

Hintergrund

München City Seite R2, München West Seite R2, München Süd Seite R2, München Nord Seite R2, Wolfratshausen Seite R2, Starnberg Seite R2, Freising Seite R2, Fürstenfeldbruck Seite R2, Erding Seite R2, Ebersberg Seite R2, Dachau Seite R2, Bayern Region Seite 52

Bild, Überblick

Lärmschutz in München Verschiedene Bürgerinitiativen wollen die Politik dazu bewegen, mehr gegen Verkehrslärm zu unternehmen. Doch einige Stadträte halten dagegen, dass etwa Tempo 30 an großen Durchgangsstraßen zu Ausweichverkehr in Wohngebieten führe. Flüsterasphalt brächte Linderung – die Technik ist aber noch nicht ausgereift. Auch die Bahn versucht, den Lärm einzudämmen

Lauter Ruf nach Ruhe

Bei der Fachtagung „Laute Straßen – leise Politik?“ gehen genervte Anwohner hart mit der Stadt ins Gericht.

Sie wollen Tempo 30 auch an Hauptstraßen. Doch dieser Wunsch bleibt vorerst noch unerfüllt

VON MARCO VÖLKLEIN

Mit den meisten Applaus an diesem Abend bekommt Gerhard Steger. Eigentlich sollte der Chef einer Firma zur Lärmschutzberatung über die Wirksamkeit von Schallschutzfenstern referieren. Als solcher verdient er am Einbau dieser Fenster durchaus mit. Dann aber tritt Steger vor die Zuhörer, die meisten davon Anwohner von großen, lauten Straßen – und schimpft auf die Lärmschutzfenster. „Eine Art Käfighaltung“bürde die Stadt den Menschen damit auf, kritisiert Steger. Und ganz und gar untauglich seien die Fenster, um den Schutz der Bürger vor „Umgebungsärm“ zu gewährleisten, so wie von der EU gefordert. Der vom Stadtrat beschlossene „Lärminderungsplan“ aber sieht an den meisten Straßen zum Schutz vor Lärm nur den Einbau solcher Fenster vor. Mehr eben nicht.

Bei vielen Anwohnern trifft das auf Unverständnis, nein, Wut. Das zeigt sich auch wieder bei dieser Fachtagung, zu der Gesundheitsladen und Münchner Forum eingeladen haben. „Laute Straßen – leise Politik?“ haben die Organisatoren das Treffen überschrieben. Aber wenn es nach Maria Ecke-Bürger oder Richard Eisenried geht, dann hätten sie das Fragezeichen gleich weglassen können. Die beiden kämpfen seit Jahren gegen den Straßenärm im Münchner Westen, mal mehr, mal weniger erfolgreich. Ecke-Bürger immerhin hat mit ihrer Bürgerinitiative durchgesetzt, dass an der Offenbachstraße und der Meyerbeerstraße in Pasing nun Tempo 30 gilt. An der Allacher Straße aber, deren Anwohner Eisenried vertritt, gilt das noch nicht. „Wir rennen immer wieder gegen Mauern, in Verwaltung und Politik“, klagt er. Dabei wäre es doch so einfach. Und preiswert auch noch: ein paar Tempo-30-Schilder, hin und wieder mal ein paar Radarkontrollen – und schlagartig

wäre es nicht nur leiser für die Anwohner. Es entstünde weniger Dreck und die Straßen wären sicherer, sagen Tempo-30-Befürworter. Aber: „Die Stadt tut nichts.“ Sagt Eisenried.

Das will Ingo Mittermaier, verkehrspolitischer Sprecher der SPD im Stadtrat, so nicht stehen lassen. „Wir tun sehr wohl etwas“, ruft Mittermaier und blickt in die Neunzigerjahre zurück. Gegen zum Teil erhebliche Widerstände aus der CSU und der Autofahrerlobby habe man damals sukzessive die Tempo-30-Zonen in Wohnvierteln ausgedehnt. Mittlerweile seien 85 Prozent der Münchner Straßen mit Tempo 30 belegt. Im Gegenzug aber müsse man das restliche Straßennetz so gestalten, dass es für die Masse der Autofahrer attraktiv sei, auf diesem Hauptstraßennetz zu bleiben und eben nicht in die Wohnviertel abzubiegen. Belege man nun Teile des Hauptstraßennetzes, etwa die Rosenheimer Straße in Haidhausen, mit einem Tempolimit von 30 Stundenkilometern – dann weiche der Verkehr aus auf andere, bislang verkehrsberuhigte Viertel, in Haidhausen etwa auf die parallel verlaufende Balanstraße. „Die Leute, die dort wohnen, werden nicht begeistert sein von einer solchen Umverteilung des Verkehrs“, sagt Mittermaier.

