

# Mammutaufgabe, aber wenig Konkretes

## Lärmschutzkongress: Kommunen müssen Aktionspläne erstellen und fühlen sich unter Zeitdruck

Alle Gemeinden im Land, die eine hohe Lärmbelastung haben, müssen bis Mitte Juli einen Aktionsplan zur Minderung des Lärms erstellen. Doch viele Fragen sind noch ungeklärt. Den Planern stehen mit den Karten des Landes nur die Daten für den Straßenverkehr zur Verfügung.

Von Andrea Koch-Widmann

Die Kommunen im Land sind unter Zeitdruck. Sie müssen gemäß einer bereits 2002 erlassenen EU-Richtlinie Lärm mindern. Die Bundesregierung hat diese Richtlinie in nationales Recht umgesetzt - und dabei erstaunlich wenig konkret geregelt. Das hat Jörg Berkemann, ehemals Richter am Bundesverwaltungsgericht, bei einem vom baden-württembergischen Umweltministerium veranstalteten Lärmkongress deutlich gemacht.

Bereits die drei Grundfragen sieht der juristische Experte nicht eindeutig geregelt: Wer erstellt den Aktionsplan? Wer setzt ihn um? Wer bezahlt die Maßnahmen? Der Bund führe das Gesetz nicht durch - also müsse er "nix bezahlen". Andererseits könne der Bund nicht auf die Gemeinden durchgreifen. Für Berkemann sind Kommunen nicht als "Selbstverwaltungskörperschaft" in der Pflicht, sondern agierten nur als "zuständige Behörde". Wenn also die Länder ihre Kommunen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen verpflichteten, müssten auch die Zuständigkeiten für die Bezahlung geregelt werden.

Das Land könne die Kosten nicht alleine schultern, stellte die Umweltministerin Tanja Gönner (CDU) klar. Sollten Kommunen Maßnahmen beschließen, müssten sie diese auch finanzieren. Unterschiedliche Meinungen gebe es, ob Lärmschutz auch aus dem kommunalen Investitionsfonds zu finanzieren sei.

Gönner bezeichnete die Lärmreduzierung als "Mammutaufgabe für Bund, Länder und Kommunen". Diese könne nur schrittweise bewältigt werden. Zuerst sollen bis Mitte nächsten Jahres Aktionspläne für diejenigen Kommunen erstellt werden, die eine durchschnittliche Lärmbelastung tagsüber von mehr als 70 Dezibel und nachts von mehr als 60 Dezibel haben. Allerdings gelten bereits 65 Dezibel als Grenzwert, bei dem Gesundheitsschäden nicht ausgeschlossen werden können. Hauptaufgabe müsse sein, Lärm an der Quelle zu reduzieren, mahnte Gönner. Als Beispiele nannte sie leisere Reifen und Flugzeuge, so genannten Flüsterasphalt und den Einsatz neuer Techniken im Güterschienenverkehr. Lärmschutz, betonte Gönner, dürfe nicht nur als "lästige, teure Pflicht" gesehen werden, sondern sei auch eine Chance für Gemeinden, sich mehr Lebensqualität und Standortvorteile zu sichern.

Das Verfahren zur Erstellung der Aktionspläne sei ebenfalls nicht geregelt, es gebe weder Fristen noch Angaben, wie die Bürger beteiligt werden sollen. Und es sei auch nicht festgeschrieben, sagte der Hamburger Jurist Berkemann, wie denn zu verfahren sei, wenn etwa im Aktionsplan Tempo 30 für eine Straße festgelegt werde, die zuständige

Straßenverkehrsbehörde jedoch nicht zustimme. Auch wenn es unzählige Rechtsunsicherheiten gebe, warnte er die Kommunen davor, einfach etwas in den Plan zu schreiben. "Was im Aktionsplan steht, ist festgezurr" und müsse umgesetzt werden. Auch der Vorbehalt "Wir machen das, sobald wir Geld haben", sei rechtswidrig.

