

Ein Tag gegen Lärm – wird alles besser?

Impressionen und ein Podium mit Betroffenen, Verantwortlichen, Machern und Unschuldigen

Thomas Wehmeier

Ein fiktiver Aktionstag gegen Lärm. Ein Podium in der Fußgängerzone einer Großstadt. Verschiedene Personen sind geladen: Politiker, ein Lärmforscher, ein Richter, eine Bibliothekarin, ein Stadtplaner, Bürger. Nebenher einige typische Aktionen eines Tages gegen Lärm.

Der Moderator:

Herzlichen Dank an die Abgeordneten für ihre Statements. Ich bitte Sie spontan noch ein wenig auf dem Podium zu bleiben, da sich sicherlich noch Fragen ergeben können.

[Unruhe und Gemurmel macht sich unter den Abgeordneten breit: „Das war so nicht abgestimmt.“, „Ich habe noch einen Fototermin.“, „Meine Parteikollegen warten im Bezirksbüro.“...]

Der Moderator:

Lassen Sie uns 35 Jahre zurückschauen. Damals waren in Westdeutschland drei Millionen Menschen am Arbeitsplatz gehörschädigendem Lärm ausgesetzt. Jeder zweite Westdeutsche fühlte sich tagsüber von Lärm gestört, jeder dritte auch nachts. Der Straßenverkehr wurde als größter Lärmemittent empfunden; 14 Millionen Bürger fühlten sich durch ihn belästigt.

Sichtbare Folge war auch, dass immer mehr Großstädter wegen des Stadtlärms aus den Ballungszentren in das grüne Umland flüchteten.

Eine Umfrage des damaligen Bundesverkehrsministeriums ergab sogar, dass 45 Prozent der Bevölkerung den Schutz vor Lärm für wichtiger erachteten als den Bau neuer Straßen. Der damalige Verkehrsminister Gscheidle versprach, dem Lärmschutz einen erhöhten Stellenwert einräumen zu wollen. Helmut Schmidt wollte sich mit seinem Kabinett beim Umweltschutz auf die Verkehrslärmreduzierung konzentrieren.

Anfangs wurden von Regierungsseite Grenzwerte für Wohngebiete von tagsüber 50 Dezibel und nachts 40 Dezibel favorisiert, in Erwägung wurde auch die Kombination 55/45 Dezibel gezogen. Dagegen protestierte der Deutsche Städte-

tag, da selbst ein Tag/Nacht-Pegel von 60/50 Dezibel von den Kommunen finanziell nicht verkraftet werden könne. Im Ergebnis entschied sich die damalige Regierung für die billige Lösung mit den Grenzwerten 65/55 Dezibel für Wohngebiete. Was hat sich seit dem geändert oder sogar gebessert?

Ein Politiker:

Also zunächst einmal sollten wir uns den großen Erfolg der Regierungen in den letzten Jahrzehnten vergegenwärtigen, dass besonders an den Arbeitsplätzen große Fortschritte im Lärmschutz erzielt wurden. Taubheit und Schwerhörigkeit sind nicht mehr auf Platz eins der Berufskrankheiten zu finden. Die Lärminderungsmaßnahmen entlang von Hauptverkehrsstraßen und Bahnstrecken sowie im Umfeld von Flughäfen zähle ich zu den großen Erfolgen in den letzten Jahrzehnten; ebenso die großen Forschungsprogramme, die sich mit der Lärminderung an den Entstehungsquellen befasst haben. Die Lärminderung war immer ein wesentlicher Bestandteil der Politik bei Bund, Ländern und Kommunen.

Trotzdem nimmt der Lärm zu, denn unsere Gesellschaft war noch nie so mobil wie heute und die Transportintensität von Waren- und Güterströmen so hoch. Das sind alles Merkmale einer freien Gesellschaft und einer wachsenden Volkswirtschaft. Dass ein hohes Maß an Mobilität ein hohes Verkehrsaufkommen nach sich zieht, ist eine Tatsache, der wir mit deutlich weniger Wohlwollen begegnen. Denn ein hohes Verkehrsaufkommen bringt Belastungen mit sich. Eine davon ist Lärm – sei es von der Straße, der Schiene oder aus der Luft! Verkehrslärm ist eine Belastung, unter der immer mehr Menschen leiden. Verkehrslärm ist aber auch eine der Hauptursachen für

Thomas Wehmeier
Bundesinstitut für Bau-,
Stadt- und Raumforschung im
Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn
E-Mail:
thomas.wehmeier@bbr.bund.de

den wachsenden Akzeptanzmangel gegenüber Maßnahmen zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Der Moderator:

Fragen wir noch einen Lärmwissenschaftler. Die Grenzwerte sind also nahezu willkürlich und aufgrund von unterstellten finanziellen Zumutbarkeitsgrenzen entstanden. Ein weiteres Kuriosum stellen ja die sogenannten 3-Dezibel-Regelungen dar, nach der geringere Lärminderungen nicht wahrnehmbar seien.

Ein Lärmforscher:

Ja, das ist vollkommen richtig, denn dabei handelt es sich um reine Konventionen, die aus pragmatischen oder aber aus lobbyistischen Überlegungen resultieren. In der Praxis können Pegeländerungen von Verkehrsräuschen, die kleiner als drei Dezibel ausfallen, gut wahrgenommen werden. Denn der überwiegende Anteil der Lärmbelästigung wird durch nichtakustische und psychologische Faktoren bestimmt; vereinfacht gesagt, wie ein Mensch Lärm subjektiv wahrnimmt. Es muss also darum gehen, die erlebte Störung und Belästigung zu reduzieren anstatt nur Maßnahmen umzusetzen, die eine akustische Wirksamkeit von mindestens drei Dezibel haben. Die Belästigung kann oft überproportional reduziert werden, auch wenn die Maßnahmen – akustisch gesehen – als gering wirksam eingeschätzt werden. In der Praxis wird leider immer noch pauschal auf Umsetzung dieser Maßnahmen mit dem Hinweis verzichtet, dass das genannte 3-Dezibel Kriterium nicht eingehalten werde – was dem Leidensdruck der Betroffenen natürlich wenig hilft.

