

Umwelt/Lärm

1. Botschaft/ Inhalt/ Fakten

- **Wir wollen den Schutz der Bevölkerung vor Lärm verbessern.**
- **Über Maßnahmen wie Schallschutzwände und Entschädigungen etwa für Flughafenanwohner hinaus müssen wir den aktiven Lärmschutz verstärken.**
- **Wir wollen Forschung und Entwicklung für lärmarme Techniken für alle Verkehrsträger verstärken aber auch mit verkehrslenkenden und verkehrsverlagernden Maßnahmen für mehr Ruhe in unseren Städten sorgen.**

Lärm belastet die Lebensqualität vieler Menschen oder macht krank. Mehr als 12 Millionen Bürger müssen täglich einen Lärmpegel von 65 Dezibel ertragen. Vor allem der Verkehrslärm nimmt durch das stetig wachsende Verkehrsaufkommen weiter zu. Bald 60 % der Bevölkerung, also ca. 50 Millionen Menschen fühlen sich durch den Straßenverkehrslärm beeinträchtigt. Menschen wollen und müssen mobil sein und Menschen wollen und brauchen Ruhe. Wir müssen überall gegen die Verlärmung vorgehen. Denn eher Wohlhabende können es sich leisten, hohe Mieten in ruhigen Wohnlagen zu bezahlen, während alte Menschen oder sozial Schwache oft an Hauptverkehrsadern wohnen. Wir Grünen setzen uns dafür ein, mit dem Schutz vor Lärm die Lebensqualität und damit die Qualität des Wohnens und der Wohnumgebung in den Städten und Siedlungen zu verbessern.

2. Was haben wir gemacht?

Mehr Schutz vor Fluglärm- Gesetzentwurf ins Kabinett eingebracht

Mit der Kabinettsinbringung hat Rot-Grün ein wichtiges Versprechen eingelöst, die Novelle des Fluglärmgesetzes steht schon seit der vergangenen Legislatur als vordringliche Lärmschutzaufgabe im Koalitionsvertrag. Der Gesetzentwurf legt fest, dass die Betreiber der größeren zivilen und militärischen Flugplätze lärmbelasteten Anwohnern die erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen, vor allem den Einbau von Schallschutzfenstern, aber auch Entschädigungen für die Nutzungsbeeinträchtigung im Außenbereich (Terrassen, Balkone, Gärten) finanzieren müssen. Der zentrale umweltpolitische Gewinn sind neue Grenzwerte für die Tagesschutzzone und erstmals Grenzwerte für die Nacht. Wird ein Flugplatz neu gebaut oder wesentlich erweitert, gelten strengere Grenzwerte als im Bestand. Damit erhalten wesentlich mehr Menschen in der Umgebung von Flughäfen Ansprüche auf Schallschutz. Außerdem wird für eine vorausschauende Siedlungsplanung in lärmbelasteten Bereichen um die Flughäfen gesorgt, um künftigen Lärmkonflikten besser vorzubeugen. Das Gesetz gilt künftig für alle Verkehrsflughäfen, darüber hinaus auch für die großen Verkehrslandeplätze, wo Linien- oder Charterverkehr stattfindet (>25.000 Starts und Landungen im Jahr). Für eine Vielzahl von Flugplätzen müssen dann erstmals Lärmschutzbereiche ausgewiesen werden, etwa in Braunschweig, Dortmund, Essen-Mülheim, Friedrichshafen, Lübeck-Blankensee,

Schwerin-Parchim, Siegerland und Westland/Sylt. Außerdem müssen künftig für folgende Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreisen Lärmschutzbereiche festgesetzt werden: Augsburg, Egelsbach, Kassel-Calden, Kiel-Holtenu, Mannheim, Mönchengladbach, Speyer und Zweibrücken.: Erfasst werden auch militärische Flugplätze, an denen Flugzeuge mit Strahltriebwerken stationiert sind und Flugplätze mit schweren propellergetriebenen Transportflugzeugen (>25.000 Starts und Landungen im Jahr).

Den BürgerInnen werden durch umfassende Information über Lärmdaten und die Einbindung in Entscheidungsprozesse mehr Beteiligungsrechte eingeräumt. Die Betreiber von Flughäfen müssen über Lärmdaten, Lärmkarten und Flugrouten resp. Flugroutenplanung gegenüber der Öffentlichkeit und den zuständigen Landesbehörden und dem Umweltbundesamt Auskunft erteilen.

Das novellierte Fluglärngesetz wird in den nächsten 10 Jahren erhebliche Investitionen in den Lärmschutz auslösen. Die Neuregelung des über 30 Jahre alten Gesetzes verschafft der Luftverkehrswirtschaft Planungs- und Rechtssicherheit. Nach dem Verursacherprinzip wird die Möglichkeit geschaffen, die Schallschutzkosten an die Fluggesellschaften, Passagiere und Frachtversender weiterzugeben. Bei einer Verteilung der Kosten auf 10 Jahre liegen die Kosten pro Flugticket vermutlich bei unter einem Euro.

