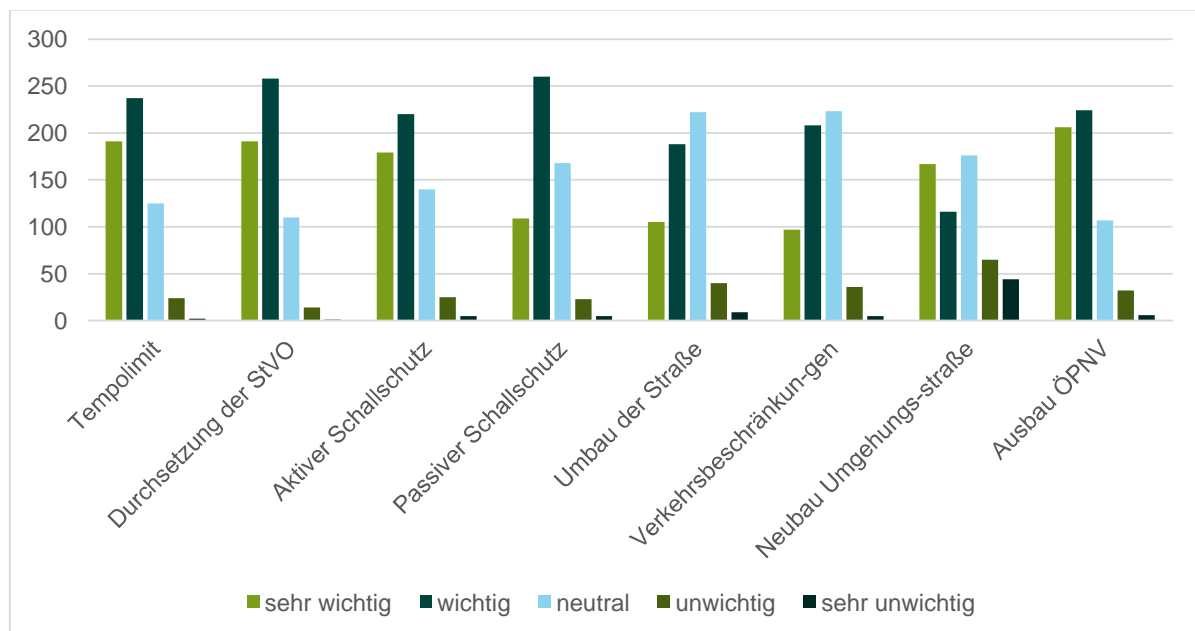


Abbildung 3: Maßnahmen die nach Einschätzung der Gemeinden durchführbar sind.

Nach eigenen Angaben haben 70 % der teilnehmenden Gemeinden in den letzten 5 Jahren Lärmschutzmaßnahmen in ihrer Kommune in eigener Zuständigkeit umgesetzt.

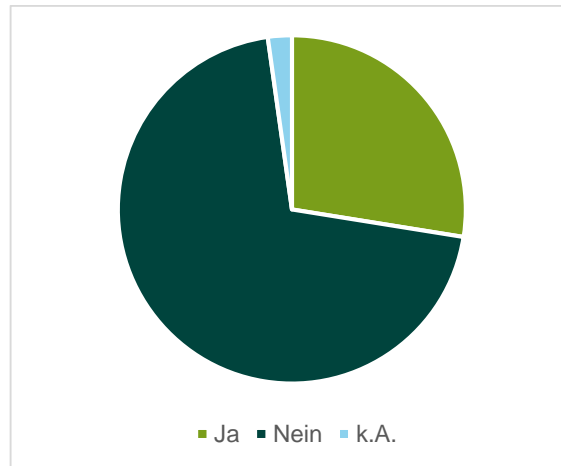


Abbildung 4: Anteil der Gemeinden die in den letzten 5 Jahren Lärmschutzmaßnahmen in ihrer Gemeinde umgesetzt haben.