Ein Politiker:

Lassen Sie mich noch ergänzen, dass für die Politik die kaum überschaubare Fülle von Lärmfaktoren und die Vielzahl der Lärmquellen die Lärmbekämpfung kompliziert macht. Wir befassen uns mit Rasenmäherlärm, Diskotheken, Spielplätzen, Schulen, Baustellen, Straßen-/Schienen-/Luftverkehr – und hier seien nur Lärmverursacher im Außenbereich genannt. Lärm in Gebäuden ist noch ein zusätzliches Thema.

Der Moderator:

Diese Komplexität und Sektoralbetrachtung beeinflusst Sie als Richter sicherlich häufiger...

Ein Richter:

Wir Richter teilen die Komplexität des gesellschaftlichen Lebens in Teilwirklichkeiten auf und versuchen, diese auf der Basis von darauf zugeschnittenen Gesetzen zu beurteilen. Da Verkehrslärm im Wesentlichen durch drei verschiedene Verkehrsformen verursacht wird, betreiben wir im Verkehrslärmschutzrecht auch diese Komplexitätsreduktion. Durch die differenzierten Rechtsnormen wird versucht, jede Lärmform auf ein zumutbares Maß zu reduzieren. Die Gesamtbelastung erreicht dabei aber ein Maß, das aus Sicht des Schutzes der Grundrechte nicht mehr zumutbar ist. Den Bürger belastet und interessiert diese Gesamtbelastung in seinem Leben folglich am stärksten. Für die Beurteilung der Gesamtlärmbelastung fehlen aber noch die entsprechenden Maßstäbe, der Gesetzgeber bleibt also untätig.

Richter müssen folglich die der Verfassung zu entnehmenden Mindestanforderungen ermitteln und, da es das Grundrecht der Bürger auf körperliche Unversehrtheit enthält, auch ohne einfachgesetzliche Konkretisierung anwenden. Dieses Grundrecht normiert auch die Pflicht des Staates, die Menschen vor rechtswidrigen Eingriffen von anderen Seiten zu schützen. Und ganz nebenbei, das Grundrecht auf Eigentum macht die Entscheidungen im Lärmschutz nicht einfacher. Das Bundesverfassungsgericht hat bereits vielfach einen wirksamen Verkehrslärmschutz in der Form erreicht, dass der Staat aufgefordert wurde, entsprechende Maßnahmen zu treffen, die auch bei entgegenstehenden Rechtsgütern einen angemessenen Schutz der Bevölkerung erzielen.

[Aktion Hörspaziergang: Eine Gruppe Menschen – jeder von einer zweiten Person geführt – passiert mit verbundenen Augen das Podium. Sie brechen auf zu einer Tour durch die Fußgängerzone, den Stadtpark und botanischen Garten sowie die Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt. Es wird keine akustische Idylle, sondern akustischer Alltag. Sie

werden nicht nur Erfahrungen von Sehbehinderten machen, die ihren Hörsinn wesentlich stärker zur Orientierung einsetzen müssen. Sie werden erfahren, wie schwierig es ist, verschiedene Geräusche zu unterscheiden oder Gefahren, wie z.B. Elektrofahrzeuge, nicht zu überhören. Sie werden die Umgebungsgläusche und die Lärmbelastung ihres Umfeldes bewusst wahrnehmen. Auf dem Rückweg werden die Rollen mit den sehenden Begleitpersonen getauscht.]

Der Moderator:

Fragen wir eine lärmsensible Person. Sie arbeiten den ganzen Tag in einem Lesesaal der Universitätsbibliothek, einem der stillsten Orte der Stadt. Ist ein stiller Arbeitsplatz altmodisch?

Die Bibliothekarin:

Nein im Gegenteil, es ist ein wunderbarer Arbeitsplatz, da ich nicht ständigem Gerede und Telefonklingeln ausgesetzt bin. Ein normales Büro stelle ich mir sehr stressig vor. Es ist ja keine künstliche Stille. Ich muss nicht flüstern, sondern rede einfach leise und rücksichtsvoll mit den Kollegen und Besuchern. So ein Arbeitsplatz macht wirklich lärmsensibel und das nicht nur mich, sondern auch die Besucher. Probleme mit Lärm gibt es eigentlich kaum, da jedem Besucher der persönliche Nutzen der Stille einleuchtet.

Der Moderator:

Von der Stille zum Alltag auf kommunaler Ebene. Vergleicht man das Ergebnis der aktuellen Lärmkartierung mit dem Jahr 2007, so sind eigentlich keine Besserungen feststellbar. Wie geht es nun weiter?

Ein Politiker:

Das ist leider richtig und hat uns auch überrascht. Inzwischen sind sich aber die Landesumweltminister einig, dass die Kommunen bei ihren Lärmaktionsplänen stärker unterstützt werden müssen, da die Lärmaktionspläne ein wesentlicher Schritt sind, um die drängenden Lärmprobleme in den Städten und Gemeinden zu lösen. Damit die Kommunen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung auch tatsächlich durchführen können, muss es eine ausreichende Finanzierung geben. Die Umweltminister streben inzwischen einstimmig ein neues

und stabiles Finanzierungsinstrument für Kommunen zum Lärmschutz an Straßen an.

