

„Schräubchen, an denen man drehen kann“

Gisela Splett, Staatssekretärin und Lärmschutzbeauftragte, im BT-Interview: Rechtssituation für Lärmsanierung unbefriedigend

Baden-Baden – In einer „sehr zersplitterten Rechtslage“ bewegt sich der Lärmschutz an Straßen, Schienensträngen und Flughäfen nach Ansicht von Gisela Splett, Staatssekretärin im baden-württembergischen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung. Im Gespräch mit den BT-Redakteuren Patrick Fritsch und Albert Noll appelliert die grüne Politikerin an die Kommunen, ihren Spielraum auszuschöpfen.

BT: Frau Staatssekretärin, wie viel Lärm können Sie persönlich ertragen?

Gisela Splett: Ich kann relativ viel Autolärm ertragen, da bin ich mittlerweile erprobt. Unser Ministerium liegt an der Hauptstätter Straße in Stuttgart, an einer Kreuzung, an der etwa 100 000 Fahrzeuge pro Tag unterwegs sind. Ich weiß, wovon man redet, wenn es um Lärmbelastung geht. Und ich setze mich als Lärmschutzbeauftragte dafür ein, dass die Anzahl der Menschen, die unter so hohen Lärmbelastungen leiden, deutlich reduziert wird.

Interview

BT: Sie sind zum einen Lärmschutzbeauftragte, zum anderen Staatssekretärin im Verkehrsministerium, sollen also den Verkehr am Rollen halten. Beißt sich das nicht?

Splett: Nein, das passt gut zusammen. Es macht Sinn, dass die Lärmschutzbeauftragte in dem Ressort sitzt, in dem die Thematik „Verkehrslärm“ angesiedelt ist. Als Lärmschutzbeauftragte habe ich die verschiedenen Lärmquellen im Blick: den Straßenlärm, den Schienenlärm, den Fluglärm. Es geht darum, Lösungen zu finden, die die Menschen entlasten. Wir bemühen uns einerseits, die Möglichkeiten auszuschöpfen, die im rechtlichen Rahmen schon da sind. Und wir bemühen uns andererseits, diesen rechtlichen Rahmen zu verbessern. Lärmschutz bewegt sich insgesamt in einer sehr zersplitterten Rechtslage. Vieles ist europarechtlich geregelt, vieles bundesrechtlich, auch die Kommunen und die Bahn gehören zu den Akteuren.

BT: Nehmen wir das Beispiel B 500, die mitten ins Baden-Badener Zentrum führt. Da ist jetzt auf den beiden Fahrspuren stadtauswärts Flüsteras-



Beispiel B 500 in Baden-Baden: Flüsterasphalt nur auf zwei Fahrspuren. Anwohner an bestehenden Straßen sind schlechter gestellt, sagt auch die Staatssekretärin. Foto: Reinbothe

phal eingebaut worden, auf den Fahrspuren stadteinwärts nicht.

Splett: Das kann man beklagen, man kann es aber auch positiv sehen und sagen: Die eine Richtung hat die Verbesserung bekommen. Das ist etwas, was wir jetzt sehr systematisch machen: Es gibt einen Erlass unseres Hauses vom Frühjahr 2013, der festlegt, dass immer, wenn solche Erhaltungsmaßnahmen an Straßen anstehen, geprüft wird, wie die Lärmsituation sich darstellt. Und dann werden Möglichkeiten wie zum Beispiel lärmärmer Asphalt genutzt. Im Moment sind wir auch dabei, ein Lärmsanierungsprogramm zu erstellen, in dem wir priorisieren wollen, wo die Schwerpunkte sind, die möglichst zeitnah bei der Lärmsanierung angegangen werden sollen. Es ist tatsächlich so, dass die Anwohnerinnen und Anwohner an bestehenden Straßen schlechter gestellt sind, als bei Neuplanungen, wo es Lärmvorsorgewerte gibt und einen Rechtsanspruch darauf, dass diese auch eingehalten werden. Das ist ein grundsätzliches, bundesweites Problem. Es gab immer wieder Bestrebungen, das zu ändern, was an den Kosten gescheitert ist.

BT: Das ist aus unserer Sicht der eigentliche Treppenwitz. Da werden mitten in der Landschaft an Neubaustrecken Lärmschutzwände hochgezogen, und in den Städten, wie



Gisela Splett. Foto: zei

an der B 500, wo pro Tag um die 40 000 Autos fahren, da geschieht nichts.

Splett: Erstmal beklage ich nicht, dass bei Neubaumaßnahmen etwas getan wird. Aber es ist in der Tat so, dass die Rechtssituation für die Lärmsanierung, also für Lärmprobleme im Bestand, unbefriedigend ist. Deshalb haben wir vor einigen Monaten auch ein „Konzept für eine ruhige Umwelt“ vorgestellt, da machen wir den Vorschlag, besonders belastete Lärmsanierungsgebiete auszuweisen und dann alle Verursacher an der Finanzierung zu beteiligen. Das ist ein neues Konzept, das wir in die bundesweite Debatte

einbringen. Es ist noch nicht umsetzungsreif, aber Sie sehen daran, dass es uns ein Anliegen ist weiterzukommen, auch was die rechtliche Situation und Verbesserungsmöglichkeiten an bestehenden Straßen betrifft.