Gegen laute Umgebung – Umgebungslärmgesetz verabschiedet

Das Umgebungslärmgesetz nimmt zum ersten Mal die Gesamtheit der Lärmbelastungen im Freien in den Blick. Wer beispielsweise an einer Hauptverkehrsstraße in Flughäfennähe wohnt und noch eine Bahnstrecke in Hörweite hat, ist dreifach belastet. Auch Lärm aus industriellen Anlagen wird mit einbezogen. Länder und Kommunen werden verpflichtet umfangreiche Lärmkarten anzufertigen, zuerst an den „hot spots“ (am meisten belastete Gebiete) und später in allen Ballungsräumen: Bis 2007 werden Lärmkarten für Ballungsräume (> 250.000 Einwohner) sowie für Hauptverkehrsstraßen (mit über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr), Haupteisenbahnstrecken (mit > 60.000 Zügen pro Jahr) und Großflughäfen erstellt. Für alle anderen Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken haben die Länder bis 2012 Zeit. Die Lärmkarten müssen alle fünf Jahre überprüft und Veränderungen angepasst werden. Auf Grundlage dieser Karten sind Lärmaktionspläne zu erstellen, die konkrete Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms sowie zum Schutz ruhiger Gebiete vorsehen. Auch für die Aktionspläne sind die Fristen wie bei den Lärmkarten gestaffelt: Bis 2008 für Ballungsräume sowie Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und an Großflughäfen. Die Frist für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken endet 2013.

Eine effektive Lärmbekämpfung ist nur durch das Engagement der Betroffenen, durch öffentlichen Druck erfolgreich. Künftig hat jeder Bürger und jede Bürgerin einen Anspruch auf umfassende Information über den in den Lärmkarten erfassten Umgebungslärm. Außerdem wird eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen verbindlich vorgeschrieben.

3. Warum haben wir was nicht (oder erst spät) erreicht?

Langwierige Verhandlungen zwischen den beteiligten Ministerien haben die Novelle des Fluglärmsgesetzes verzögert. Im September 2004 legte das Bundesumweltministerium den Verbänden und Ländern einen neuen Entwurf zur Beratung vor. Doch erst Mitte Mai 2005 konnte die Abstimmung zwischen Umwelt-, Verkehrs- und Verteidigungsministerium abgeschlossen werden. Gegenüber dem Referentenentwurf aus dem grünen Bundesumweltministerium enthält der Gesetzentwurf einige Kompromisse. Negativ für uns sind: Aufgrund der beharrlichen Lobbyarbeit der Flugwirtschaft im Verkehrsministerium gelten die strengeren Grenzwerte in der Nacht bei Neu- und Ausbau erst ab 2010, auch andere Regelungen sind eher zu Ungunsten der Lärmgeplagten modifiziert worden. Weil die Kosten für die Flugwirtschaft und Betreiber auf zehn Jahre verteilt werden sollen, dauert die Entschädigung bzw. Erstattung von Schallschutzmaßnahmen für viele der Betroffenen zu lang. Das Gesetz gewährt auf Betreiben vieler Kommunen in Flughafennähe umfangreiche Ausnahmen vom Bebauungsverbot in Lärmschutzzonen. Auch hier hätten wir uns restriktivere Vorgaben gewünscht, um Entschädigungsfällen von morgen besser vorzubeugen.

Wir haben um das Gesetz zum Umgebungslärm im Vermittlungsausschuss zwischen Bundestag und Bundesrat heftig gestritten und sind den Wünschen der Länder nach Änderungen weit entgegen gekommen. Die Möglichkeit, zumindest einen Teil der Mittel für die aufwendige Lärmkartierung aus dem Finanzbudget nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu bestreiten, hat der Bundesrat abgelehnt. Lange haben die unionsgeführten Länder ihre Zustimmung im Bundesrat unter den Vorbehalt der Finanzierung aller Maßnahmen durch den Bund gestellt. Diese eindeutig parteipolitisch motivierte Blockade hat die Verabschiedung des Gesetzes im Vermittlungsausschuss bis Mitte Juni verzögert. Eine Ablehnung des Gesetzes im Bundesrat hätte die Länder gezwungen in 16 Landesgesetzen die Vorgaben der EU-Richtlinie umzusetzen. Ob am Ende auf Seiten der Unionsgeführten Länder die Vernunft gesiegt hat oder die Angst vor 16 gebastelten Landesvarianten und einem EU-Rechtsverletzungsverfahren größer war, bleibt offen.