Auf Landesebene haben wir ein Förderportal aufgebaut, in Zuschuss-, Darlehens- und Beratungsprogramme, die für die Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen in Frage kommen, vorgestellt werden. Es sind nicht nur Förderprogramme erfasst, die aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen beinhalten, sondern auch Fördermaßnahmen zur begleitenden Realisierung von Lärmschutz. So sind auch Initiativen zur Lärmverminderung im Bereich der Forschung enthalten. Ein anderes Beispiel ist die Durchführung einer Kanalsanierung, die den Einbau einer neuen leiseren Straßendecke ermöglicht. Erfasst sind auch Förderprogramme der EU und des Bundes (einschließlich der KfW). Insgesamt stehen den Kommunen über 45 Fördertöpfe zur Verfügung, darunter auch zum Denkmalschutz, zum energieeffizienten Bauen und zur ÖPNV-Förderung. Anträge auf Förderung können Kommunen und Unternehmen stellen.

Die Aktivitäten des Landes sowie die Aktionspläne in Städten und Gemeinden sind aber nur ein erster Schritt. Flächendeckend können nur Erfolge erzielt werden, wenn Fahrzeuge und Flugzeuge leiser würden. Hier sind besonders der Bund und die Europäische Kommission gefordert, ihre Vorschriften zu überarbeiten. Den Kommunen und Ländern sind hier die Hände gebunden.

Der Moderator:

Herr Bundestagsabgeordneter, tut die Regierung genug?

Ein Politiker:

Wie schon gesagt, war unsere Gesellschaft noch nie so mobil und die Transportintensität von Waren- und Güterströmen so hoch wie heute. Eine freie Gesellschaft und eine wachsende Volkswirtschaft ziehen dieses hohe Verkehrsaufkommen mit seinen Nebenwirkungen nach sich.

Wir haben das Ziel, bis zum Jahr 2020 die Lärmbelastung im Luftverkehr um 20 Prozent, im Straßenverkehr und in der Binnenschiffahrt um bis zu 30 Prozent und im Schienenverkehr um 50 Prozent zu reduzieren. Dabei verfolgen wir beispielsweise im Schienenverkehr mehrere Ansätze.

Wir verstetigen die Finanzmittel und ergreifen konsequent klassische Lärmschutzmaßnahmen. Ein Drittel der besonders stark belasteten Güterstrecken konnte damit bereits lärmsaniert werden. Dabei kommen künftig auch kostengünstigere Maßnahmen wie Schienenstegdämpfer zum Einsatz, mit denen sich Schienenstrecken deutlich leiser machen lassen.

Zudem packen wir den Schienenlärm an der Wurzel und bekämpfen ihn dort, wo er entsteht, nämlich an den Waggons. Wir machen die Züge durch neue Techniken, wie die neue Verbundstoffbremssohle leiser. Damit wird der Lärm der Züge um die Hälfte verringert. Innerhalb von acht Jahren sollen dann mindestens 80 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterzüge umgerüstet sein.

Der Moderator:

Seit 2003 ist die Kompositbremse (K-Sohle) für die Umrüstung von Eisenbahnwaggons unbeschränkt zugelassen. Da die Umrüstung auf die K-Sohle nicht gesetzlich erzwungen wurde, haben sich die Verkehrsunternehmen entschieden, auf die sogenannte LL-Sohle zu warten, deren Umrüstungs-, Betriebs- und Transaktionskosten etwa die Hälfte betragen – mit der Konsequenz, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen 10 Jahre lang wenig zur Lärminderung beigetragen haben. Warum hat sich in den letzten 10 Jahren keine spürbare Besserung der Eisenbahn-Lärmimmissionen eingestellt?

Ein Politiker:

Die Umrüstung kostet pro Waggon ca. 7 000 Euro, was im harten wirtschaftlichen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen nicht leistbar war. Neue Wagen wurden aber grundsätzlich mit der neuen Technik gebaut.

Lassen Sie mich noch als jüngste positive Maßnahme die Abschaffung des Schienenbonus erwähnen. Die bisher übliche bessere Beurteilung des Schienenlärms um fünf Dezibel ist nun entfallen; ab 2015 für Bahnstrecken und ab 2019 für Straßenbahnstrecken.

Es ist mir auch weiterhin eine Herzensangelegenheit den Lärmschutz für die Menschen in unserem Land zu verbessern!

Wichtig ist dabei auch, dass Lärmminde-
rungsziele frühzeitig definiert und festge-
schrieben werden, damit Verkehrsunter-
nehmen und Industrie Planungssicherheit
erhalten.

Der Moderator:

Glauben Sie nicht, dass die Zielwerte seit Jahrzehnten hinlänglich bekannt sind und aus den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation für gesundheitlich unbedenkliche Lärmimmissionen ableitbar sind?

Ein Politiker:

In unserer hochmobilen Gesellschaft mit der entsprechend Transportintensität von Waren- und Güterströmen sind derartige Sachverhalte in ein sehr komplexes Wirkungsgefüge eingebunden. Auch die Ableitung und Anwendung von Grenzwerten unterliegt in unserer freien Gesellschaft vielfältigen Zwängen. Wir setzen eher auf die Eigenverantwortung der Akteure. In den letzten 40 Jahren haben beispielsweise die Autohersteller die Geräuschemissionen bei Neufahrzeugen um etwa acht Dezibel reduzieren können.

Der Moderator:

Und welche Lärmsteigerungen resultieren im Gegenzug aus der Verkehrszunahme in den letzten 40 Jahren?

