

Bilanz des Lärmschutzes der aktuellen Legislaturperiode

Die Bundespolitik ist nicht die einzige, aber eine wichtige Handlungsebene des Lärmschutzes. Sie setzt Rahmenbedingungen und stellt erhebliche Mittel für den Lärmschutz bereit. Im aktuellen Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode hat sich die Bundesregierung das ambitionierte Ziel gesetzt, den Verkehrslärmschutz „deutlich (zu) verbessern“ (siehe ALD-Newsletter Nr. 14 unter www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter/ALD-Newsletter-Nr-14.pdf). Was wurde bisher erreicht?

Ziel der Koalition war es, die beiden Lärmsanierungsprogramme des Bundes auszubauen und rechtlich abzusichern. In der Tat sind die Mittel für Schienenwege von 100 Mio. € (2013) auf 130 Mio. € (2014 bis 2016) und für Bundesfernstraßen von 50 Mio. € (2013) auf 55 (2014) bzw. 60 Mio. € (2015) erhöht worden. Zudem ist das Schutzniveau bei der Lärmsanierung an Schienenwegen durch die Abschaffung des Schienenbonus deutlich gestiegen. Nach wie vor sind aber Lärmaktionsplanung und die Lärmsanierungsprogramme des Bundes nicht harmonisiert.

Bei der Minderung der Geräuschemissionen von Kraft- und Schienenfahrzeugen sind bisher kaum Fortschritte erkennbar, auch wenn laut Koalitionsvertrag „Der Stand der Technik zur Geräuschkürzung... konsequenter in die Praxis eingeführt werden [muss].“ Die im Rahmen der EU fortentwickelten Geräuschvorschriften für Kfz und besonders für Schienenfahrzeuge bleiben weit hinter dem Stand der Technik zurück.

Verbesserungen sind besonders beim Schutz gegen Schienenverkehrslärm zu verzeichnen. Das Programm zur Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremssysteme ist weiter ausgebaut worden. Der Trassenpreis für laute Güterzüge wurde seit 2013 von 1 auf 2,5 % schrittweise erhöht. Wie angekündigt, bereitet der Bund zurzeit Rechtsvorschriften vor, die den Verkehr lauter Güterwagen nach Ende des Umrüstprogramms ab 2021 faktisch unterbinden. Hinsichtlich der für 2016 beabsichtigten Überprüfung der Umrüstquote ist aber absehbar, dass die Zielquote von 50 % nicht erreicht wird, so dass ordnungsrechtliche Maßnahmen noch in dieser Legislaturperiode erforderlich werden.

In Bezug auf den Luftverkehr liegen ausführliche Vorschläge der Betroffenenverbände zur Verbesserung des Schutzes gegen Fluglärm auf

dem Tisch. Das angekündigte Luftverkehrskonzept ist in Arbeit, jedoch lässt der aktuelle Stand befürchten, dass Gesichtspunkte des Umwelt- und speziell des Lärmschutzes dabei nicht die gebührende Beachtung erfahren. Eine „stärkere Differenzierung nach Flugzeugtypen und eine deutlichere Spreizung der Tag- und Nachtstarife bei lärmabhängigen Flughafenentgelten“ hat bisher keinen Eingang in das Luftverkehrsgesetz gefunden. Die Überprüfung der Grenzwerte des Fluglärm-schutzgesetzes steht ebenso aus, wie weitere Schritte in Richtung „verbesserte Transparenz und Beteiligung der Kommunen und Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten“, eine Stärkung der Fluglärmkommissionen und des Nachtlärmschutzes. Positiv zu verzeichnen ist, dass auf internationaler Ebene eine Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge erfolgte.

In Umsetzung der Flächensparstrategie enthält der Koalitionsvertrag den Auftrag, die Förderung sinnvoller Nutzungsmischungen in innerstädtischen Gebieten zu prüfen. Mit großer Sorge verfolgen wir, dass dies u. a. mit einer Absenkung des immissionschutzrechtlichen Schutzniveaus erkaufte werden soll. Der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) hält es für dringend geboten, bundeseinheitlich Immissionsrichtwerte auch künftig in Form von Außenpegeln zu definieren. Die derzeit diskutierte Festsetzung von Innenpegeln in Zuständigkeit der Kommunen steht der verursachergerechten Anlastung von Schallschutzkosten entgegen und setzt für den Anlagenbetreiber keinen Anreiz zur Emissionsminderung.

Fazit: Die Koalition hat den Lärmschutz in Deutschland bereits in etlichen Punkten verbessert. Wichtige Vorhaben wie die Gesamtlärmbewertung und die rechtliche Absicherung der Lärmsanierungsprogramme stehen noch aus. Beim Schienenverkehrslärm wurden die meisten Fortschritte erzielt: Eine spürbare Minderung der Belastungen ist aber noch nicht eingetreten und wichtige Gesetzesvorhaben müssen noch umgesetzt werden. Dazu braucht es weiterhin den Druck der Bürgerinnen und Bürger, ihrer Initiativen und der Zivilgesellschaft. Der ALD wird die weitere Entwicklung kritisch begleiten und die für den Lärmschutz erforderlichen rechtlichen und politischen Vorhaben weiterhin aktiv einfordern.



Vorsitzende des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD):
Dr. Regina Heinecke-Schmitt, Dirk Schreckenberger (links), Michael Jäcker-Ciippers (rechts).