Doch die Kommunen haben nicht nur mit dem Zeitdruck und rechtlichen Problemen zu kämpfen. Ihnen fehlt auch ein Teil des notwendigen Datenmaterials. Der Grund: Es gibt kein Gesetz zur Gesamtlärbetrachtung, sagte Günter Mezger vom Umweltministerium. Der Richtlinie nach müssten unterschiedliche Karten für unterschiedliche Lärmquellen erstellt werden - also gesondert für Straße, Flugverkehr und Eisenbahn. Das Eisenbahnbundesamt wird die Lärmkarten für den Zugverkehr aber wohl erst zum Jahresende vorlegen. So blieben die meisten der kommunalen Kongressteilnehmer ratlos zurück. "Das muss sich erst einmal setzen", sagte Rainer Specht vom Städtetag. Solche neuen Maßnahmen könnten Bund und Land "den Kommunen nicht abverlangen".

# Gemeinsam gegen Lärm

12. 11. 10.

*Kommunen informieren sich bei Kongress – Aktionspläne bis 2008*

**(red)** – Die Kommunen bereiten sich vor. Bis 2008 müssen sie Lärmaktionspläne ausarbeiten, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Bei einem Kongress in Stuttgart beriet das Umweltministerium mit Kommunen und Behörden jetzt über geeignete Maßnahmen – und stellte den Stand der Lärmkartierung vor.

„Lärminderung ist eine Daueraufgabe“, sagte die Umweltministerin des Landes, Tanja Gönner, am Montag bei dem Lärmkongress in Stuttgart. Die Belastung nehme ständig zu und sei lange in ihrer Wirkung unterschätzt worden, so Gönner. „Wir

brauchen beim Lärm eine Trendwende – eine Entlastung der Bevölkerung.“

Der Lärmkongress, an dem neben dem Umweltministerium Kommunen, Behörden und Ingenieurbüros beteiligt waren, ist Teil des EU-Projekts Quiet City (Ruhige Stadt). Daran beteiligt sind europaweit 27 Partner, die die Aspekte der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie untersuchen – von der Kartierung bis zum Schallschutz für Straßenbahnen.

Im Großraum Stuttgart sind mittlerweile 2300 Straßenkilometer, also ein Sechstel aller Straßen des Landes, vermessen. Bis 2012 sollen die Lärmbelastungen an

Hauptverkehrsstraßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen kartiert werden. Damit soll ein landesweites Raster erstellt werden.

Gleichzeitig sind die Kommunen nach EU-Richtlinie und Bundesverordnung verpflichtet, bis 2008 Lärmaktionspläne mit konkreten Maßnahmen vor Ort auszuarbeiten. Grundlage ist die Kartierung, die auch im Kreis erfolgt ist. Als Grenze gilt die Überschreitung von 70 Dezibel tagsüber und 60 Dezibel in der Nacht. Nach Angaben des Umweltministeriums wird die Ausarbeitung von Aktionsplänen in den Ballungsräumen mit einer Million Euro unterstützt.

Die Lärmkarten seien eine wichtige Grundlage, betonte Gönner auf dem Kongress, konkrete Maßnahmen seien aber dringend. Erst mit den Aktionsplänen könne „die Mammutaufgabe Lärmsanierung“ von Bund, Ländern und Gemeinden geschultert werden.

„Entscheidend ist es, den Lärm an der Quelle zu reduzieren“, sagte die Ministerin. Hier gehe es auch um leise Autoreifen, vorausschauende Bauplanung oder moderne Bremssysteme an Güterwaggons. „Entwicklungen und Regelungen müssen vorangetrieben werden“ – für die Gesundheit sei dies dringend erforderlich. →

# Der Verkehrslärm fordert die Städte

**STUTT GART - Vom Verkehr besonders geplagte Städte müssen sich spüren. Bis 18. Juli 2008 sollen sie auf Anordnung aus Brüssel einen Aktionsplan gegen den Lärm vorlegen. Doch in den Rathäusern wird gerätselt, wen es trifft und was zu tun ist. Das Umweltministerium hat bei einem Kongress in Stuttgart versucht, Klarheit zu schaffen.**

Von unserem Redakteur  
Andreas Schanz *St 17 10.*

Seit September liegen die ersten 1000 vom Land erstellten Lärmkarten vor. Darauf wird die Belastung entlang von 2300 Kilometern der Hauptverkehrsstraßen abgebildet. Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe gehen extra. Inzwischen liegt auch eine „Betroffenheitsanalyse“ vor. Damit wird aufgezeigt, in welcher Gemeinde wie viele Wohnungen und Bürger von hohem Straßenlärm geplagt werden.

