

Schutz vor Umgebungslärm – Stand, Probleme, Perspektiven und Lösungen

MR a.D. Dr. Franz-Josef Feldmann, Königswinter

ehemals Leiter des Referates „Schutz vor Lärm und Erschütterungen“

im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), Bonn

Sehr geehrte Damen und Herren,

wenn ich hier heute zum Schutz vor Umgebungslärm vortragen darf, um Ihnen eine Übersicht über Stand, Probleme, Perspektiven und Lösungen zu geben, dann tue ich dies in der Überzeugung, dass Lärmschutz Not tut und dringend der Verbesserung bedarf. Der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) mit seinem Vorsitzenden Michael Jäcker-Cüppers hat dies in den vergangenen Jahren immer wieder aufgezeigt und engagiert zur Lärmproblematik in Deutschland mit zahlreichen Fachbeiträgen für Politik und Gesellschaft Stellung genommen. Dafür gebührt ihm Anerkennung.

Ausgangslage: hohe Lärmbelastung der Bevölkerung

Meine Damen und Herren, die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm, Industrie- und Gewerbelärm, Sport- und Freizeidlärm sowie Nachbarschaftslärm ist nach wie vor sehr hoch. Weite Teile der Bevölkerung fühlen sich durch Umgebungslärm erheblich belästigt und fordern ein stärkeres Einschreiten. Wie berechtigt dieses Anliegen ist, zeigt die Strategische Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Allein durch Straßelärm an Hauptverkehrsstraßen und in Ballungsräumen sind über 700 Tausend Menschen mit Mittelungspegeln über 70 dB(A) belastet. In der besonders sensiblen Nachtzeit sind es über 800 Tausend Menschen mit Mittelungspegeln über 60 dB(A), wobei Spitzenpegel weitaus höher liegen. Um nachteilige Gesundheitseffekte zu vermeiden, empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Mittelungspegel von 40 dB(A) nicht überschreitet. Aus der Diskrepanz zwischen den ermittelten und den empfohlenen Werten ist leicht zu ersehen, wo der Lärmschutz heute steht. Und leider ist bislang – trotz vielfältiger Bemühungen zur Bekämpfung des Umgebungslärms – eine Trendwende nicht in Sicht.

Lärmschutz unter politisch ambivalenten Vorzeichen

Die Strategische Lärmkartierung und die darauf aufsetzende Lärmaktionsplanung der Gemeinden hat zwar in den vergangenen Jahren die Politik auf Kommunal-, Landes- und Bundesebene in einem bisher nicht dagewesenen Maße für den Lärmschutz sensibilisiert. Die Ergebnisse der ersten Runde 2008 der Lärmaktionsplanung sind gleichwohl eher ernüchternd. Die Ergebnisse der zweiten Runde 2013 bleiben noch abzuwarten.

Vor diesem Hintergrund enthielt schon der Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode weitgehende Forderungen zur Verbesserung des Lärmschutzes. Der Ertrag war allerdings auch hier ernüchternd. Nur die Abschaffung des sog. Schienenbonus war ein Lichtblick. Und vielleicht war es noch der größte Erfolg, dass verschiedene Angriffe auf den Lärm-

schutz erfolglos geblieben sind, wenngleich mit der Privilegierung des Kinderlärms und des Public Viewing bei Fußballwelt- und Europameisterschaften der Lärmschutz auch Federn lassen musste. Nunmehr greift der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode das Thema Lärmschutz wieder auf, wenn auch nur unter politisch ambivalenten Vorzeichen.

Sportanlagenlärmschutzverordnung unter Anpassungsdruck

Die Ambivalenz wird insbesondere beim Sportlärm ganz deutlich. Nachdem schon anlässlich der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 die Sportanlagenlärmschutzverordnung geändert und eine Privilegierung für internationale und nationale Sportveranstaltungen eingeführt worden ist, sollen jetzt auch die Interessen des Breiten- und Vereinssports angemessen berücksichtigt werden. Die Sportverbände weisen auf geänderte Lebensweisen und Tagesrhythmen bei den Menschen hin und machen Druck, die Abend- und Ruhezeiten aufzuheben und die Immissionsrichtwerte höher zu setzen. Insbesondere zur Modernisierung der Altanlagen wird ein Standortprivileg gefordert. Und auf Antrag Hamburgs fordert der Bundesrat eine Öffnungsklausel in der Verordnung, so dass die Länder Abweichendes regeln können. Bei einem ersten Fachgespräch mit den beteiligten Kreisen im Bundesumweltministerium haben sich aber auch sehr kritische Stimmen gemeldet. Der Interessenausgleich zwischen Sport und Wohnen sei in Gefahr und gerate auf die schiefe Ebene, insbesondere für eine immer älter werdende Bevölkerung. Insgesamt ein schwieriges Gelände, wo der Lärmschutz sich behaupten muss.

