

EU sagt Verkehrslärm den Kampf an

Straße führt vor Zug und Flugzeug

Wer an einer stark befahrenen Straße lebt, weiß, wie störend Lärm ist - weit weniger bekannt ist mitunter, dass Umgebungslärm auch krank macht. Noch immer müssen jährlich Zigtausende Menschen wegen gesundheitlicher Probleme aufgrund von zu hoher Lärmbelastung ins Spital. Vor allem Städte verlangten auf einer EU-Konferenz zum Thema Lärm in Brüssel nach strengeren, aber vor allem eindeutigen Regeln.

Straßenverkehr ist die Hauptursache für Umgebungslärm in Europa: Rund 100 Mio. Menschen in Europa sind Verkehrslärm über der laut EU kritischen Marke von 55 dba ausgesetzt. 70 Prozent der Betroffenen leben in Ballungsgebieten, heißt es im aktuellen Bericht der Kommission über die Umsetzung der Richtlinie für Umgebungslärm aus dem Jahr 2002.

Zweitgrößte Quelle von Lärm sind Eisenbahnen, rund 18 Mio. Menschen in Europa leiden darunter, acht Mio. außerhalb von Ballungsgebieten. Vier Mio. Menschen leiden schließlich unter Fluglärm, drei Viertel davon in den Ballungsgebieten. Im Vergleich gering belastet Lärm aus Industriebetrieben: Eine Mio. Menschen sind davon betroffen, rund die Hälfte wiederum in Ballungsräumen.

Ursache für viele Gesundheitsprobleme

Lärm ist in der EU die zweithäufigste Ursache für umweltbedingte Gesundheitsprobleme, gleich hinter Luftverschmutzung. Die EU-Kommission schätzt, dass zumindest 14,1 Mio. Menschen in Europa von Umgebungslärm deutlich gestört werden, mindestens 5,9 Mio. haben schwere Schlafstörungen, und jährlich müssen über 69.000 Menschen wegen etwa Bluthochdruck oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen ins Spital. Mindestens 15.900 Totgeburten werden Lärmbelastungen zugerechnet. Auch Lernschwierigkeiten bei Kindern sollen durch Lärm ausgelöst werden.



Foto/Grafik: picturedesk.com/Roland Mühlanger

Straßenlärm ist die Hauptquelle für Umgebungslärm in Europa – rund 100 Mio. Menschen sind laut EU davon betroffen

Für die Kommission ist das Thema Lärm grundlegend: Wenn Menschen länger arbeiten sollen, müssen sie auch entsprechend gesund sein - das geht aber nicht, wenn sie in stark lärmbelasteten Zonen leben. Zudem könnten die Kosten für die Gesundheitssysteme der EU-Staaten stark reduziert werden, so John Ryan, Direktor für öffentliche Gesundheit. Alleine Frankreich hat jährlich 57 Mrd. soziale Kosten aus Lärmbelastungen, rechnete der französische Vertreter vor. Nur leider seien die Luftqualität und die Wasserqualität viel eher auf dem Radar als die Belastung durch Lärm, so Ryan.

Schlechte Zahlen, schlechte Umsetzung

Da die Richtlinie vor allem Ballungsgebiete betrifft, schätzt die Kommission, dass die tatsächlichen Zahlen der betroffenen Menschen noch höher liegen. Zudem liefern die Staaten zu wenig, unaktuelles und inkonsistentes Zahlenmaterial, daher gibt es zum Teil nur Schätzungen oder Hochrechnungen, beklagt Hans Bruyninckx von der Europäischen Umweltagentur EEA. So sei etwa nicht ganz klar, ob es die von einigen EU-Ländern berichtete Lärmreduktion tatsächlich gebe, weil diese Länder teilweise ihre Mess- und Berechnungsmethoden geändert hätten.

Die Umsetzung der Richtlinie selbst ist laut Kommission durchwachsen, 80 Prozent der Staaten hätten im aktuellen Berichtszeitraum die geforderten Lärmkarten erstellt, und nur die Hälfte aller Staaten habe die obligatorischen Aktionspläne geliefert - die Deadline dafür war 2012 beziehungsweise 2013. Ein Vertreter von Frankreich etwa meinte, dass der bisherige Ansatz, den Gemeinden die Umsetzung zu überlassen, nicht erfolgreich gewesen sei - man werde das nun auf die Ballungsgebiete umlegen.

