

Kommentar: Viel Lärm um den Krach

Von Peter Schwerdtmann

Ein bundesweit hörbares Zeichen gegen Verkehrslärm wollte schon Ende der 90er Jahre Werner Schnappauf setzen, von 1998 bis 2003 Bayerischer Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen. Er lud die Presse zu einer Expertenrunde, um das Auto, vor allem aber den Reifen als den krankmachenden Krachmacher zu entlarven. Seine Experten waren sich einig: Die Reifen können besser werden. Doch wer dem Verkehrslärm den Kampf ansagen will, muss sich an die Straßenbauer halten. Der damals noch frische Umweltminister verließ die Stätte fluchtartig.

Genau vor einer Woche, beim gemeinsamen Kongress des Verbandes der Automobilindustrie und Bündnis 90/Die Grünen in der Heinrich-Böll-Stiftung hinterließ das Forum zum Verkehrslärm bei den Teilnehmern ähnlich verblüffte Gesichter wie damals bei den Journalisten in München. Auch hier war das Ergebnis eindeutig: Wenn es darum geht, den Bürger vor Lärmimmissionen zu schützen, dann sind die Straßenbauer in den Kommunen, im Land und im Bund gefordert. Beim Personenwagen gibt es nur noch wenig Optimierungsspielraum, beim Nutzfahrzeug mehr, am meisten aber bei der Auswahl der Straßenbeläge, der Straßenführung und Verkehrsführung durch Kreiseln und Ampelanlagen.

Ein moderner Personenwagen, der mit 50 km/h im fünften oder gar sechsten Gang durch die Stadt rollt, ist nahezu ebenso leise wie ein Elektroauto. Seit 1970 wurden die Geräuschemissionen um 85 Prozent gesenkt, aber die Immissionen eben nicht im selben Maß. Doch die öffentliche Hand akzeptiert diese Verantwortung für den Lärm nicht. Und selbst Brüssel setzt mal wieder beim Auto an, statt sich dort zu engagieren, wo der Druck auf Verwaltungen deutlichere Erfolge brächte.

Nun hat das Europaparlament die Kommission bei den Emissionsgrenzwerten für Lärm ein wenig eingebremst. Doch es fehlt auch nach dem gestrigen Beschluss der wirklich zielführende Ansatz für weniger Lärm. Zum Beispiel beim Feinstaub hat man sich doch auch zur Bewertung der Emissionen entschlossen. Ein solcher Ansatz ist logisch, denn

dem Bürger und seiner Gesundheit ist es einerlei, woher die Belastung kommt.

Wenn dieses Umdenken zum Immissionsschutz nicht geschieht, dann werden wir den Personenwagen weiter optimieren, nur um anschließend – wie Werner Schnappauf – festzustellen, dass wir besser der Verwaltung Beine hätten machen sollen. Damit wären wir bei der Politik, denn nur die kann der Verwaltung per Verordnung oder Gesetz vorschreiben, wie in Zukunft Straßen geplant, gebaut und später auch ausgebessert werden. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Peter Schwerdtmann