Die derzeitige Straßenverkehrslärmsituation wird derzeit von 59 Gemeinden als gut bis sehr gut bezeichnet, während 289 Gemeinden diese eher durchschnittlich und 235 Gemeinden die Situation als unzureichend bis mangelhaft beschreiben.

Als Gründe für die schlechte Verkehrslärmsituation nannten die Gemeinden mit deutlichen Abstand am häufigsten das hohe bzw. gestiegene Verkehrsaufkommen. Auch die Lautstärken einiger Kfz und Motorräder wird von einigen Gemeinden als Ursache hierfür gesehen. Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, eine Temporeduzierung oder der Ausbau einer Straße würden oftmals Verbesserungen bringen, scheitern aber bisher oft an den eigenen gemeindlichen Zuständigkeiten oder den nötigen Haushaltsmitteln.

Dagegen hat sich in Gemeinden die Lärmschutzmaßnahmen oder eine Temporeduzierung umsetzen konnten, die Verkehrslärmsituation im Vergleich zu vorher, nach eigener Aussage, gebessert.

Daneben wurden als weitere Maßnahmen, die eine potentielle Verbesserung zur Verkehrslärmsituation beitragen könnten, von den Gemeinden noch die Behebung von Straßenschäden, die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen, der Wechsel des Fahrbahnbelags oder der Bau einer Umgehungsstraße genannt.

501 Gemeinden geben an, dass in Ihrer Kommune "Ruhige Gebiete" liegen. Dies entspricht einem Anteil von 85 %. Bei der Betrachtung ob eher Städte oder eher Gemeinden über "Ruhige Gebiete" verfügen, erkennt man einen gering höheren Anteil an "Ruhigen Gebieten" in Städten.

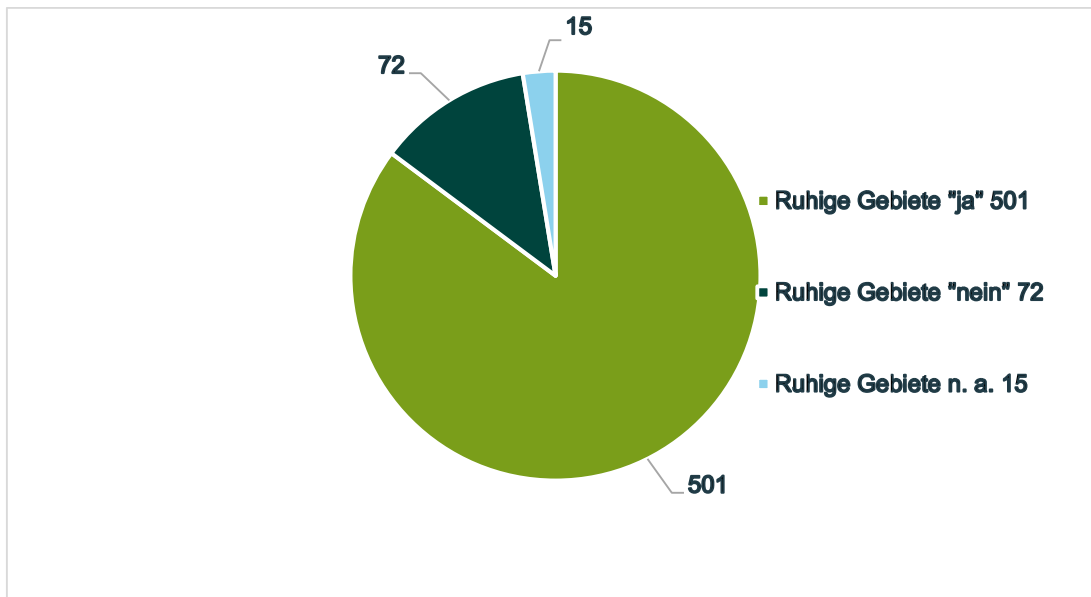


Abbildung 5: Anzahl der Städte und Gemeinden in deren Verwaltungsbereich "Ruhige Gebiete" liegen.