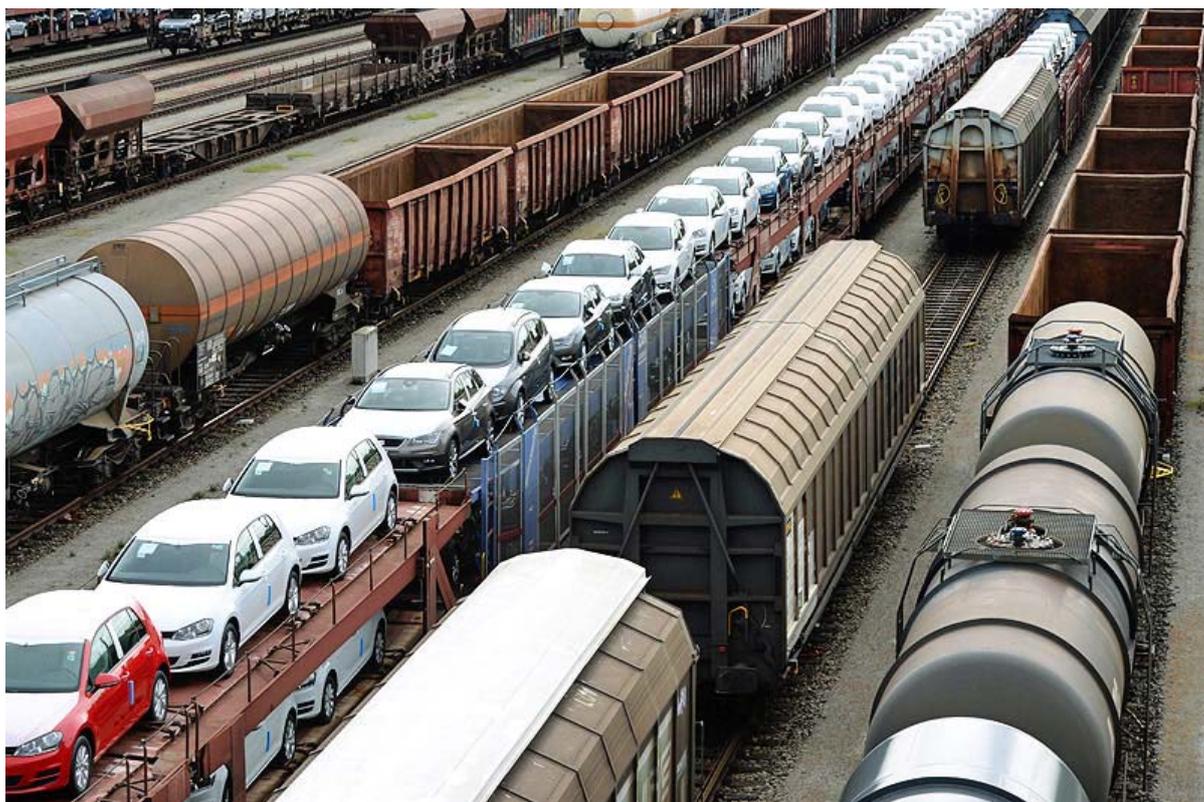
Probleme nicht überall gleich

Viele Städte und Behörden haben das Lärmproblem durchaus erkannt und handeln bereits, unter anderem in Deutschland und Österreich. Damit die Anstrengungen auch EU-weit spürbar werden, brauche es aber ambitionierte, sprich strenge und vor allem verbindliche Grenzwerte für die ganze EU, so Peter Knitsch, Staatssekretär im Umweltministerium von Nordrhein-Westfalen. Es sei „Zeit zu handeln“, so Knitsch.

Grenzwerte sieht die Richtlinie bisher nicht vor, wie einige Besucher der Konferenz bemängelten. Es gibt allerdings offenbar natürliche Grenzen für EU-weite Regelungen: Die in der EU im Moment propagierten leiseren Bremsen für Züge würden in Finnland und Schweden aufgrund der extremen Temperaturen schlicht nicht funktionieren, berichtete die finnische EU-Parlamentariern Merja Kyllönen. Zudem sei Zugslärm gerade im dünn besiedelten Finnland weniger ein Problem als im sehr dicht besiedelten Nordrhein-Westfalen, meinte sie und sprach sich gegen eine einheitliche Regelung in diesem Fall aus.