LAI-Freizeitlärmrichtlinie unter Anpassungsdruck

Ein Problem gibt es auch beim Freizeidlärm. Die Anzahl der Freizeitveranstaltungen nimmt zu und auch die seltenen Ereignisse mit hohen Lärmpegeln, für die die LAI-Freizeitlärmrichtlinie schon im begrenzten Rahmen Ausnahmeregelungen kennt, werden immer mehr. Vor allem aber gibt es zunehmend außergewöhnliche Veranstaltungen, die jeden Rahmen sprengen. Gerade auch die Politik auf Kommunal- und Landesebene meint, einer immer weiter um sich greifenden Event-Kultur freien Lauf lassen zu müssen. Weitere Ausnahmen für eine Kategorie von besonderen, aber angeblich seltenen Ereignissen werden gefordert, um auch sehr hohe Lärmpegel zu legalisieren. Der Lärmschutz bewegt sich hier in einem Dilemma. Halten, was noch zu halten ist, oder Nachgeben, um das Schlimmste zu verhüten?

TA Lärm unter Veränderungsdruck

Ein vielleicht noch weitaus gravierenderes Lärmschutzproblem deutet sich im Städtebau an. Mit der Leipzig Charta taucht als neues Leitbild die Kompakte Stadt auf. Um den Zuzug in die Ballungsräume zu bewältigen, werden Innen-

entwicklung und bauliche Verdichtung propagiert. Alles soll enger zusammen und aneinander rücken, Wohnen und Arbeiten, Gewerbe und Verkehr. Das Trennungsgebot des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für unverträgliche Nutzungen wird in Frage gestellt. Schon sind in der Politik sogar Forderungen laut geworden, in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) auch bloß auf den Innenpegel abzustellen und baulichen Schallschutz zuzulassen. Das Hamburger Hafen-City-Fenster lässt grüßen. Aber wieviel bleibt dann noch von dem Grundsatz, dass die Lärmbekämpfung vorrangig an der Quelle ansetzen sollte, als die effizienteste und nachhaltigste Methode der Lärminderung?

Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung unter Entwicklungsdruck

Leider sind es in den Wohngebieten auch immer wieder die Nachbarn untereinander, die sich gegenseitig beschallen und auf die Nerven gehen. Wurde der Nachbarschaftslärm schon sehr früh mit der Rasenmäherlärm-Verordnung und dann später mit der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung bekämpft, sind es heute zunehmend von der Verordnung nicht erfasste Geräte und Maschinen, insbesondere stationär im Freien betriebene Geräte, die den Nachbarn die Ruhe rauben. Klima-, Kühl- und Lüftungsgeräte, Luft-Wärmepumpen und Mini-BHKW dringen immer mehr in ruhige Wohngebiete ein. Die Umweltministerkonferenz hat den Bund schon wiederholt aufgefordert, wirksame Vorschriften zum Schutz der Wohnruhe zu schaffen. Ein LAI-Praxisleitfaden kann das Problem nicht wirklich lösen. Vielmehr ist eine Erweiterung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung erforderlich, mit der insbesondere Anforderungen an die Aufstellung von stationären Geräten gestellt werden. In der letzten Legislaturperiode hat zwar ein Verordnungsentwurf des Bundesumweltministeriums die Hersteller aufgerüttelt. Wenn jetzt aber das Vorhaben nicht abgeschlossen wird, ist vieles für den Lärmschutz verloren.

Schutz vor Verkehrslärm: Perspektiven für deutliche Verbesserungen?

Meine Damen und Herren, wenden wir uns dem Verkehrslärm zu; er steht politisch im Vordergrund. Der Koalitionsvertrag betont die Absicht, den Schutz vor Verkehrslärm deutlich zu verbessern, wenn auch nur unter der Prämisse, dass es um die Akzeptanz für Mobilität und die Modernisierung der Infrastruktur geht. Von daher stellt sich die Frage: Welche Perspektiven ergeben sich für den Lärmschutz und welche Initiativen ergreift das grundsätzlich für den Verkehrslärmschutz zuständige Bundesverkehrsministerium?