Ein Politiker:

Dass ein hohes Maß an Mobilität in einer freien Gesellschaft ein hohes Verkehrsaufkommen nach sich zieht, ist eine Tatsache, der wir uns stellen müssen. Denn ein hohes Verkehrsaufkommen bringt Belastungen mit sich. Diesen Belastungen müssen sich Politik und Verwaltung von Bund, Ländern und Kommunen stellen und an Lösungen von Zielkonflikten zwischen Lärmvermeidung und z. B. wirtschaftlichen Interessen der Lärmverursacher konstruktiv beteiligen.

[Lärmdetektive passieren das Podium. Die Schülergruppe hat inzwischen alle Messgeräte eines Lärmkoffers in Betrieb genommen und ist von einer ersten Tour durch die Innenstadt zurückgekehrt. Sie haben Messungen zur Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen und in den Wohnquartieren durchgeführt. Während der Schulprojektwoche werden die Schüler in den nächsten Ta-

gen Erfahrungsberichte schreiben und Auswertungen erstellen. Sie lauschen kurz den Äußerungen der Podiumsteilnehmer und gehen weiter – in die Projektberichte werden die Statements keinen Eingang finden.]

Der Moderator:

Stellen wir uns nun vor, dass wir nicht auf diesem Podium stehen, sondern auf einem Balkon im ersten Obergeschoss eines Gebäudes an unserer B123. Stellen wir uns vor, wir kommen am Freitagnachmittag von der Arbeit, schönsten Wetter, so wie jetzt und würden gerne einen Milchkaffee auf dem Balkon genießen.

[Aktion Auralisation: Auf dem Platz vor dem Podium sind mehrere Lautsprecher installiert. Ein Softwareentwickler startet die Simulation, durch die eine Hörbarmachung des Verkehrslärms der B123 unter Berücksichtigung der geometrischen und akustischen Eigenschaften des Straßenraumes und von Spiegelschallquellen sowie Diffusschall erfolgt. Eine Lärmkartierung wird somit anhörbar. Das Verfahren der Auralisation ist leider für die meisten Stadtplaner, Architekten und Ingenieurbüros noch zu aufwendig und zu teuer. Hier dürfen Podiumsteilnehmer aber schon mal pilothaft „leiden“ und bekommen sogar einen Milchkaffee gereicht.]

Stellen Sie sich als Stadtplaner so einen lebenswerten Ort in der Großstadt vor?

Ein Stadtplaner:

Nein, natürlich nicht. Wir erleben hier gerade in perfekter Inszenierung, wie die Gebäude an Hauptverkehrsstraßen verlärmert werden und wie unwirtlich das Leben in solchen Wohnlagen sein kann. Von Lebensqualität keine Spur. Lärmdiskussionen sind aber auch immer der jeweiligen Zeit geschuldet.

Hätten wir die heutige Diskussion vor 50, 60 Jahren geführt, hätte uns ein bedeutender und angesehener Stadtplaner der damaligen Zeit wahrscheinlich einen neuen autogerechten Stadtteil als die größte städtebauliche Innovation zur Lärminderung „verkauft“: Nebenstraßen, die sich versetzt mit einer sanften Krümmung in die Hauptverkehrsader einschmiegen, Kurvenradien, die mit 40 bis 50 km/h durchfahren werden können, tiefer gelegte Garagen, Wendeschleifen

am Ende von Sackgassen, die in einem Zuge umrundet werden können und dergleichen; frei nach dem Motto: Ein Auto, das zügig fahren kann, erzeugt weniger Lärm. Dazu werden dann Lärmschutzwälle entlang der Hauptverkehrsstraßen angelegt.

Dass damit zwar ein relativ ruhiges aber auch isoliertes Wohnquartier geschaffen wird, das mehr Autoverkehr erzeugt und insbesondere Lärmprobleme entlang der Zufahrtstraßen in den Bestandsquartieren verursacht, wurde lange nicht hinreichend berücksichtigt.

Heute sind wir weiter und unter den Stadtplanern werden sowohl die Probleme wie auch die Maßnahmen komplexer gesehen und angegangen.

Der Moderator:

Wie sieht das in der Praxis aus und wie stellen Sie sich die Zukunft der Lärminderung aus Sicht eines Stadtplaners vor?

Ein Stadtplaner:

Voraussetzung für eine erfolgreiche Lärminderungsplanung ist es, den Lärmaktionsplan nicht als isolierte, sektorale Fachplanung zu verstehen, sondern als Teil eines integrierten Planungsprozesses, der ein abgestimmtes Vorgehen aller Akteure fordert. Wir sollten daher mindestens in Modellprojekten zeigen, dass durch ein Zusammenwirken von öffentlicher Hand, privaten Eigentümern sowie Bewohnern und Nutzern eine effektive Lärminderung am wirkungsvollsten erreicht werden kann. Sicherlich kann an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen nur ein abgestimmtes Konzept mit Maßnahmen im Straßenraum, auf privaten Flächen (z.B. durch Umverteilung der Nutzungen im Gebäude) und an Gebäuden (z.B. durch Schließen einer Baulücke) langfristig erfolgreich sein.

Die effiziente Umsetzung erfordert, nach meiner Meinung, eine ganzheitliche Betrachtung von Immobilien- und wohnungswirtschaftlichen Unternehmen, Eigentümern, betroffenen Bewohnern und kommunalen Akteuren sowie eine integrierte Stadt-, Verkehrs- und Umweltpolitik. Dabei sollten wir die Aspekte Luftreinhalteplanung, Lärminderungsplanung, Verkehrsplanung, Klimaschutz und ggf. Stadtbau integriert behandeln. Denken Sie beispielsweise an die schon

seit vielen Jahren laufende und auch in den nächsten Jahrzehnten nahezu flächenhafte Herausforderung einer energetischen Sanierung des Wohnungsbestandes. Hier lassen sich mit relativ geringem Mehraufwand lärmindernde bzw. lärmschützende Maßnahmen kombinieren.