Wirtschaft bereit, aber mit Vorbehalt

Die Wirtschaftsvertreter zeigten sich grundsätzlich bereit für Maßnahmen, forderten aber ihrerseits Unterstützung ein. Der Vertreter der europäischen Vereinigung der Bahnbetreiber, Libor Lochmann, rechnete etwa vor, dass bei einfachen Waggons für die Nachrüstung leiserer Bremsen mindestens 2.000 Euro notwendig wären – müssten auch noch die Räder ausgewechselt werden, würde der Preis bei besseren Waggons auf 15.000 Euro hochschnellen, und auch die laufenden Kosten wären dann höher. 700 Mio. Euro würde eine komplette Umrüstung kosten. Er warnte, dass der Zugverkehr bei einer zu hohen Kostenbelastung nicht mehr mit der Straße konkurrenzfähig sei.



Foto/Grafik: APA/AFP/Christof Stache

Zugswaggons können durch neue Bremsen leiser gemacht werden, die Betreiber fürchten aber durch die Kosten einen Wettbewerbsnachteil

Der Vertreter der Autoindustrie, Alfred Kloos, verwies seinerseits darauf, dass nicht nur die Reifen für die Abrollgeräusche eines Autos verantwortlich gemacht werden dürften - schließlich könnte man den Asphalt etwa durch Beimischung von Gummi leiser machen. Diese Asphalt-Gummi-Gemische sollen auch länger halten. Was Kloos nicht dazu sagte: Den Straßenbelag zahlt die Stadt oder Gemeinde, einen Reifen zu ersetzen wäre deutlich billiger und damit kostentechnisch ausgewogener.

Schwierige Balance aller Bedürfnisse

Neben den Gesundheitsaspekten gibt es noch ein ganz anderes Problem: Verkehr ist ein wichtiges Element der europäischen Wirtschaft und schafft Arbeitsplätze. „Ich bin Teil des Problem, aber auch Teil der Lösung“, skizzierte daher EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc zu Beginn der Konferenz die Herausforderung des Interessenausgleichs aller Beteiligten. Neben technischen Lösungen wie E-Mobilität sei die grundsätzliche Aufmerksamkeit für das Thema ein erster Schritt für Veränderungen.

Damit sich wirklich etwas ändere, brauche es aber das stärkste Werkzeug der EU, ist sie sich sicher: entsprechende legislative Vorgaben. Dem Wunsch nach klaren Regeln konnten sich auch die Wirtschaftsvertreter grundsätzlich anschließen: Denn damit ist auch für sie die Planung einfacher. Allerdings wehrt sie sich gegen ambitionierte Grenzwerte, berichteten einige Panelteilnehmer. Die Gesundheit werde in solche Debatten von der Wirtschaft meist außer Acht gelassen, so die Tiroler Landeshauptmann-Stellvertreterin Ingrid Felipe Saint Hilaire (Grüne). „Lärm ist kein einfaches Thema, denn daran sind immer die anderen schuld.“

Links:

Lärmkonferenz <<http://www.euconf.eu/noise-conference/>>

Umgebungsärmrichtlinie <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0025:DE:PDF>> (PDF)

Bericht über Umsetzung der Richtlinie für Umgebungsärm <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2017:151:FIN>>

EEA-Bericht Lärm in Europa <<http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>>

EU-Kommission <https://ec.europa.eu/commission/index_de>

Die Grünen <<https://www.gruene.at/>>

Nadja Iglar, ORF.at, aus Brüssel

Publiziert am 25.04.2017

70.000 müssen jährlich ins Krankenhaus

Lärm ist nicht nur störend, er macht auch krank - Millionen Menschen in der EU sind durch Umgebungslärm in ihrer Lebensqualität schwer beeinträchtigt, über 70.000 müssen deswegen jährlich ins Spital. Hauptursache für den Lärm ist der Verkehr, allen voran die Straße. Die EU will verstärkt gegen Lärm vorgehen und lud Experten, Bürger und Wirtschaftsvertreter zu einer Konferenz nach Brüssel. Doch eine Lösung ist gar nicht so einfach, wie ein finnisches Beispiel zeigt.

[Lesen Sie mehr ...](http://orf.at/stories/2388692/2388693/) <<http://orf.at/stories/2388692/2388693/>>