Weil die Europäische Union für die Erstellung der Aktionspläne aber keine Lärm-Grenzwerte vorgibt, müssen die Länder dies selbst regeln. Die Folge: „Es gibt immensen Interpretationsbedarf“, beklagte Marcus Petz von der Firma Accon, die die Lärmbelastungen im Südwesten berechnet hat.

Nach Ansicht von Umweltministerin Tanja Gönner (CDU) sollte der Krach zunächst an Schwerpunkten bekämpft werden, wo er den ganzen Tag über 70 Dezibel und nachts über 60 Dezibel liegt. Denn dann drohen erhöhte Gesundheitsgefahren.

Gönners Experten raten aber, erst dann in die Aktionsplanung einzusteigen, wenn in einer Gemeinde mehr als zehn Wohnhäuser und mehr als 100 Menschen den oben genannten Lärmwerten ausgesetzt sind. Das betrifft knapp 60 Kommunen. Allerdings

muss auch der Krach durch Flugzeuge und Züge berücksichtigt werden. Die Lärmkarten der Deutschen Bahn liegen aber noch gar nicht vor.

Der Zeitplan ist ohnehin eng. Schon im November sollten die Gemeinden die Aufstellung eines Aktionsplans beschließen, empfahl Accon-Geschäftsführer Markus Petz. Bis März oder April müsse dann ein Entwurf vorliegen. Der Freiburger Rechtsanwalt Till Bannasch warnte jedoch davor zu hudein. Denn die Aktionspläne müssten gerichtsfest sein.

Schließlich sind bei der Ausarbeitung nicht nur Vereine und Verbände, sondern auch die Bürger zu beteiligen. Da werden sich etliche Querulanten melden, fürchtete der frühere Bundesverwaltungsrichter Jörg Berkemann. In den Aktionsplänen sollen die örtlichen Probleme und Auswege, mit Kostenberechnungen und konkretem Nutzen aufgezeigt werden.

## Fahrverbot verschiebt Problem

Im Kampf gegen den Lärm bieten sich zum einen technische Lösungen an. Mit Geld aus Brüssel werden derzeit lärmarme Straßenbeläge und Lärmabsorber an Gleisen entwickelt. Als einfach gilt der Einbau von Lärmschutzfenstern. Am Stuttgarter Flughafen lockte das Angebot aber wenig. Obwohl die Betreiber alle Kosten übernehmen, haben dort bisher nur 544 von 4300 Anwohnern zugegriffen.

Tanja Gönner hat angekündigt, dass sich das Land bei der Lärmbekämpfung nicht verausgaben wird. Sie hofft auf EU-Zuschüsse und regte einen Sondertopf im Finanzausgleich der Kommunen an. Die Gemeinden können aber auch den Verkehr umlenken. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot gilt jedoch als untauglich. Denn im Umland werden noch mehr Anwohner belastet, ergab eine Studie.

# 123?

## 3 Fragen an: Ralf Trettner

(twt) – Informationen auf dem Lärmkongress des Umweltministeriums hat sich der Pleidelsheimer Bürgermeister Ralf Trettner geholt. Denn auch Pleidelsheim ist verpflichtet, Maßnahmen gegen den Lärm zu ergreifen.

### 1. Warum haben Sie den Lärmkongress besucht?

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der 34. Bundes-

immissionsschutzverordnung sind etliche Kommunen im Land aufgefordert, bis zum 18. Juli 2008 einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Die Gemeinde Pleidelsheim ist wegen der hohen Verkehrsdichte auf der Autobahn und der Landesstraße 1125, die durch den Ort führt, gehalten, einen solchen Plan aufzustellen.

Nachdem Pleidelsheim vor wenigen Wochen die Ergebnisse der Lärmkartierung von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg erhalten und im Rahmen einer Gemeinderatssitzung veröffentlicht hat, geht es nun darum, einen entsprechenden Maßnahmenplan zu erstellen.