BT: Zum Motorradlärm: Sie sehen nach unserer Kenntnis die EU in Zugzwang wegen der europaweit einheitlichen Regelungen. Doch die EU-Kommission hat keine Verschärfung der Grenzwerte auf der Agenda. Müssen Anwohner also bis zum St.-Nimmerleins-Tag warten?

Splett: Die Frage, wie laut Motorräder sein dürfen, wird bei der EU nicht in der Generaldirektion „Umwelt“ behandelt, sondern in jener, die sich mit Wettbewerbsfragen beschäftigt. Nach unserer Meinung sind die Messverfahren zur Zulassung von Motorrädern nicht geeignet, sie spiegeln nicht wider, wie laut die Fahrzeuge tatsächlich im Betrieb sind. Damit gibt es die Möglichkeit, Motorräder zu bauen, die viel lauter sind, als es Sinn macht, als es der Gesellschaft zuzumuten ist. Wir haben im vergangenen Jahr im Bundesrat für einen Vorstoß, bei der EU auf Verbesserungen zu drängen, eine Mehrheit gekriegt. Allerdings war die Bundesregierung sehr zurückhaltend bei der Weitergabe der Forderung an die EU-Kommission. Es gibt in der Tat kaum Hoffnung auf eine schnelle Lö-

sung. Das ist sicher ein langer Weg, was die Zulassungsvorschriften für Motorräder angeht.

BT: Das heißt im Klartext, den Menschen, die unter Motorradlärm leiden, können Sie nur sagen: Ihr müsst damit leben.

Splett: Es gibt ja noch ein paar andere Schraubchen, an denen man drehen kann.

BT: Zum Beispiel?

Splett: Beim Modellprojekt in Prag in Südschwarzwald werden Leitposten-Messgeräte nicht nur für Verkehrszählungen eingesetzt, sondern auch für Lärmmessungen. Damit bekommen wir ein besseres Bild über die Lärmsituation vor Ort. Zum anderen verbinden wir mit der Technik, die noch weiter getestet werden muss, auch die Hoffnung, sie bei Kontrollen verwenden zu können und gezielt besonders laute Fahrzeuge herauszupicken.

BT: Was können die Kommunen aus Ihrer Sicht tun?

Splett: Ich bin der Überzeugung, dass Kommunen viel tun können. Ich werbe dafür, dass die Kommunen Lärmaktionspläne aufstellen. Wir haben dazu im vergangenen Jahr den „Kooperationserlass“ veröffentlicht. Da haben wir den Spielraum bei verkehrsrechtlichen Anordnungen aufgezeigt, der im Sinne der Anwohner genutzt werden kann. Es hat sich im Land seither schon einiges getan, was verkehrsrechtliche Anordnungen betrifft. Aber da ist sicher noch nicht alles ausgeschöpft.

BT: Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist ja eine Pflichtaufgabe für die Kommunen. Wie sieht es mit der Umsetzung aus in den rund 730

Zur Person

Dr. Gisela Splett, Jahrgang 1967, ist in Sindelfingen geboren und lebt seit 1992 in Karlsruhe. Sie hat in Bayreuth Geoökologie studiert. Seit 1997 ist Splett Mitglied der Grünen, von 1999 bis 2006 war sie Stadträtin in Karlsruhe, seit 2006 gehört sie dem Landtag an. 2011 wurde sie zur Staatssekretärin im Verkehrsministerium und zur Lärmschutzbeauftragten ernannt. Gisela Splett ist verheiratet und hat einen Sohn und eine Tochter. (red)

Ballungsräumen, Städten und Gemeinden, die in den Lärmkartierungen erfasst wurden?

Splett: Nicht befriedigend. Fertige Lärmaktionspläne haben nach unserer Kenntnis bislang 58 Kommunen für Straßen- und 20 für Schienenlärm. Wir haben keine Sanktionsmöglichkeit, keine Handhabe.

BT: Baden-Baden ist da vorbildlich. Der Plan liegt seit 2011 vor. Aber es fehlt das Geld zur Umsetzung, etwa, was die B 500 betrifft.

Splett: Dass man das nächste Mal, wenn man diese Straße „in die Hand nimmt“, wieder etwas machen wird, ist meiner Meinung nach klar.

BT: Woran liegt es, dass die Lärmaktionspläne so zögerlich aufgestellt werden?

