

# Kommunen wollen Geld für Lärmschutz

Kommentar

## Papiertiger

**Aktionspläne** Viele Städte haben Konzepte zur Reduzierung von Lärm, aber kein Geld. Von Andrea Koch-Widmann

**Verkehr** Städtetag fordert Bundesländer-Programm zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen. Von Andrea Koch-Widmann

Der Kampf gegen den Verkehrslärm kommt voran – auf dem Papier. Insgesamt 17 Kommunen im Land haben bereits die von der EU geforderten Lärmaktionspläne erstellt, das sind Bad Säckingen, Calw, Denkendorf, Eimeldingen, Eningen unter Achalm, Friolzheim, Heilbronn, Karlsruhe, Leinfelden-Echterdingen, Leonberg, Lörrach, Mannheim, Nürtingen, Öhringen, Pfinztal, Stuttgart und Ulm. 49 weitere arbeiten laut Information der Landesanstalt für UBW daran.

Auch das Eisenbahnbundesamt hat inzwischen mit bald zweieinhalb Jahren Verspätung seine Hausaufgaben gemacht und die Lärmkarten entlang der Hauptverkehrsachsen und Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern vorgelegt. Das aber haben anscheinend noch gar nicht alle Kommunen mitbekommen. Diese detaillierten Karten sind die Voraussetzung für die Aktionspläne. Den vom Eisenbahnlärm betroffenen Städten und Gemeinden waren so lange die Hände gebunden.

Völlig unklar ist aber derzeit, was aus diesen Lärmaktionsplänen folgt. Denn der Bund, der die EU-Richtlinie in nationales Recht umgesetzt hatte, hat nicht geregelt, wie denn die Kommunen die Lärmschutzmaßnahmen bezahlen sollen. Seit Mitte 2007 feilschen Kommunen, Land und Bund also ums Geld.

Im Dezember vergangenen Jahres war eine Einigung in Sicht. Ein auf zehn Jahre befristetes Programm sollte 1,8 Milliarden Euro für Lärmschutz entlang Straßen „in kommunaler Baulast“ bereitstellen. Dazu zählten nicht nur die örtlichen Durchfahrtsstraßen, sondern auch die Landesstraßen in Städten mit mehr als 30 000 Einwohnern und Bundesstraßen in Kommunen mit mehr als 80 000 Einwohnern. Baden-Württemberg hätte laut Verteilerschlüssel jährlich 13 Millionen Euro erhalten, jeweils 4,3 Millionen Euro hätten die Partner Bund, Land und Kommunen für Lärmschutz an den Ortsdurchfahrten bezahlt. Eine Regelung, die die kommunalen Spitzenverbände zufriedenstellte. Sie hatten sich im Vorfeld vehement dagegen gewehrt, dafür Geld aus dem kommunalen Investitionsfonds (Kif) bereitzustellen, wie es die Umweltministerin Tanja Gönner (CDU) vorgeschlagen hatte.

Die Wirtschaftskrise und die in der Folge aufgelegten Konjunkturprogramme machten die Einigung zunichte. Zwar bekamen die Kommunen nun 110 Millionen Euro für Infrastrukturmaßnahmen. Ein Großteil des Geldes war allerdings für die energetische Sanierung von Gebäuden vor-



Lärmschutz ist für viele Gemeinden auch ein Standortfaktor – der Städtetag moniert jetzt, dass derlei Maßnahmen im Konjunkturpaket zu kurz gekommen seien. Foto: Stoppel

gesehen. Lärmschutzmaßnahmen konnten zwar auch bezahlt werden, aber nur für kommunale Straßen. Bundes- und Landesstraßen waren von der Förderung ebenso ausgeschlossen wie lärmarme Straßenbeläge und kommunale Programme für Lärmschutzfenster. Der Sprecher des baden-württembergischen Städtetages prophezeite deshalb, dass das Konjunkturpro-

