

Lärmbelastung, ökonomische Folgen und Handlungsoptionen im Verkehr

Christian Popp, Lärmkontor GmbH, Hamburg

Bis vor gut einem Jahrzehnt hat die europäische Politik in Sachen *Lärm* fast ausschließlich einen Blick für die Quellen der Geräusche gehabt. Das Motiv war aber nicht vorrangig die Bekämpfung des Lärms. Vielmehr war den Politikerinnen und Politikern Europas daran gelegen, durch für alle Mitgliedstaaten in gleichem Maße geltende Emissionsgrenzwerte Handelsbarrieren abzubauen. Natürlich haben diesen Entscheidungen auch zu einer gewissen Verringerung der Geräuschbelastung geführt, die aber insbesondere im Verkehrsbereich durch die stetig zunehmende Transportaktivität wieder ausgeglichen wurde.

Für die Auswirkungen der Lärmbelastung auf die Bevölkerung begann Brüssel sich erst zu Beginn der 90er Jahre zu interessieren, als die ersten dementsprechenden Überlegungen 1992 im *Grünbuch zur künftigen Lärmschutzpolitik der EU*¹⁾ formuliert wurden. Dies war die „Geburtsstunde“ der im Jahre 2002 in Kraft getretene Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie)²⁾, die im Sommer 2005 (ein Jahr verspätet) mit den §§ 47 a bis f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)³⁾ in deutsches Recht umgesetzt wurde.

Zur Zeit präsentiert die politische Bühne eine außerordentlich „interessante“ Debatte über die Festlegung von Auslösewerten für das Einsetzen von Überlegungen zur Lärminderung (sog. *Aktionsplanung*) und deren Höhe statt. Das Bundesumweltministerium favorisiert Werte, die die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung recht gut abbilden ($L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$, $L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$). Viele Bundesländer sehen jeweils 5 dB(A) höhere Werte als das Maß aller Dinge an. Einige Länder meinen sogar, dass über Lärminderungsmaßnahmen aus Kostengründen erst ab Werten von $L_{den} = 75 \text{ dB(A)}$ und $L_{night} = 65 \text{ dB(A)}$ nachgedacht werden sollte.

Auch die Kommunalen Spitzenverbände sind wenn es um die Erfüllung der Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie geht, unisono zu hören: Wir haben kein Geld! Diese Aussage ist gleich zweifach falsch, denn:

- Die Kommunen haben Geld, nur meinen sie es nicht für die Aufgaben der Umgebungslärmrichtlinie ausgeben zu können. Sie haben schlicht für sich andere Prioritäten gesetzt.
- „Leise“ Städte sind für Mieterinnen und Mieter, aber auch für Menschen die Wohneigentum haben oder erwerben möchten, attraktiver. Lärminderung ist deshalb eine lohnende Investition in die kommunale Zukunft, die häufig mehr Nutzen bringt als Kosten erzeugt.

Diese Position wird durch die Ergebnisse einer 1%-Wohnungsstichprobe des statistischen Bundesamtes untermauert, wonach Käuferinnen und Käufer von Einfamilienhäusern in lauter Umgebung über weniger Einkommen verfügen als Käuferinnen und Käufer von ruhigen Wohnimmobilien⁴⁾. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagwert von 45 dB(A) nachweisbar⁵⁾. Auch Mieteffekte sind zu beobachten. So sinkt nach einer Studie von ECOPLAN⁶⁾ der Mietpreis bei Zunahme des Lärmpegels je dB(A) um 0,9 %. Andere Studien kommen zu vergleichbaren Wertminderungen. Unterstützt wird dies durch die von der EG-Arbeitsgruppe *“Health and Socio-Economic Aspects”* ermittelte Zahlungsbereitschaft privater Haushalte für Lärminderungsmaßnahmen von 25 EURO pro Haushalt, dB(A) und Jahr⁷⁾.

Aus Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu Aktionsplanungen nach Umgebungslärmrichtlinie der Lärmkontor GmbH lässt sich sehr vorsichtig ableiten, dass bei einer mittleren Monatsmiete von 350 EURO pro Person ein mittlerer Mietverlust von 20 EURO je dB(A) über 50, Einwohner und Jahr entsteht. Unter allen Unwägbarkeiten, die mit Steuerschätzungen zusammen hängen, könnte man einen Verlust von mietebezogenen Steuern von 2 EURO je dB(A) über 50, Einwohner und Jahr annehmen.

Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten, diesen Steuerausfall zu verringern, wie etwa das EU-Projekt EffNoise⁸⁾ gezeigt hat.

-
- ¹ Grünbuch der Europäischen Kommission vom 4. November 1996 über die künftige Lärmschutzpolitik
 - ² RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
 - ³ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29. Juni 2005)
 - ⁴ Penn-Bressel, G.: Verkehrslärm und Wohnstandortverhalten – Auswirkungen auf Mieten und Immobilienpreise. In: Die freie Wohnungswirtschaft, Bonn 1983
 - ⁵ Umweltbundesamt: "Kosten des Lärms", Berichte 9/91
 - ⁶ ECOPLAN – Wirtschafts- und Umweltstudien (Hrsg.): Externe Lärmkosten des Verkehrs: Hedonic Pricing Analyse, Arbeitspapier (Vorstudie II), im Auftrag des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; Bern 2000
 - ⁷ Working Group „Health and Socio-Economic Aspects“, Position Paper, Brussels 2003
 - ⁸ Lärmkontor GmbH: EffNoise – Study on the effectiveness of noise mitigation measures, Hamburg 2003