Da wir in der Praxis immer das Problem haben, die verschiedenen Akteure zu motivieren, müssen noch Ansätze erarbeitet werden, beispielsweise den Eigentümern den Zusatznutzen von Lärmschutz zu verdeutlichen.

Der Moderator:

Lassen Sie uns kurz das Podiumsgespräch unterbrechen. Am heutigen Tag gegen Lärm wollen wir genau jetzt um 14.15 Uhr versuchen, 15 Sekunden Ruhe zu halten.

Ich bitte daher alle (auch die Passanten) einige Sekunden innezuhalten und gemeinsam die Stille zu genießen.

[Von der nahegelegenen Bahnstrecke ist eine Vollbremsung zu vernehmen, auf den Marktplatz fährt ein Eiswagen mit der typischen Bimmelimm-Melodie; der Schmuckverkäufer vom Eingangportal des nahegelegenen Kaufhauses hält weiterhin den fleißig einstudierten verkaufsfördernden monotonen Monolog. Bereits nach zehn Sekunden macht sich auch unter den Zuhörern der Podiumsveranstaltung Gemurmel breit].

[...]

Nun denn, aber einen Versuch war es mal wert.

Der Moderator:

Liebe Politiker, zum Schluss möchte ich Ihnen noch die Familie Lautenschläger vorstellen. Sie wohnt in der Wohnung, deren Balkon wir soeben im Rahmen der Auralisation simuliert haben. Wann wären Sie

bereit, für eine Woche zur Probe bei Familie Lautenschläger zu wohnen und der Familie zum Ausgleich Ihr ruhiges Einfamilienhaus im Grünen zur Verfügung zu stellen?

Ein Politiker:

Ich halte das für eine sehr interessante Initiative. Ich möchte bei meinen ohnehin schon vielen Dienstreisen meine Familie allerdings nur ungern für eine ganze Woche damit belasten.

Ein Politiker:

Ich gebe meinem Kollegen Recht, dass wir das wirklich einmal ausprobieren sollten, für eine Nacht würde ich das Angebot gerne annehmen. In meiner Wohnung werden Sie zum Ausgleich aber vielleicht nicht genug Platz finden. Vielleicht stellen Sie mir einfach Ihr Sofa zur Verfügung und Sie können ebenfalls in der Wohnung bleiben.

Der Moderator:

Liebes Publikum, wir haben nun gehört, dass wir uns in dem Dilemma befinden, dass ein Lärmbewusstsein, anders als bei anderen negativen Umwelteinflüssen, gesellschaftlich kaum ausgeprägt ist. Kaum jemand ist bereit auf Aktivitäten zu verzichten, um Lärm zu vermeiden.

Vor über hundert Jahren hat schon der Berliner Seuchenforscher Robert Koch prognostiziert, dass der Lärm eines Tages ebenso bekämpft werden müsse, wie die Cholera und die Pest. Ich bin ratlos wann dieser Tag kommen wird.

Zum Schluss weise ich noch auf die Plakatwände am Rande hin. Wir haben dort die Aussagen einiger Parteien zum Thema Lärm aus den Wahlprogrammen für die Bundestagswahl zusammen gestellt. Machen Sie sich Ihr eigenes Bild!

Einen ruhigen Tag noch...

BÜNDNIS 90/Die Grünen*

Seite 21:

Mit Vorfahrt für FußgängerInnen, Fahrrad, Elektroantrieb und Schienenverkehr ermöglichen wir eine neue, nachhaltige Mobilität für alle – unabhängig von fossilen Energieträgern und frei von Lärm, der uns krank macht.

Seite 154:

Lärm und Abgase treffen gerade die, die sich keine teure Wohngegend leisten können. Aber sauberes Wasser, gesunde Lebensmittel und gute Luft dürfen ebenso wenig wie der Schutz vor gesundheitsschädlichem Lärm keine Frage des Geldbeutels sein. Menschen, die durch Arbeit oder Umwelt erkranken, brauchen eine adäquate Behandlung.

Seite 155 f.:

Lärm und Lichtverschmutzung sind inzwischen massive Probleme für Natur und Gesundheit. Lärm stresst und macht auf Dauer krank. Insbesondere bei öffentlichen Gebäuden und öffentlichen Orten soll besonders auf den Einsatz von lärmreduzierenden, die Raumakustik verbessernden Materialien geachtet und auf unnötige Beschallung verzichtet werden. Wie wir Lärm im Verkehr vermeiden wollen, haben wir im Kapitel „Nachhaltige Mobilität für alle“ beschrieben.

S. 169:

Gleichzeitig verursacht der Autoverkehr Lärm und Staus, er schädigt die Umwelt und das Klima und er verschuldet eine inakzeptabel hohe Zahl von Toten und Verletzten. Unser Ziel ist eine nachhaltige Mobilität, die umwelt- und klimaverträglich, sozial und wirtschaftlich effizient ist.

[...]

Nachhaltige Mobilität setzt Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Radfahrens und des Zufußgehens und verknüpft verschiedene Verkehrsträger. Nachhaltige Mobilität verlagert den Gütertransport von der Straße auf die Schiene bzw. auf Wasserwege und vermeidet Transporte z. B. durch die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel werden gestärkt und der motorisierte Verkehr ökologisch verträglicher gestaltet. Damit sinkt die Belastung durch Lärm und Schadstoffe gerade in urbanen Gegenden.