Eine genauere Betrachtung welche Bereiche von Städten und Gemeinden als "Ruhige Gebiete" ausgewiesen werden ist in Abbildung 6 dargestellt. Die meist genannten Kategorien von "Ruhigen Gebieten" sind Friedhöfe, Spielplätze, Parks, Wiesen- und Grünflächen sowie Wald- und Forstbereiche und Naherholungsbereiche. Weitere Arten von "Ruhigen Gebieten", die genannt wurden sind diverse Freizeit- und Sportbereiche, Bade-, Kneipp- und Seeanlagen, Biotope und sonstige landwirtschaftliche Flächen.

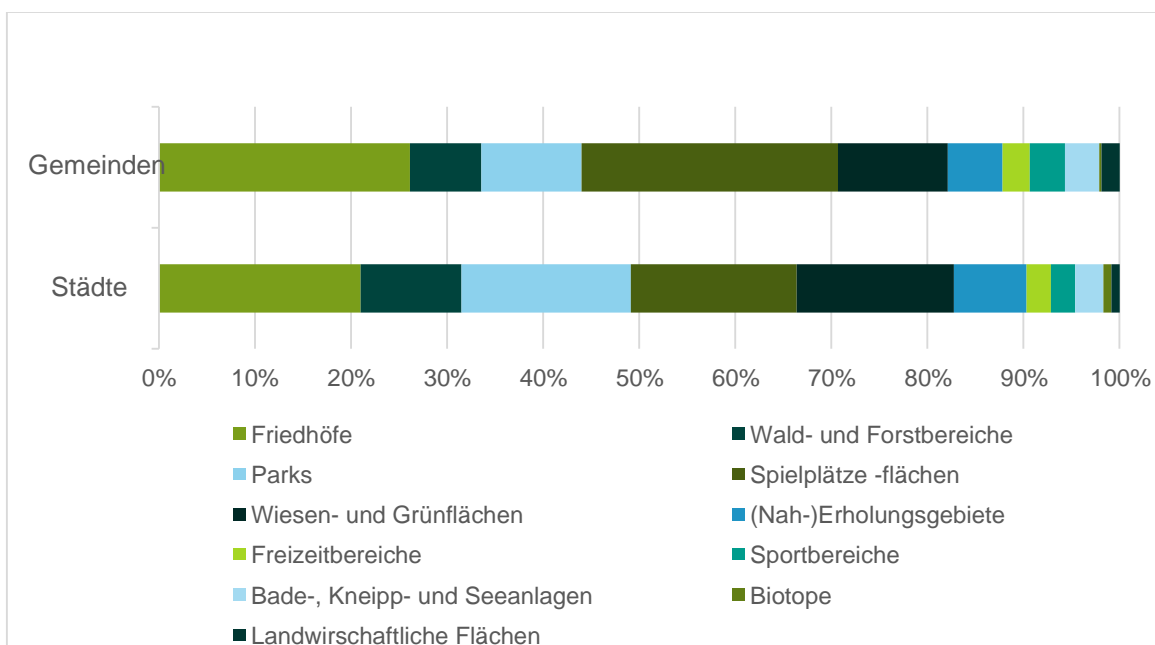


Abbildung 6: Angaben (Art "Ruhiges Gebiet") in Prozent bezogen auf die jeweilige Gemeindekategorie

Der direkte Vergleich zwischen Städten und Gemeinden zeigt, dass Städte über mehr Parks, Wald- und Forstbereiche sowie Wiesen- und Grünflächen verfügen als Gemeinden. Gemeinden dagegen häufiger Spielplätze und Friedhöfe als "Ruhige Gebiete" ausweisen. Eine Begründung könnte sein, dass gerade sehr kleine Gemeinden mit ländlicher Prägung keine zusätzlichen Parks oder Wiesen- und Grünflächen ausweisen, weil bereits die Umgebung als ruhige Grünfläche wahrgenommen wird.