Der Lärmkongress in Stuttgart diente dazu, den Kommunen und den beteiligten Behörden weitere Informationen an die Hand zu geben, damit diese mit ihren Planungen beginnen oder diese konkretisieren können.

### 2. Was haben Sie dabei gelernt?

Wichtige Inhalte der Referate waren zum einen, wie Lärm gemindert werden kann. Beispielsweise ging es um die Erforschung neuer Reifentypen für Kraftfahrzeuge.

Zum anderen ging es aber auch um die konkrete Herangehensweise, wie die Planungen

durch die Gemeinde angegangen werden müssen. Denn im Gegensatz zum Luftreinhalteplan, den das Regierungspräsidium erstellt hat und an dem die Gemeinde lediglich beteiligt war, haben dieses Mal die Gemeinden die Planungshoheit, und die anderen Behörden sind nur „Beteiligte“.

Dadurch sind die Rechte der Gemeinde dieses Mal deutlich höher als im Rahmen der Luftreinhalteplanung.

### 3. Was kann oder muss in Pleidelsheim wann konkret getan werden?

Als nächsten Schritt wird die Gemeinde nun bis Ende des Aktionsplans einen sogenannten Aufstellungsbeschluss fassen, ähnlich wie in einem Bebauungsplanverfahren für ein Wohngebiet. In diesem wird das Plangebiet abgesteckt, in dem Maßnahmen getroffen werden müssen.

Im Frühjahr 2008 werden wir dann eine Bürgerbeteiligung veranstalten sowie Behörden wie das Landratsamt oder das Regierungspräsidium beteiligen und Stellungnahmen zu unserem Maßnahmenkatalog einholen.

Bis Juli 2008 muss dann das Ganze in einen konkreten Maßnahmenkatalog münden, der vom Gemeinderat verabschiedet werden soll und dann dem Bund übermittelt werden muss.

## Aktionspläne

### Lärm durch Straßenverkehr

Zahl der von 70 Dezibel oder mehr belasteten Einwohner  
(ohne Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe)

Freiburg	1991
Heidelberg	1886
Heilbronn	1400
Pforzheim	1235
Ludwigsburg	1000
Ulm	612
Nürtingen	583
Tübingen	571
Heidenheim	538
Eislingen	513
Konstanz	391
Schwäbisch Gmünd	236
Tuttlingen	209
Immenstaad	149
Überlingen	129
Ravensburg	103
Friedrichshafen	99

Alle anderen Städte im Verbreitungsgebiet der SZ liegen unter diesen Werten.

Die Europäische Union verpflichtet die Städte, den Verkehrslärm zu senken. Doch dabei droht leider ein ziemliches Durcheinander.

### Brüssel sorgt für neuen Krach

Von unserem Redakteur  
Andreas Schanz

SZ 17.10.

Den Kampf gegen den Verkehrslärm regelt Europa mal nicht bis ins letzte Detail. Das sorgt dennoch für Krach. Denn ohne Grenzwerte fehlt die genaue Adresse. Das Land hat mit seinen neuen Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen zwar beinahe jede zweite Gemeinde erfasst. Das dürfte die Bürgermeister ganz schön erregen. Doch auch diese Bestandsaufnahme nützt nicht viel. Denn in etlichen Orten sind gar keine oder nur einzelne Anwohner betroffen. Leider fehlt in den Karten auch eine Gesamtschau, die den Lärm durch die verschiedenen Verkehrsmittel aufnimmt. Das müssen die Städte selbst leisten, ist freilich bis Juli 2008 kaum zu schaffen.

Die Experten im Stuttgarter Umweltministerium erwarten aber, dass nur einige Dutzend Kommunen auch Aktionspläne gegen den Lärm entwickeln müssen. Schwerpunkte zu setzen erscheint durchaus vernünftig. Ob Brüssel das schmeckt, bleibt abzuwarten. Doch auch von Anwohnern droht die juristische Keule. Daher werden sich die betroffenen Städte sehr wohl anstrengen und einiges Geld für technische Lösungen ausgeben müssen. Denn über Verkehrslenkung wird Lärm nur verlagert. Brüssel will mit den Aktionsplänen aber auch ruhige Bereiche schützen.