S. 170:

Wir schaffen Zukunft, indem wir die Energiewende auch im Verkehr umsetzen. Wir wollen weg vom Öl und setzen auf nachhaltige, regenerative Antriebe und auf Elektromobilität mit Strom aus Erneuerbaren Energien. Wir wollen den Verkehr sicherer machen sowie Verkehrslärm und Schadstoffausstoß deutlich senken.

S. 172

Die Bahn soll ihren Anteil am Verkehr erheblich steigern. Dazu investieren wir jährlich 1 Mrd. Euro zusätzlich in den Ausbau des Schienennetzes mit Lärmschutz. Dies finanzieren wir, indem wir mit der bisherigen Praxis brechen, dass innerhalb der DB AG die Milliardengewinne der Infrastrukturparten an die Konzernmutter abgeführt werden und diese damit international auf Einkaufstour geht, statt die Gewinne in die Infrastruktur zu reinvestieren.

S. 173:

Zur Verlagerung von Lkw-Verkehr wollen wir den kombinierten Verkehr fördern und den Schienenverkehr anwohnerfreundlich mit modernen Lärmschutzstandards ausbauen.

[...]

Flugverkehr ist mit starken Klima- und Lärmbelastungen verbunden. Das Wachstum des Flugverkehrs wird wesentlich durch kommunale Beihilfen für Regionalflughäfen sowie die Subvention aus Steuerprivilegien bei der Energiebesteuerung und der Mehrwertsteuer bei Auslandsflügen begünstigt. Diese Subventionen wollen wir beenden und die Luftverkehrssteuer und den Emissionshandel ökologischer ausgestalten. Den Kurzstreckenverkehr wollen wir auf die Schiene verlagern.

S. 174:

Wir wollen klare Prioritäten setzen: Beim Straßennetz wollen wir deutlich mehr Geld für den Erhalt aufwenden und die verbleibenden Mittel auf ein Autobahn-Kernnetz mit Lärmschutz konzentrieren sowie ein Programm für Grünbrücken fördern.

[...]

Wir wollen ein nationales Flughafenkonzept u.a. für mehr Lärmschutz entwickeln, das die Möglichkeit von Ausbaustopps beinhaltet.

S. 175:

Wir wollen ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf zweispurigen Landstraßen. Wir werden die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass Kommunen aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes ermöglicht wird, innerorts überall dort Tempo 30 anzuweisen, wo sie es wollen. Wir wollen den Schutz vor Verkehrslärm voranbringen und setzen uns für ein Nachtflugverbot an Verkehrsflughäfen, verbesserten Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen und geräuschärmere Fahrzeugtechnik ein. Das Lärmprivileg für die Bahn wollen wir abschaffen, ebenso die Lärmprivilegien für den Straßen- und den Flugverkehr. Menschen, die von Lärm betroffen sind, sollen in ihren Rechten gestärkt werden und einen umfassenderen Anspruch auf Lärmschutz haben. Die Investitionen zur aktiven Beseitigung von Lärmquellen und für passiven Lärmschutz wollen wir innerhalb des Verkehrsetats auf 400 Mio. Euro pro Jahr verdoppeln. Ziel ist ein auf zehn Jahre angelegtes umfangreiches Lärmsanierungsprogramm.

S. 177:

Viele wehren sich gegen den zunehmenden Verkehrslärm – zu Recht, denn Lärm macht krank. Wir wollen das Thema Lärmschutz auf Bundesebene endlich ernst nehmen, nachdem es die Merkel-Regierung vernachlässigt hat: Wir schaffen einen umfassenderen Anspruch auf Lärmschutz und verdoppeln die Mittel für die Lärmsanierung an Straße und Schiene. Zur Bekämpfung des Fluglärms wollen wir eine Novellierung des Fluglärmgesetzes mit strengeren Grenzwerten sowie des Luftverkehrsgesetzes um Betriebsbeschränkungen für die gesetzliche Nacht (22:00–06:00 Uhr) und Lärmobergrenzen ermöglichen. Dem Lärmschutz der Bevölkerung ist bei der Interessenabwägung ein höherer Stellenwert als der Wirtschaftlichkeit beizumessen. Auch auf EU-Ebene werden wir für die entsprechenden Rahmenregelungen streiten.

*Quelle: Zeit für den Grünen Wandel – Teilhaben. Einmischen. Zukunft schaffen – Bundestagswahlprogramm 2013 von BÜNDNIS 90/Die Grünen

CDU/CSU*

S. 49:

Wir wollen erreichen, dass die Menschen weniger im Stau stecken, die Züge pünktlicher fahren, unsere Güter sicher und schnell dort hinkommen, wo sie gebraucht werden und die Lärm- und Abgasbelastungen durch den Verkehr zurückgehen. Einer ideologischen Verkehrspolitik, die einseitig auf bestimmte Verkehrsmittel setzt und andere gezielt benachteiligt, treten wir entgegen.

S. 84:

Jeder zweite Mensch in Deutschland fühlt sich durch Lärm gestört. Das wollen wir ändern. Vor allem die Nachtruhe der Menschen wollen wir besser schützen. Deshalb werden wir den Lärmschutz durch ein einheitliches Lärmschutzprogramm verbessern und die Berechnungsgrundlagen bei den Lärmbelastungswerten anpassen und vereinheitlichen.

Vor allem beim Ausbau und der Sanierung von Straßen und Eisenbahntrassen wollen wir dafür sorgen, dass die Lärmbe-

lastung der Bevölkerung dauerhaft vermindert wird. Dazu tragen Lärmsanierungsprogramme und technische Neuerungen, wie Flüsterasphalt, bei. Auch bei Großprojekten wie Flughäfen steht für uns als Union der Mensch im Mittelpunkt. Wettbewerbsfähigkeit und Lärmschutz müssen miteinander in Einklang gebracht werden. Wir werden daher das Fluglärmgesetz weiterentwickeln und uns dafür einsetzen, die Lärmbelastung für die Menschen zum Beispiel durch leisere Flugzeuge zu vermindern.

