

6. Mobilfunk / elektromagnetische Felder

Kaum ein Thema wird in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit so kontrovers diskutiert wie die Wirkung der elektromagnetischen Felder der Mobilfunktechnik auf die menschliche Gesundheit. Einerseits stellen die zuständigen staatlichen Institutionen die Unbedenklichkeit bei Einhaltung der gesetzlich definierten Grenzwerte fest und berufen sich dabei auf den derzeitigen gesicherten Stand der wissenschaftlichen Untersuchungen. Auf der anderen Seite erzeugen die Hinweise auf vermutete und nicht abschließend erforschte Risiken in der Bevölkerung Verunsicherung und Ängste. Mobilfunkkritische Gruppen fordern den Gesetzgeber auf, die rechtlichen Vorgaben deutlich restriktiver zu fassen und appellieren an die Kommunen, den weiteren Ausbau der Mobilfunknetze durch Maßnahmen vor Ort zu stoppen.

Im eklatanten Widerspruch zu dieser Haltung steht die extensive Nutzung des Mobilfunks und seiner technischen Möglichkeiten durch breite Bevölkerungsschichten. Eine funktionierende Infrastruktur wird heute im gewerblichen wie auch privaten Bereich als Standard gefordert. Auch der Wettbewerb unter den Netzbetreibern um Marktanteile konterkariert das Bestreben, den Netzausbau auf ein notwendiges Maß zu begrenzen und mögliche Risiken im Sinne des Vorsorgegedankens zu minimieren. Als kritische Entwicklung muss hier z.B. die Tendenz gesehen werden, durch Mobilfunk-Komplettangebote die Festnetznutzung zu ersetzen.

Die Kommune hat im Spannungsfeld dieser widersprüchlichen Interessen einen eng begrenzten Handlungsspielraum. Handlungsfelder sind in erster Linie das Bauplanungsrecht und die Steuerung von Standortplanungen über die liegenschaftliche

Mitwirkung. Bauordnungsrechtlich ist die Frage einer möglichen gesundheitlichen Beeinträchtigung bei der Genehmigung eines Standortes zwar jeweils zu prüfen, wird aber formal über die sog. Standortbescheinigung der Regulierungsbehörde abgehandelt.

Planungsrechtlich räumt der Bundesgesetzgeber den Mobilfunkanlagen sowohl im Außenbereich als auch im (beplanten und nicht beplanten) Innenbereich – mit Ausnahme der reinen Wohngebiete - weitgehende Zulassungsprivilegien ein. Reine Verhinderungsplanungen der Gemeinde sind rechtlich nicht zulässig. Durch die Ausweisung von sog. Vorbehaltsflächen im Flächennutzungsplan können zwar Vorhaben auf diese Flächen verwiesen werden. Angesichts der enormen Schwierigkeit, in einem solchen Konzept alle städteplanerischen und sonstigen öffentlichen Belange, Anwohnerinteressen sowie die funktechnischen und netzplanerischen Anforderungen der verschiedenen Betreiber miteinander in Einklang zu bringen, ist diese Lösung in der Praxis kaum umsetzbar.

Die Netzbetreiber haben mit den kommunalen Spitzenverbänden 2003 eine Kooperation vereinbart, welche die Mitwirkung der Gemeinde bei der Standortsuche sicherstellen soll. Dies setzt die Bereitschaft der Gemeinde voraus, eigene Liegenschaften für Mobilfunkanlagen zur Verfügung zu stellen. Der Gemeinderat der Stadt Stockach formuliert in seinem Grundsatzbeschluss vom 28.05.2008 seine nach wie vor kritische Haltung zum weiteren Ausbau der Mobilfunknetze und lehnt die Bereitstellung städtischer Liegenschaften grundsätzlich ab. Er schlägt stattdessen eine zweite Abstimmungsrunde unmittelbar vor Realisierung eines konkreten Stand-

orts vor. Die Netzbetreiber sind aber nicht bereit, sich an ein von der Verbändevereinbarung abweichendes Vorgehen zu binden. Es bleibt abzuwarten und sorgfältig zu beobachten, ob sich der Verzicht auf die liegenschaftliche Mitwirkungsmöglichkeit nicht konträr zur Intention des Beschlusses auswirkt.

In Anlehnung an die Empfehlung der Bundesregierung rät die Stadt allen Mobilfunknutzern, durch einen verantwortlichen und maßvollen Umgang mit dieser Technologie die Belastung in ihrem persönlichen Umfeld soweit wie möglich zu reduzieren.

1. Verkehrslärm

Aus der Sicht der Bevölkerung ist Lärm das drängendste lokale Umweltproblem. Hohe Lärmimmissionen mindern nicht nur die Lebensqualität der Betroffenen, sondern können auch gesundheitliche Risiken zur Folge haben. Dabei spielt der Straßenverkehrslärm auch deswegen eine dominierende Rolle, weil große Teile der Bevölkerung ständig davon betroffen sind.