## Mehr Nachtflüge in Friedrichshafen

Stz 17.10.

FRIEDRICHSHAFEN (wom). Voraussichtlich vom kommenden Frühjahr an dürfen Maschinen vom Flughafen Friedrichshafen auch spät-abends starten und landen. Der Gemeinderat von Friedrichshafen hat jetzt mit 23 zu 17 Stimmen die Ausweitung des Flugbetriebs auf die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr beschlossen. Zudem darf nach 23 Uhr ein verspäteter Flieger starten oder landen. Im Jahresdurchschnitt erlaubt die neue Genehmigung fünf Flugbewegungen mehr.

In Stoßzeiten sollen mehr Starts und Landungen möglich sein, die dann in flugarmen Zeiten ausgeglichen werden. In der zusätzlichen Abendstunde dürfen höchstens drei Starts stattfinden. Anfragen für die Nachtflüge gibt es angeblich von den Fluglinien Ryanair und Hamburg International.

Die CDU stimmte ebenso wie die Freien Wähler für die Ausweitung des Flugverkehrs. CDU-Fraktionschef Johannes Brugger sagte, der Flughafen müsse ein Stück weit die katastrophale Verkehrsanbindung Friedrichshafens kompensieren. „Wir können damit leben, auch wenn die Beschränkung auf einen verspäteten Start nach 23 Uhr die Fluggesellschaften etwas einschränkt“, sagte Flughafen-Geschäftsführer Hans Weiss. Enttäuscht zeigte sich Helge Körber, SPD-Stadtrat und Vorsitzender der Bürgervereinigung Schutz vor Lärm, über das Abstimmungsergebnis. Es sei unverständlich, weshalb der Gemeinderat dem Drängen der Flughafengesellschaft nachgebe, obwohl nur zwei Fluglinien die Ausweitung wünschten. Fraglich sei, ob der vorgeschriebene Dauerschallpegel von 63 Dezibel eingehalten werden könne. „Seit der Bodensee-Airport 1989 in private Trägerschaft übergegangen ist, erleben wir alle vier Jahre eine Verschlechterung“, erklärte Körber. Dieser Entwicklung müsse im Sinne des Lärmschutzes Einhalt geboten werden. Denn der Flughafen rechne für 2012 in Friedrichshafen mit einem Passagieraufkommen von einer Million und 2020 mit 1,2 Millionen Fluggästen.

**Verkehr –** Veränderte Rahmenbedingungen wie beispielsweise das Pendlerverhalten machen eine Fortschreibung des Entwicklungsplans notwendig

## Basis für Lärmkartierung

GEA 17.10.

REUTLINGEN. Der aus den 90er-Jahren stammende Verkehrsentwicklungsplan für Reutlingen muss fortgeschrieben werden. Notwendig machen dies veränderte Rahmenbedingungen wie der Ausbau der B 27 samt des Zubringers (B 464), ein verändertes Pendlerverhalten sowie die Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen.

Ziel ist es, mit der Fortschreibung eine verlässliche Grundlage für die künftige Stadtentwicklung zu erhalten sowie

eine Basis für die Lärmkartierung zu schaffen. Nach einer EU-Richtlinie sind Großstädte dazu verpflichtet, eine solche Kartierung zu erstellen, die Öffentlichkeit über die Schallbelastung zu informieren und gegebenenfalls auch Aktionspläne aufzustellen.

Wie aus der Antwort der Verwaltung auf eine Anfrage der CDU-Fraktion hervorgeht, hat den Auftrag für die Analyse mittlerweile die Firma Brenner Ingenieurgesellschaft erhalten. Die Verkehrs-

zählungen und -befragungen sind auch schon angelaufen, wie die Autofahrer in den vergangenen Wochen registrieren konnten.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sollen bis nach der Sommerpause 2008 vorliegen. Im Anschluss daran werden Prognose, Maßnahmenkonzepte und Detailuntersuchungen erarbeitet. Der neue Verkehrsentwicklungsplan soll dann Ende 2009/Anfang 2010 dem Gemeinderat präsentiert werden. (GEA)