Familien brauchen Freiräume: Wir haben dafür gesorgt, dass Kinderlärm durch Kitas und Spielplätze in Wohngebieten künftig kein Klagegrund mehr ist.

*Quelle: Gemeinsam erfolgreich für Deutschland – Regierungsprogramm 2013-2017, CDU/CSU

DIE LINKE*

S. 66:

Verkehrslärm belastet viele Menschen, besonders in Wohnungen und Wohnlagen, die für Menschen mit geringem Einkommen erschwinglich sind.

S. 67:

Am stärksten steigen CO₂-Ausstoß, Verkehrslärm und Luftschadstoffe aufgrund des Lkw-Verkehrs und der Luftfahrt. Der innerdeutsche Flugverkehr ist weitestgehend und der innereuropäische zu einem großen Teil auf die Schiene zu verlagern. Die Subventionierung von Flughäfen muss beendet werden.

S. 68:

An bestehenden Verkehrswegen und Flugplätzen muss Verkehrslärm durch strenge Grenzwerte und aktiven Lärmschutz deutlich verringert werden. DIE LINKE fordert wirksame Vorgaben für die Reduzierung von Umgebungslärm, Straßen-,

Schienen- und Flugverkehrslärm in einem verbindlichen Lärmschutzgesetz sowie eine deutliche Aufstockung der Mittel für den Lärmschutz. Zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss in erster Linie für den Gesundheitsschutz der Betroffenen sorgen und auf nachhaltigen Umweltschutz gerichtet sein.

Wir treten für ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ein, insbesondere für stadtnahe Räume. Dieses Nachtflugverbot muss im Bundesluftverkehrsgesetz verankert werden.

Eine Mehrheit der Bevölkerung in der Bundesrepublik ist für die Einführung eines Tempolimits von 120 Stundenkilometern auf Autobahnen – setzen wir es um!

*Quelle: 100% SOZIAL – Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2013, DIE LINKE

FDP*

S. 47:

Wir setzen uns für eine klare Regelung des Jugendlärms ein, um Planungssicherheit für Bolzplätze und lokale Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche zu gewährleisten.

S. 67:

Die „Lärmprivilegierung“ der Bahn (Schienenbonus) haben wir abgeschafft. Zukünftig wird kein Unterschied beim Schutz der Anwohner mehr gemacht zwischen Straßen- und Schienenlärm. Eine moderne Infrastruktur und bezahlbare Mobilität sind für eine fortschrittliche Republik freier Bürger unverzichtbar. Nur mit ihnen können wir die Herausforderungen der Globalisierung meistern und gemeinsam die Chancen unserer Zeit nutzen. Gleichzeitig wollen wir den Zusammenhalt unserer Gesellschaft stärken und unseren Beitrag dazu leisten, dass unsere Städte und Gemeinden lebenswert bleiben.

S. 68

Mobilität ist ein Stück individueller Lebensqualität und persönlicher Freiheit. Voraussetzung hierfür ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Wir setzen uns für eine stetige Verringerung von nachteiligen Auswirkungen der Mobilität, wie Emissionen von Schadstoffen und Lärm ein, ohne Vernachlässigung der Sicherheit. Priorität hat die Bekämpfung von Emissionen an der Quelle durch Intensivierung der Forschung und stetige technische Weiterentwicklung. Ein aktives Lärmmanagement muss dazu beitragen, die nach dem Stand der Technik unvermeidbaren Emissionen durch organisatorische Maßnahmen und auf nachprüfbareren Fakten basierende Aufklärung so erträglich wie möglich zu machen. Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist außerdem ein entscheidender Standortfaktor unserer Volkswirtschaft. Wir bekennen uns deshalb zur Notwendigkeit, unsere Verkehrswege zu erhalten und weiter bedarfsgerecht auszubauen. Das bedeutet aber nicht, dass der Staat Bau und Betrieb selbst durchführen muss. In vielen Fällen bietet sich die Zusammenarbeit mit privaten Dienstleistern an.

S. 69:

Der Luftverkehr hat eine große Bedeutung für den Standort Deutschland. Wir stehen deshalb zur Notwendigkeit einer koordinierten, bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur. Wir werden außerdem die Effizienzsteigerung der Flugsicherungen in Europa bei weiterer Verbesserung des hohen Sicherheitsniveaus vorantreiben. Gleichzeitig werden wir durch die Weiterentwicklung des aktiven und passiven Schallschutzes die Lärmbelastung des Luftverkehrs besonders im Umfeld der Flughäfen begrenzen, um einen fairen Interessenausgleich zwischen Luftverkehrswirtschaft und Anwohner zu erreichen.

[...]

Weniger Verkehrslärm bedeutet mehr Lebensqualität. Gleichzeitig erhöht besserer Lärmschutz die Akzeptanz für den Ausbau unserer Verkehrswege. Wir wollen den Lärmschutz weiter verbessern. Dabei wollen wir zu einem fairen Interessenausgleich zwischen der Verkehrswirtschaft und den Anliegern von Straßen, Schienenwegen und Flughäfen kommen. Wir wollen Mobilität erhalten und Lärm an der Quelle bekämpfen. Wir wollen für den Straßenbau die Erprobung und Nutzung innovativer Lärmschutzmaßnahmen (z. B. neue Varianten des „Flüsterasphalts“) stärker unterstützen. Im Bereich des Schienenverkehrs wollen wir überprüfen, ob die bisherige Ausgestaltung der lärmabhängigen Trassenpreise dem Ziel gerecht wird, einen Anreiz zur Nachrüstung von lärmarmen Bremssystemen zu geben. Das Lärmsanierungsprogramm für Altstrecken der Bahn werden wir auf hohem Niveau fortsetzen. Anwohner von Militärflughäfen haben das gleiche Recht auf Lärmschutz wie Anwohner ziviler Flughäfen, denn Lärmschutz ist Gesundheitsschutz.