4. Wie geht es in dem Bereich weiter?

Das Fluglärmsgesetz ist dem Bundesrat zugeleitet worden, es ist nicht zustimmungspflichtig. Aufgrund der vorgezogenen Neuwahlen kann das Gesetz nicht mehr beschlossen werden. Wir werden es in der nächsten Wahlperiode erneut einbringen und im parlamentarischen Verfahren für Nachbesserungen sorgen.

Wir wollen die Umsetzung des Umgebungslärmsgesetzes vorantreiben und mit einem Programm für die Bekämpfung des Verkehrslärms unterstützen. Das Gesetz zum Umgebungslärm ist ein Meilenstein und wichtiger Teil einer ambitionierten europäischen Lärmschutzpolitik. Die Umgebungslärm-Richtlinie fordert in allen Mitgliedstaaten mit der Erstellung von Lärmkarten und Lärminderungsplänen eine umfassende Bestandsaufnahme. Erst wenn die Lärmbelastung in den europäischen Ballungsräumen konkret erfasst ist und überall einheitlich gemessen wird, kann mittelfristig eine umfassende Strategie zur Bekämpfung von Lärm europa-weit auf den Weg gebracht werden. Ähnlich wie heute bei der Luftreinhaltung werden zukünftig EU-weite Grenzwerte für mehr Lärmschutz sorgen können. Dafür werden sich Grüne in Brüssel und Berlin stark machen.

Priorität im Lärmschutz muss es sein, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen. Aktiver Lärmschutz bedeutet technische Innovationen: leise Flugzeuge durch lärmarme Triebwerkstechnik, leisere Autos und schallschluckender Asphalt auf Straßen oder lärmarme Bahnwagen mit neuen Bremssystemen. In Forschung und Entwicklung ist viel geschehen, dies müssen wir verstetigen und ausbauen. Für die Lärmgeplagten setzen wir Maßnahmen im passiven Lärmschutz weiter um, wie Schallschutzwände an Straßen und Schienenwegen und verkehrslenkende Maßnahmen.

5. Was wollen die anderen?

Die FDP begrüßt die Vorlage der Novelle hält aber die Ungleichbehandlung von zivilem und militärischem Fluglärm, die abgestuften Grenzwerte für Bestand sowie Neu- und Ausbau für ungerechtfertigt. Statt der Lockerung der Bauverbote in den Schutzzonen will sie die Bebauungsmöglichkeiten weiter eingeschränkt sehen. Die CDU/CSU spricht sich gegen die Anwendung der herkömmlichen Lärmindizes und Berechnungsmethoden anstelle der von der EU vorgegebenen neuen Lärmindizes aus. Sie fordert einen umfangreichen Schutz der Betroffenen vor Fluglärm mahnt aber an, dass die Einrichtung der Lärmschutzzonen und sonstige betriebliche Beschränkungen (etwa in der Nacht) den Wettbewerb zwischen den Flughäfen nicht beeinträchtigen dürfe. Mit Blick auf die geplanten Siedlungsbeschränkungen in den Schutzzonen wird immer wieder eine vernünftige Siedlungssteuerung gefordert und dabei verschwiegen, dass zahlreiche Bürgermeister von Kommunen in Flughafennähe aus schwarz-gelb regierten Ländern für die umfangreichen Ausnahmetatbestände beim Bauverbot im Gesetzentwurf gesorgt haben.

Die Opposition fordert stets umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, doch zugleich wird jede Regelung zum Fluglärm als verheerend für die Wettbewerbsfähigkeit der Flugwirtschaft gegeißelt. CDU/CSU/FDP blockieren über die Länder ambitionierte Vorgaben zum Lärmschutz und haben der Lobbyarbeit der Flugwirtschaft im Verkehrsministerium in die Hände gespielt. Noch dem Motto: Lärmschutz ist wichtig, doch nicht in meinem Land, in meiner Kommune und schon gar nicht, in Ländern mit großen Flughafenstandorten.

6. Was werfen uns die anderen vor?

V. a. dass wir sieben Jahre gebraucht haben um das Fluglärmgesetz ins Kabinett einzubringen. Wir haben das in erster Linie dem Verkehrsminister zu verdanken, dem viel mehr am Luftverkehrsstandort Deutschland gelegen ist als am Lärmschutz.

7. Ansprechpartner in der Fraktion

Winfried Hermann MdB, Winfried.Hermann@bundestag.de Tel. 030-227-71951
(Mitarbeiterin Dr. Sabine Krüger)

Felix Beutler, Referent für Infrastruktur- und Verkehrspolitik, felix.beutler@gruene-fraktion.de Tel. 030-227-51276

8. Links

<http://www.vcd.org/>

<http://www.bmu.de/laermschutz/aktuell/aktuell/1690.php>

<http://www.fluglaerm.de/>