

## **„Was kostet Lärm?“ Fachveranstaltung zu Lärm und Lärminderungsmaßnahmen in München am 20. Mai 2014**

In Europa ist Verkehrslärm – nach Luftverschmutzung – das Umweltproblem mit den zweitstärksten Auswirkungen auf die Gesundheit. Die Europäer verlieren jedes Jahr mindestens eine Million gesunde Lebensjahre durch die Auswirkungen von Umgebungslärm.

Mit den verschiedenen Aspekten von Verkehrslärm beschäftigt sich der vereinsübergreifende Arbeitskreis Lärm in München bereits seit mehreren Jahren und führt Exkursionen und Fachveranstaltungen durch.

Der Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik e. V., Münchner Forum und Gesundheitsladen München e.V. luden zu einem Vortrags- und Diskussionsnachmittag ins Hansahaus ein. Neben Fachreferenten wurden auch VertreterInnen des Stadtrats um Ihre Sicht der Dinge gebeten.

Im Mittelpunkt stand die Frage nach den finanziellen Folgen von Straßenverkehrslärm. Dabei wurden die Immobilienpreise und die Gesundheitskosten in den Blick genommen, die externen Kosten von Lärm sind zwar schwer zu beziffern, doch sie gehen in die Milliarden. In einer Umfrage des Umweltbundesamtes wird die Belastung durch Straßenlärm am häufigsten genannt. So dürften hier auch die größten Kosten entstehen.

### **Laute Lage: Geringerer Immobilienwert, niedrigere Miete**

Immobilienwirt Sven Keussen, geschäftsführender Gesellschafter bei der Firma Rohrer Immobilien berichtete über Auswirkungen von Lärm auf Immobilienwerte und -erträge.

So sind, wenig überraschend, bei ruhigerer Lage höhere Mieterträge zu erwirtschaften als bei einer lauten Lage. Wo es laut ist, ergibt sich aber auch eine höhere Fluktuation der Mieterschaft, was zu häufigeren Leerständen und Mietausfällen, sowie zu häufigeren Schönheitsreparaturen führt.

Ebenso gibt es unmittelbare Mietminderungen wegen Lärm: bei Lärm im Haus können dies 10 – 20 % sein; ein neueres Gerichtsurteil erlaubte eine dauerhafte Mietminderung von 7,5 % beim Bau einer nahegelegenen Autobahnausfahrt ohne Schallschutzmaßnahmen.

Auch die Zusammensetzung der Mieterschaft ändert sich bei andauernder Lärmbelastung und führt zu Kaufpreisminderungen. Es gibt allerdings keinen fixierten Wert für Miet- oder Kaufpreisminderung pro Dezibel, je nach Lage wird Lärm anders bewertet.

Im Münchner Mietspiegel werden Wohnungen an lauten Straßen schlechter eingestuft als die gleich großen und gleich ausgestatteten Wohnungen in zweiter Reihe. Aus den Vorgaben des Mietspiegels lassen sich damit die Unterschiede in der zulässigen Miete leicht errechnen. So beträgt am Mittleren Ring beim Effnerplatz der Unterschied von einer „durchschnittlichen“ zu einer guten Lage 8,8 %, von einer guten zu einer Bestlage 4,62 % und von einer durchschnittlichen zu einer Bestlage 13,7 %.

Besonders deutlich zeigt sich dieser Unterschied auch an den Grundstückswerten, wie sie der Gutachterausschuss festlegt. So ist an der Effnerstraße in erster Reihe der Quadratmeter im Durchschnitt um 1.450 Euro billiger als eine Reihe dahinter. Ähnliches zeigt sich auch in der Landshuter Allee, wo die Kaufpreise laut Bodenrichtwertkarte direkt an der Straße 50 % unter denen der nicht direkt an der Straße gelegenen liegen.

Am neugebauten Richard-Strauß-Tunnel fanden während der Bauzeit keine Verkäufe statt, allein durch den Tunnelbau stiegen dann die Preise um 26 %, wobei hier die „normale“ Wertsteigerung in München schon herausgerechnet ist.

Angesichts solcher Wertsteigerungen glaubt Keussen, dass Haus- und Wohnungseigentümer durchaus offen für Lärmschutzmaßnahmen sind und sich daran auch finanziell beteiligen würden.

In der „Urban Vision Linz“ wird überlegt, in der Innenstadt nur noch Fuß, Rad und E-Mobilität zuzulassen, mit kostenlosen Umsteigemöglichkeiten für Personen und Verknüpfungen für den Lieferverkehr mit Logistik-Zentren rund um die Stadt.