*Quelle: Bürgerprogramm 2013 – Damit Deutschland stark bleibt, FDP

Piratenpartei*

S. 63f.:

Die Piratenpartei erkennt Verkehrs- und Industrielärm als Umweltbelastung und als Gesundheitsrisiko an. Das Recht der Bevölkerung auf Schutz vor Verkehrs- und Industrielärm ist Teil des Grundrechtes auf körperliche Unversehrtheit. Jeder Mensch hat das Recht auf Schutz vor Verkehrs- und Industrielärm unter Berücksichtigung des Standes der Technik. Aktiver Schutz (Vermeidung von Lärm an der Quelle) ist dem passiven Schutz (am Wirkungsort) vorzuziehen. Besonders schützenswert ist die Nacht.

Lärmemissionen sind in ihrer Wirkung unter Berücksichtigung aller Gesundheitskosten gesamtheitlich zu betrachten und wirtschaftliche Chancen den gesundheitlichen Risiken gegenüberzustellen.

Die Piratenpartei setzt sich für die Kartierung von Straßen-, Bahn-, Flug- und Industrielärmemissionen ein – unter Nutzung aller verfügbaren Daten, unabhängig von Mindestbelastungsgrenzwerten. Die on- und offline Darstellung der Emissionsbelastung muss bundesweit einheitlich erfolgen. Lärmquellen sind entsprechend zu kennzeichnen.

Alle vorhandenen Daten sollen nach dem OpenData-Prinzip transparent und maschinenlesbar im Internet veröffentlicht werden um eine dynamische, idealerweise webbasierte Darstellung der Einzel- und Gesamtbelastungen zu ermöglichen. Betroffene müssen die Möglichkeit haben, ihre individuellen Belastungen schnell und unkompliziert zu erfahren. Lärmemissionsberechnungen sollen auf Antrag der Betroffenen durch Messungen validiert werden.

Die Piratenpartei unterstützt die Einführung eines Lärm-labels. Mit Hilfe eines solchen Zertifizierungsinstrumentes, das interdisziplinär-wissenschaftlich erarbeitet werden muss, sollen Lärmquellen aller Art einfach und bürgerfreundlich gekennzeichnet werden können.

S. 66:

Wir setzen uns für die gesetzliche Festschreibung höherer Mindeststandards in der Nutztierhaltung ein. Der Platz in Ställen muss ausreichend sein und ein artgerechtes Verhalten der Tiere ermöglichen, so dass die Tiere weitestgehend ihrem natürlichen Bewegungsdrang nachkommen können. Die Haltungsform muss zuträgliche natürliche Sozialkontakte, beispielsweise zwischen Artgenossen, ermöglichen und ausreichend Ruhemöglichkeiten bieten. Dauerlärm, der die Psyche der Tiere beeinträchtigt, ist zu vermeiden. Den Tieren muss ausreichend Zugang zu frischer Luft und Tageslicht ermöglicht werden.

S. 130:

Wir Piraten fordern eine Vereinheitlichung des europäischen Luftraumes zur Steigerung der Sicherheit und Effizienz sowie zur Ermöglichung von innovativen Routenführungen. Die Verringerung von Lärmbelastigung und Umweltbelastungen ist ein zentrales Ziel der Luftverkehrspolitik der Piraten.

*Quelle: WIR STELLEN DAS MAL INFRAGE – Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2013, PIRATENPARTEI DEUTSCHLAND

SPD*

S. 34:

Wir wollen den Schutz vor Bahn- und anderem Verkehrslärm verbessern. Wir werden dafür sorgen, dass die Lärmsanierungsmittel für die Schiene auf 200 Mio. Euro jährlich verdoppelt werden. Wir unterstützen die Abschaffung des Schienenbonus und werden ein wirksames lärmabhängiges Trassenpreissystem einführen. Darüber hinaus wollen wir den Lärmschutz an Flughäfen und Straßen verbessern. Wir brauchen ein zwischen Bund und Ländern abgestimmtes Luftverkehrskonzept.

S. 91:

Für uns ist Umweltschutz immer auch eine zukunftsorientierte Investition in gesundheitliche Vorsorge und Lebensqualität. Luftreinhaltung (u.a. Schutz vor Feinstaub), Lärmschutz, gesunde Böden, saubere Gewässer, gesunde Lebensmittel und intakte Ökosysteme sind Voraussetzungen für Lebensqualität, auf die alle Menschen einen Anspruch haben. Umweltschutz ist damit kein Luxusthema, sondern eine Frage sozialer Gerechtigkeit.

[...]

Vor allem finanziell schwache Haushalte in einfachen Wohngebieten leiden beispielsweise häufig unter Lärm und Schadstoffeinwirkungen. Umweltschutz dient deshalb auch dem sozialen Ausgleich. Ziele unserer Umweltpolitik sind darum insbesondere die Reduzierung von (Verkehrs-)Lärm und die Verringerung von Schadstoffen in Luft und Böden. Wir werden ministeriumsübergreifend ein Aktionsprogramm Lärmschutz mit dem Ziel umsetzen, die Zahl der von Lärm gesundheitlich beeinträchtigten Menschen in Deutschland bis 2020 zu halbieren.

*Quelle: DAS WIR ENTSCHIEDET. DAS REGIERUNGSPROGRAMM 2013-2017, SPD