In Stockach wird die Belastungssituation maßgeblich vom Durchgangsverkehr auf den durch die Kernstadt und mehrere Stadtteile führenden Bundesstraßen sowie der BAB 98 / B 31 neu bestimmt. Im Jahr 2007 waren auf Grund der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie Lärmkarten für Straßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz. zu erstellen. Die Kartierungspflicht betrifft neben der BAB 98 / B 31 neu im Stadtgebiet die Radolfzeller Straße/Heinrich-Fahr-Straße (B 31 / 313). Weitere Teilabschnitte dieser Bundesstraßen sowie der L 194 wurden im Zuge einer freiwilligen Arrondierung mit kartiert.

Nach dem Kartierungsergebnis wird in 36 Wohnungen entlang der Radolfzeller Straße der Tageswert von 70 dB(A) und/oder der Nachtwert von 60 dB(A) überschritten. Die Stadt Stockach ist damit verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Im Zuge des Verfahrens, das im Januar 2008 eingeleitet wurde, ist die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Gang. Inhaltlich sind Maßnahmen der Verkehrslenkung und -regelung, straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen und passiver baulicher Lärmschutz an Wohngebäuden ebenso zu prüfen

wie städteplanerische Regelungen zur Lösung der Konflikte.

Die Stadt - auch in der Funktion als Straßenverkehrsbehörde - kann die Verkehrszahlen auf dem klassifizierten Straßennetz nicht in einem solchen Maße beeinflussen, dass eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen wäre. Entlastung wäre am ehesten noch durch die Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf den Ortsdurchfahrten zu erreichen. Es ist allerdings zu befürchten, dass die geplante deutliche Anhebung der Autobahnmaut für Lkws die diesbezüglichen Bemühungen konterkariert. Die Anstrengungen der Stadt beim Bund um eine Abmautung der BAB 98 auf dem Teilstück zwischen den Anschlussstellen Stockach West und Ost werden deshalb ebenso mit Nachdruck fortgesetzt wie die Gespräche mit den zuständigen Regierungspräsidien Freiburg und Tübingen über eine Verbesserung der Situation für die L 194 zwischen Pfulendorf und Stockach.

Da im übrigen aktiver baulicher Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände, geräuscharme Straßenbeläge) im Innerortsbereich nur sehr bedingt einsetzbar bzw. wirksam ist, wird es in erster Linie darum gehen, die betroffenen Anwohner bei passiven Lärmschutzmaßnahmen finanziell zu unterstützen. Die Zuständigkeit liegt hier beim jeweiligen Straßenbaulastträger.

Die Umfahrung des Stadtteils Espasingen im Zuge der B 34/313 wurde aus dem Bedarfsplan der Bundesstraßenbauverwaltung herausgenommen. Die Planung läuft jetzt als gemeinsame Maßnahme des Bundes

2. Luftreinhaltung / Feinstaub

Seit dem Jahr 2005 sind die Grenzwerte für Feinstaub verbindlich. Zahlreiche Kommunen, in denen diese Grenzwerte regelmäßig überschritten werden, wurden damit verpflichtet, Aktionspläne aufzustellen. Zwischenzeitlich sind in mehreren Innenstädten - vorwiegend in den Ballungsräumen - Fahrverbote für Kraftfahrzeuge, die nicht den geltenden Abgasnormen entsprechen, in Kraft getreten.

Bereits im Zuge von Voruntersuchungen durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) im Jahr 2003 hat die Stadt Stockach die Ortsdurchfahrten der B 31 / 313 (Radolfzeller / Goethestraße) als Bereiche mit Verdacht auf Grenzwertüberschreitung benannt. Die vorläufige Bewertung durch die LUBW hat seinerzeit diesen Verdacht nicht bestätigt. 2006 hat sich die Stadt wegen der möglichen Installation einer sog.

Spot-Messstelle für Feinstaub erneut an die Landesanstalt gewandt. Auf Grund einer erneuten Bewertung hat die LUBW im Juli 2007 nochmals bestätigt, dass am genannten Straßenabschnitt mit einer Überschreitung geltende Stickstoffdioxid- und Feinstaubwerte in der Regel nicht zu rechnen sei.

In dieser Situation ist für Stockach ein rechtlicher Handlungsbedarf nicht gegeben. Unabhängig davon strebt die Stadt auch auf diesem Gebiet Entlastungen an, zumal die Ziele einer Feinstaub-Aktionsplanung mit denen der Lärmaktionsplanung wie auch der allgemeinen verkehrsplanerischen Aktivitäten korrespondieren. Ebenso besteht weiterhin das Interesse an der Ermittlung der Belastungssituation, weshalb die Stadt diesbezüglich mit der LUBW in Kontakt bleibt.