Ähnlich argumentiert CSU-Verkehrsexperte Georg Kronawitter. Auch er sieht die Gefahr, dass der Verkehr verdrängt werde. Vielmehr noch: Er glaubt nicht, dass es eine breite Mehrheit in der Bevölkerung gibt, die sich für Tempo 30 ausspricht. In der Tat läuft noch bis Mitte November ein europaweites Bürgerbegehren für ein generelles Tempolimit von 30 Stundenkilometern innerorts. Allerdings wollen die Initiatoren auch, dass die Kommunen Ausnahmen von dieser Regel zulassen können. Auf dem Mittleren Ring zum Beispiel könnte auch weiterhin Tempo 50 oder 60 gelten. Dennoch würde ein generelles Tempo 30 in den Städten dazu führen, eine grundsätzliche Verhaltensänderung herbeizuführen: weg vom Bleifuß, hin zu mehr Gelassenheit. Das zumindest glauben die Initiatoren des Bürgerbegehrens.

Um damit bei der EU-Kommission durchdringen zu können, bräuchten sie bis Mitte November eine Million Unterschriften. Bislang aber sind gerade einmal 33 500 zusammengekommen – und das in ganz Europa! „Das entspricht 0,006 Prozent der Bevölkerung“, rechnet SPD-Mann Mittermaier vor. „Ich kann nicht erkennen, dass die Forderung nach Tempo 30 eine breite Mehrheit hat.“ Und auch Kronawitter greift den Punkt auf. „Liebe Leute“, ruft er den Anwohnern bei der Fachtagung zu: „Bitte akzeptiert, dass wir die Mehrheit der Bevölkerung auf unserer Seite haben.“ Und solange das so ist, dürfte sich auch bei der Frage nach Tempo 30 an großen Münchner Straßen nichts bewegen.

Lärmschutz-Aktivisten wie Michael Jäcker-Cüppers von der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA) verweisen dagegen auf andere Städte wie Berlin oder Nürnberg, die das Thema „nicht ganz so verbissen und ideologisch“ sähen wie München. In Nürnberg zum Beispiel werde die Kommune in Kürze an etwas mehr als 90 Kilometern ihres Hauptverkehrsnetzes Tempo-30-Schilder aufstellen, um die Anwohner vor Lärm zu schützen. Eine Verlagerung des Verkehrs in die Wohnviertel habe man in Berlin nicht feststellen können, sagt Jäcker-Cüppers. Und auch in Nürnberg werde so etwas nicht erwartet. „Die Hauptverkehrsstraßen bleiben ja Vorrangstraßen“, also breiter angelegt als die Nebenstraßen und weiter als Vorfahrtsstraßen ausgewiesen. Auch dafür gibt es Applaus von den Anwohnern. Wer dauerhaft dem dröhnenden Verkehrslärm ausgesetzt sei, der werde schneller krank, ruft ein Arzt wütend den Politikern zu: „Es sterben Menschen.“ So rechnet zum Beispiel das Umweltbundesamt mit 4000 Herzinfarktfällen jedes Jahr, die allein der Straßenverkehrslärm in Deutschland verursacht.

„Das ist eine schwere Last, die Sie da uns Stadträten aufbürden“, entgegnet CSU-Mann Kronawitter und verweist darauf, dass die Stadt mit ihrem Plan nun wenigstens an den Straßen etwas tue. Den Lärm an Schienenstrecken zu bekämpfen – dafür ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Und für den Lärmschutz an Autobahnen müsste eigentlich der Freistaat einen Plan zur Lärminderung erarbeiten. Doch weder das Land noch die bundeseigene Eisenbahnbehörde kämen mit ihren Projekten irgendwie voran, sagt Kronawitter. Die Stadt dagegen will im nächsten Jahr ihren Lärminderungsplan fortschreiben, kündigt Umweltreferent Joachim Lorenz (Grüne) noch an. Ob er da erneut einen Vorstoß für Tempo 30 an großen Straßen wagen werde, fragt einer aus dem Publikum. Lorenz weicht aus: Er werde zumindest „frühzeitig und ausführlich mit den Fraktionen darüber sprechen“. Applaus von den Anwohnern erhält er dafür nicht.

Georg Kronawitter glaubt nicht, dass eine Mehrheit das Tempolimit unterstützt

Lärm kann zu Herzinfarkten führen. „Es sterben Menschen“, ruft ein Arzt wütend

Auf Münchens Straßen ist immer viel los. Würden die Autos langsamer fahren, verringere sich nicht nur der Lärmpegel sondern auch der Abgasausstoß, sagen die Tempo-30-Verfechter.

FOTO: LUKAS BARTH/DDP IMAGES



[Grafik 1: Auf Münchens Straßen ist immer viel los. Würden die Autos langsamer fahren, verringere sich nicht nur der Lärmpegel sondern auch der Abgasausstoß, sagen die Tempo-30-Verfechter. FOTO:LUKAS BARTH/DDP IMAGES](#)