### **Tägliche Lärmdosis ist überraschend hoch – schon Jugendliche zeigen erhöhten Blutdruck**

Dr. Tobias Weinmann vom Institut für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin der Uni München berichtete über eigene Untersuchungen zur Lärmbelastung von Kindern und Erwachsenen in Bayern. Hier wurde eine Lärmmessung über 24 Stunden mit Messungen des Blutdrucks kombiniert.

Erschreckend ist, dass die Lärmbelastung bei Kindern tagsüber im Durchschnitt bei fast 80 dB(A) liegt, höher als bei Erwachsenen (74 dB(A)), eine gefährliche Überbeanspruchung für die Ohren. Auch während der Schlafenszeiten liegen die durchschnittlichen Werte deutlich über der Empfehlung der WHO von 40 dB(A).

Bei Jugendlichen und Erwachsenen zeigt sich ein Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und Bluthochdruck. Die Folgen wie Herzinfarkt und Schlaganfall konnten bereits in einigen Studien beziffert werden.

Lärm führt zu Schlafstörungen, die auch unabhängig von der erlebten Belästigung wirksam sind. Eine vollständige körperliche Gewöhnung an Lärm ist nicht möglich.

Lärm stört zudem die kognitiven Leistungen und wirkt sich bei Kindern z. B. durch schlechtere Merkfähigkeit und eine Verzögerung beim Lesen lernen aus.

Zu den Lärmkosten stellte Weinmann unter anderem eine Veröffentlichung der WHO vor, die den jährlichen Verlust von über einer Million gesunder Lebensjahre allein durch Verkehrslärm in Westeuropa abschätzt. Lärm kommt damit in seinen gesundheitsschädigenden Auswirkungen direkt nach der Luftverschmutzung.

Das Schweizer Bundesamt für Umwelt berechnete die externen Lärmkosten des Straßen- und Schienenverkehrs in der Schweiz. Im Jahr 2000 fielen demnach Gesundheitskosten von 124 Mio. CHF an, zusätzlich ergaben sich Mietzinsausfälle in Höhe von 875 Mio. CHF.

### **Ermittlung von externen Lärmkosten methodisch schwierig**

Dipl.-Ing. Michael Jäcker-Cüppers, im Vorstand des Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD), wies auf die Schwierigkeit hin, die verursachergerechte Anlastung der Kosten des Verkehrslärms zu ermitteln.

Bisher fehlen einheitliche und anerkannte Verfahren zur Bestimmung der externen Kosten, insbesondere im Gesundheitsbereich. Jäcker-Cüppers stellte einige Ansätze vor. Jedoch geben diese nur eine grobe Abschätzung:

- Eine Studie von Prof. Kerstin Giering ermittelt z. B. nur durch straßenverkehrslärmbedingte Herzinfarktkosten in Höhe von 1,92 Mrd. €/Jahr berechnet – hier wurden Gesundheitskosten, verlorene Erwerbstätigkeitsjahre und verlorene Lebensjahre berücksichtigt – und bei Immobilienwertverlusten Verluste von 7,83 Mrd. €.
- Eine andere Studie (Weinberger et.al). kommt auf fast 15 Mrd. € In dieser Studie wurde u. a. die Zahlungsbereitschaft für weniger Lärm erfragt.
- Lärm(minderung) beeinflusst direkt und indirekt die kommunalen Haushalte. Am Beispiel Norderstedt zeigte Jäcker-Cüppers, wie sich die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen durch Steuergewinne (6,5 % der Investitionskosten) amortisieren. Die eingesetzten Kosten sind dabei sehr von der Auswahl der Maßnahmen abhängig, so sind für Tempo 30 nur 4 € pro Einwohner und 1 dB Minderung zu investieren, während aufwändige Straßenumbauten bei über 500 € liegen. (Zahlen aus Berlin LAP 2008)

### **Kostengerechtigkeit: Wer für seinen Lärm zahlen muss, vermeidet ihn auch eher**

Um die Lärmverursacher an den Kosten zu beteiligen und zugleich hin zu leiseren Fahrzeugen und Fahrweisen zu lenken, schlug Jäcker-Cüppers mehrere Strategien vor: z. B. Emissionsvorschriften (EU-Typzulassung, Fahrwege), Emissionskontingentierung, Betriebsbeschränkungen, lärmabhängige Infrastrukturbenutzungsentgelte, „Lärm-Cent“ auf die Mineralölsteuer zur Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an den Fahrwegen. Er betonte, dass die Internalisierung der Schadenskosten bzw. der Lärmsanierungskosten nicht die Einführung anspruchsvoller und verbindlicher Schutzziele ersetzen dürfe.