Splett: Die Lärmaktionspläne haben sicher das Grundproblem, dass die Kommune die Pflicht hat zu planen, aber die Baulastträger nicht verpflichten kann, etwas umzusetzen. Es ist aber trotzdem nicht so, dass das Instrument nichts bringt. Da kann man schon etwas tun, wenn man das will. Im Übrigen wäre es sinnvoll, grundsätzlich das Ziel einer nachhaltigeren Mobilität stärker zu verfolgen.

BT: Kritiker von „Stuttgart 21“ sagen immer wieder: Es ist kein Geld da für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, weil das Projekt in Stuttgart die Finanzmittel bindet und verschlingt. Haben sie Recht?

Splett: Man kann jeden Euro nur einmal ausgeben. Und wenn er für „S 21“ ausgegeben wird, dann wird er für etwas anderes nicht ausgegeben. Man hätte sicher Projekte verwirklichen können, dieverkehrlich einen höheren Nutzen haben für die eingesetzten Mittel.

BT: Beim ersten Spatenstich für den Bau des Rastatter Tunnels haben Sie gesagt, die Rheintalbahn sei „das aus verkehrlicher Sicht wichtigste Bahnprojekt in Baden-Württemberg“. Ihre Prioritäten sind also klar.

Splett: Die sind klar. Auch wenn ich die europäischen Verkehrsachsen anschau – da sind wir ja auch in internationalen Verpflichtungen mit der Schweiz, mit dem Ausbau voranzukommen – dann ist die Rheintalbahn sehr wichtig. Es ist unstrittig, dass der Ausbau der Rheintalbahn eine sehr hohe Bedeutung hat.

Diakonie sieht Pflege in den eigenen vier Wänden gefährdet

In Baden-Württemberg werden rund 57 600 Menschen zu Hause versorgt / Proteste gegen Unterfinanzierung durch Kassen geplant



Zunehmender Leistungsdruck und schlechte Bezahlung: Die Nachwuchssuche wird immer schwieriger. Foto: dpa

Von Julia Giertz

Stuttgart – Das Diakonische Werk als größter Anbieter häuslicher Pflege in Baden-Württemberg sieht die Versorgung alter und kranker Menschen in ihren eigenen vier Wänden in Gefahr. 60 Prozent der kirchlich-gemeinnützigen Sozialstationen könnten nur durch Zuschüsse von Fördervereinen und Kirchengemeinden überleben, sagte Oberkirchenrat Dieter Kaufmann von der Diakonie Württemberg gestern in Stuttgart. Grund sei die chronische Unterfinanzierung der Pflege durch die Kassen.

„Die gute Pflege kommt an ihre Grenze, auch bei größter

Anstrengung und gutem Willen der Mitarbeiter.“ Deshalb sind in zahlreichen Orten im Land unter dem Motto „Pflege fair finanzieren“ Protestkundgebungen geplant. In Baden-Württemberg werden derzeit 57 600 Menschen von Pflegediensten zu Hause versorgt.

Als Beispiel für die knappe Kalkulation der Kassen nannte Kaufmann eine Bezahlung von neun Euro für das Setzen einer Insulinspritze samt Tablettenvergabe und Anziehen von Thrombose-Strümpfen – inklusive Anfahrt und Benzin. Dafür brauche die Pflegekraft aber nicht wie vorgeschrieben drei Minuten, sondern eher zehn bis 15 Minuten, wenn die persönliche Zuwendung nicht auf der Strecke bleiben solle, erläuterte

Pflegedienstleiterin Silke Breuninger aus Bad Mergentheim. Manche Pflegekräfte verzichteten bereits auf Honorar, um den bedürftigen Menschen gerecht werden zu können. Die rund 6 000 Mitarbeiter der Diakonie betreuen heute jeweils im Schnitt 20 Menschen am Tag, fast doppelt so viel wie noch vor fünf Jahren.

Wegen der Arbeitsverdichtung und des moderaten Gehalts – im Schnitt 2 100 Euro netto inklusive aller Zuschläge – gestalte sich die Suche nach Nachwuchs immer schwieriger, sagte Johannes Kessler, bei der Diakonie zuständig für Pflege. Bei einem Bestand von derzeit über 100 000 Pflegekräften im stationären und am-

bulanten Bereich würden bis 2030 zusätzliche 60 000 Mitarbeiter gebraucht. „Das macht Angst, weil man weiß, dass man die nicht kriegt.“

Die Wohlfahrtsverbände haben nach erfolglosen Verhandlungen mit den Pflegekassen eine Schiedsperson angerufen. Damit wollen sie erreichen, dass die Schere zwischen dem Tariflohn ihrer Beschäftigten und der Vergütung nicht immer weiter auseinanderklafft. Die Diakonie hat ihren Pflegekräften 2012 und 2013 insgesamt 6,4 Prozent mehr bezahlt. Die Kassen haben nur 2,0 bis 2,6 Prozent mehr angeboten. Die Diakonie betont, dass die Kassen in der Lage wären, die Pflege auskömmlich zu finanzieren.