gramm in Sachen Lärmschutz „nur eine sehr begrenzte Wirkung“ zeitigen würde. Die Verantwortung dafür aber liegt bei den Kommunen. Die Umweltministerin Tanja Gönner hatte sich vergebens dafür eingesetzt, dass im Konjunkturprogramm Mittel für den Lärmschutz gesondert ausgewiesen werden. Ausgerechnet die kommunalen Spitzenverbände hatten sich dagegen verwahrt und durchgesetzt, die Mittel pauschal zu erhalten. Gönner hatte befürchtet, dass der Lärmschutz bei den anstehenden kommunalen Investitionen zu kurz kommen könnte. Das scheint sich nun auch zu bewahrheiten. Bei der nächsten Sitzung der Umweltminister der Länder sollen Zahlen auf dem Tisch liegen, wie viel Geld tatsächlich in die Lärmsanierung gesteckt wurde. Sie wollen die Wirkung des Programms überprüfen. Noch im Juni hatten sie das Konjunkturprogramm II als einen „ersten Einstieg des Bundes“ in die Lärmsanierung an kommunalen Straßen begrüßt.

„Wir werden den Lärmschutz verbessern.“ Das hat die neue Bundesregierung jetzt im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Dem positiven Ansinnen fehlten aber noch

die WHO auf die Langzeitbelastung der Menschen durch Verkehrslärm zurück.

**Grenzwerte** Die Mammutaufgabe Lärmreduzierung kann der Umweltministerin Tanja Gönner (CDU) zufolge nur schrittweise erfolgen. Vorrang sollen dabei jene Städte und Gemeinde haben, in denen tagsüber durchschnittlich mehr als 70 Dezibel und nachts mehr als 60 Dezibel gemessen werden. akw

lufthammer (110 Dezibel) oder bei einem Rockkonzert (120 Dezibel). Die Schmerzgrenze liegt bei 130 Dezibel.

**Folgen** Die gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm sind schwer zu beurteilen. Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) gilt ein andauernder Lärm über einer Grenze von 65 Dezibel als gesundheitsgefährdend. Drei bis fünf Prozent der tödlichen Herzinfarkte in Europa führt

## LÄRM UND DIE AUSWIRKUNGEN AUF DIE GESUNDHEIT

**Schäden** Lärm birgt gesundheitliche Risiken, mindert die Lebensqualität und beschert der Volkswirtschaft hohe Folgekosten, etwa durch krankheitsbedingten Produktionsausfall durch Lärm am Arbeitsplatz, Kosten für Lärmschutz, aber auch Wertminderung von Mieten und Immobilien. Lärm wird als Schall in der Maßeinheit Dezibel gemessen. Vorübergehende oder bleibende Hörschäden können bei hohen Lautstärken entstehen, etwa am Press-

immer die finanziellen Mittel für die Ausführung, heißt es vom Städtetag. „Die Mittel für die Lärmsanierung werden konstant gehalten“, wird erklärt.

Das beunruhigt den Verbandssprecher Manfred Stehle. Lärmschutz werde aufgrund seiner Bedeutung für die Lebensqualität und Gesundheitsvorsorge der Bürgerinnen und Bürger immer mehr zum kommunalen Standortfaktor, sagt er. Der Städtetag mahnt deshalb ein Bundes-Länder-Programm zur Finanzierung an, an der sich auch die Kommunen beteiligen könnten. Just also die Wiederaufnahme jenes Programmes, auf das man sich Ende 2008 schon einmal geeinigt hatte. Auch die Umweltminister der Länder hatten im Juni den Bund bereits gebeten, nach Ablauf der Konjunkturprogramme „den ursprünglich vereinbarten Weg der Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen nach dem Jahr 2010“ weiterzuführen.

Der Städtetag wolle sich zudem dafür einsetzen, dass der Lärm an der Quelle bekämpft werde. Im Rahmen der Aktionspläne müsse es deshalb auch möglich sein, dass „straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden können“, sagte Stehle. Noch aber sei die Möglichkeit für Kommunen eingeschränkt, Tempolimits aus Lärmschutzgründen zu erlassen.