### **Wie bekommt München die Lärmbelastung in den Griff und schützt seine Bürgerinnen und Bürger?**

Mitglieder des Münchner Stadtrates und Fachleute diskutierten mit den Besuchern der Fachtagung unter Leitung von Ursula Ammermann, wie München bei einem erwarteten weiteren Bevölkerungswachstum bis zu 200.000 Einwohnern bis 2030 die Verkehrssituation und die Lärmbelastung in den Griff bekommen will.



Abb. 1: Im Gespräch mit Bürgerinnen und Bürgern v.l.n.r.: Michael Jäcker-Cüppers, Dr. Tobias Weinmann, Sven Keussen, Ursula Ammermann, Paul Bickelbacher, Heide Rieke (Foto: Gunhild Preuß-Bayer)

## **Den ÖV verbessern und ausbauen – mehr Kooperation mit dem Umland**

Stadträtin Heide Rieke (SPD) betonte, dass München schon sehr lange sehr viel für den Lärmschutz tue. Lärmschutz ist eine Querschnittsaufgabe, mit dem Ziel, die Interessen vieler Gruppen zu befriedigen.

Gerade im Hinblick auf das erwartete Bevölkerungswachstum in Stadt und Region fordert sie eine intensivere Zusammenarbeit über die Stadtgrenzen hinaus, gerade beim ÖV.

„Es müssen mehr Menschen in den öffentlichen Verkehr gebracht werden“, so Rieke. Dazu müsse das Thema Stadt-Umland-Bahn wieder aufgegriffen, die großen und wachsenden Industriegebiete im Norden, insbesondere BMW, über die vorhandenen Bahnverbindungen besser erschlossen, die Zusammenarbeit zwischen MVV und MVG intensiviert und die Pünktlichkeit verbessert werden. Außerdem brauche es dichtere Netze sowie Ticketpreise, die nicht dazu verleiten, erst in den Wohngebieten am Stadtrand auf den ÖV umzusteigen.

## **Verkehr vermindern und Verkehrsmittelwahl verändern**

Stadtrat Paul Bickelbacher (Grüne) plädierte für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl. Da 50 % der Fahrten weniger als 5 km lang seien, sehe er noch großes Potenzial für den Radverkehr. Hier könne schnell und mit geringen Investitionskosten Rad- und Fußwege gebaut werden. Neue Tram- oder gar U-Bahnlinien dauerten länger.

Von E-Mobilität und weiteren Straßentunneln hält Bickelbacher wenig, da dies nicht zu einer Verkehrsverringerung beiträgt und die Kosten für Tunnel bis zu einer halben Million pro lärmgeschützten Bürger betragen könnten.

## **Was ist mit Tempo 30?**

Als Sofortmaßnahme, die leider aus dem Lärmaktionsplan gestrichen worden war, forderte Bickelbacher erneut Tempo 30 auch im Hauptstraßennetz.

Heide Rieke spricht sich gegen Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz aus-. Auf 85 % aller Münchner Straßen ist bereits Tempo 30 gesetzt. Auf den Hauptstraßen drohe bei einer Einschränkung ein Verkehrsinfarkt, zudem sei die durch Tempo 30 erreichte Lärminderung von 2 - 3 dB kaum wahrnehmbar.

Dem jedoch widerspricht ein Bürger vehement: „Der Mensch wacht nicht vom Mittelwert, sondern vom großen Schallereignis auf.“

## **Immobilienbesitzer für den Schutz der Ruhe gewinnen**

Sven Keussen appellierte, die Menschen zum Mitmachen zu gewinnen, ohne sie durch Zwangsmaßnahmen zu erschrecken. Deshalb sei es wichtig, den Blick nicht nur auf den Lärm, sondern auf die positive Seite, die Ruhe, zu richten. Dabei verwies er noch einmal auf die Urban Vision Linz.

Er warnte vor einer Umverteilungsdebatte und ist überzeugt, dass die Immobilienbesitzer im Hinblick auf Wertsteigerungen finanziell Lärmschutzmaßnahmen mittragen würden.

Dies bestätigte eine Bürgerin: „Wenn ich wegen Lärm für meine Wohnung 30.000 € weniger erlöse, dann hat auch die Stadt 1.000 € weniger. Dafür könnte sie einige LKW-Durchfahrtsverbote finanzieren.“

Stadträtin Rieke sah in den Wertsteigerungen ein soziales Problem: „Die öffentliche Hand investiert, den Hauptvorteil hat der Eigentümer. Der Vermieter profitiert, indirekt profitiert auch die Stadt, letztendlich zahlt aber der Mieter dafür.“

Sie nannte als weiteres Problem den wachsenden Wohnflächenbedarf (Zuzug, Ersatzwohnraum, mehr Wohnfläche pro Person), der die Mietpreise ansteigen lässt.

## **Verkehr verlagern und Gesundheit fördern durch eigene Bewegung**

Dr. Tobias Weinmann betonte, dass jede Verringerung des Lärms der Gesundheit nütze, jeder könne dazu beitragen. „Wenn man z. B. zu Fuß geht, tut man noch erheblich mehr für seine Gesundheit, denn Bewegungsmangel ist ein großes Problem; wer Auto fährt, schadet auch der Gesundheit der anderen.“ Er forderte eine intelligente Stadtplanung, die das zu-Fuß-Gehen und das Radfahren fördert.

## **Verursacher sollen für Lärmschutz zahlen**

Michael Jäcker-Cüppers wiederholte seine Kernforderung, das Verursacherprinzip anzuwenden. Dabei sei jeder einzelne Verursacher, z. B. wer sich etwas über Nacht im Internet bestelle, solle dann auch für den „Nachtlärm“ bezahlen. Es gehe aber nicht um Schuldzuweisung, sondern um Kostenwahrheit.

Auf den Einwand, die EU wäre hier selber inkonsequent (z. B. Zulassung von lauten Autos), meinte Jäcker-Cüppers, dass es vor allem die Mitgliedsstaaten wären, die den Lärmschutz immer wieder verwässern würden.

### **Viele Maßnahmen für Lärmschutz müssen diskutiert werden**

Stadtrat Bickelbacher denkt über Maßnahmen wie City-Maut und eine Ausweitung des Parkraummanagements nach. Die Umnutzung von Gebäuden, also laute Wohnungen zu Büros, leise Büros zu Wohnungen, ist ein Ansatz, den die Stadtplanung weiter verfolgen sollte.

Intelligente und integrierte Stadtplanungskonzepte hält auch Keussen für erforderlich „Brauchen wir neue Wohnungen, dann brauchen wir vorher neue Verkehrskonzepte und kluge Infrastrukturprojekte“.

Car-Sharing und Wohnprojekte, bei denen die Zahl der Kfz verringert ist, sind, so Heide Rieke, Modelle für die Zukunft. „Die jungen Leute nehmen so etwas zunehmend an.“

### **Weinmann schlägt Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zur Lärmvermeidung vor.**

Auf die Bedeutung eines guten Lärmaktionsplans wies Jäcker-Cüppers nochmals ausdrücklich hin: „Hier haben wir das geeignete Instrument, Maßnahmen zu bündeln, zu strukturieren, langfristige Ziele festzulegen und einen Zeitplan aufzustellen. Machen Sie hier in München einen anspruchsvollen Lärmaktionsplan!“

### **Was wollen die BürgerInnen?**

Von Seiten der Bürgerschaft kamen vor allem die Forderungen nach einfachen und schnell wirkenden Maßnahmen wie Tempo 30 und damit verbunden die unbedingt notwendige Kontrolle von Tempolimits und auch von LKW-Durchfahrtsverboten.

Die Bürgerinnen und Bürger vermissen eine Stadtplanung, die durch eine ausreichende nahe Infrastruktur Verkehr vermeidet. Die bisherigen Maßnahmen seien nur auf die Innenstadt bezogen. Viele Probleme hätten sich längst in die Außenbezirke verlagert, wo 2/3 der Münchner wohnen und akuter Handlungsbedarf bestehe. Es kam der Wunsch, dass die Stadt weitere lärmarme Busse und Straßenbahnen einsetzt, dass jeder Kfz-Halter, Münchner ebenso wie Einpendler, ein MVV-Jahresticket vergünstigt erwerben muss ähnlich wie das Semesterticket der Universitäten.

### **Alle müssen an einem Strang ziehen**

„In dieser Legislaturperiode müssen Sie große Aufgaben bewältigen“ sagte Ursula Ammermann zu den Stadträten. Bei den rapide steigenden Einwohnerzahlen sei die Zeit für die notwendigen Maßnahmen knapp. „Aber auch wir alle müssen unser Verhalten ändern, wenn wir weniger Verkehrslärm wollen.“

Gunhild Preuß-Bayer  
Gesundheitsladen München e.V.