Lärmbekämpfung an der Quelle unter Umsetzungsdruck

Soll die Lärmbekämpfung vorrangig an der Quelle ansetzen, muss dies im Verkehrsbereich grundsätzlich bedeuten, mit der Emissionsbegrenzung nach dem Stand der Technik anzufangen. Für Kraftfahrzeuge gibt es deshalb schon seit langem Emissionsgrenzwerte, immer wieder verschärft, immer wieder aber durch die Zunahme des Verkehrs auch kompen-

siert. Nach langwierigen Verhandlungen ist auch die neue EU-Verordnung von 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen enttäuschend. Trotz einer dreistufigen, bis 2026 greifenden Verschärfung der Grenzwerte ist ein erheblicher Minderungseffekt in der Praxis nicht zu erwarten. Schon heute werden nämlich die Anforderungen vielfach erfüllt. Von daher ist dann wohl die Forderung im Koalitionsvertrag zu verstehen, dass der Stand der Technik zur Geräuschminderung konsequenter in die Praxis eingeführt werden muss. Frage nur: Wann kommt die nächste Revision, ... und dann auch die nächste Porsche-Vorlage im Europäischen Parlament?

Bei Schienenfahrzeugen, wo die TSI „Fahrzeuge – Lärm“ der EU von 2006 den Stand der Technik kaum ausgeschöpft hat und wo die Marktdurchdringung der neuen Anforderungen noch lange Zeit in Anspruch nehmen wird, kann eine spürbare Lärminderung nur dann früher eintreten, wenn bei den lauten Güterwagen der Bestandsflotte die längst überfällige Nachrüstung beim Rad-Bremse-System erfolgt. Und bei Verkehrsflugzeugen ist eine Marktdurchdringung neuer Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ebenso langfristig, wie bei Flugzeugen der Bestandsflotte wirksame Nachrüstungen kaum möglich sind. Somit ist leider festzustellen, dass die technische Emissionsminderung bei Kraftfahrzeugen und Flugzeugen bis auf weiteres keine Lösung der Lärmproblematik verspricht, und bei Schienenfahrzeugen eine erste Verbesserung auch nur dann, wenn die Nachrüstung notfalls rechtlich durchgesetzt wird, ... oder die Schweizer die Durchfahrt wirklich sperren.

Im Ergebnis kommt es somit auf alle weiteren Handlungsfelder des Lärmschutzes an, d.h. auf den Einsatz lärmärmer Techniken auch bei Fahrbahnen, Gleisen und Flugverfahren, auf lärmbedingte Verkehrsbeschränkungen und lärmabhängige Nutzungsentgelte sowie auf baulichen Schallschutz. Und die Frage ist damit, welches Lärmschutzinstrumentarium in diesen Handlungsfeldern zur Verfügung steht.

Lärmaktionsplanung unter Erfolgsdruck

Meine Damen und Herren, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln, ist eigentlich mit der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ein neues Instrument geschaffen worden, in dessen Rahmen grundsätzlich alle geeigneten und angemessenen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden können. Die Gemeinden können daher mit Beteiligung der Öffentlichkeit ambitionierte Pläne aufstellen. Wenn gleichwohl die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung unbefriedigend sind, liegt dies zu einem guten Teil daran, dass ihre Durchführung nicht nur auf widerstrebende Interessen und Belange, sondern auch auf finanzielle und rechtliche Schwierigkeiten stößt. Insbesondere fehlt es der Lärmaktionsplanung an einem eigenen Instrument zur Durchsetzung von geplanten Maßnahmen. Insoweit hängt alles davon ab, ob Maßnahmen durch Anordnungen nach anderen Rechtsvorschriften durchgesetzt werden können.

Lärmschutz nach § 38 BImSchG unter Durchsetzungsdruck

Geht es um solche Rechtsvorschriften, ist zunächst § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gefragt. Da-

nach können zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Anforderungen an die Beschaffenheit und den Betrieb von Fahrzeugen gestellt werden, auch soweit diese den verkehrsrechtlichen Vorschriften unterliegen. Es gibt nur ein Problem. Es fehlt auch hier wieder an einer Anordnungsbefugnis, um Beschaffenheits- und Betriebsanforderungen durchzusetzen.

Lärmschutz nach § 41 BImSchG unter Ergänzungsdruck

Und was können § 41 BImSchG und die Verkehrslärm-schutz-Verordnung zum Lärmschutz beitragen? Wenn danach beim Neu- und Ausbau von öffentlichen Straßen und Schienenwegen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, und somit Auflagen z.B. für Flüsterasphalt oder baulichen Schallschutz möglich sind, ist zwar mit dem Planfeststellungsbeschluss die Durchsetzung gewährleistet. Allein Auflagen beim Neu- und Ausbau helfen aber nicht weiter, um am bestehenden Straßen- und Schienennetz die hohen Lärmbelastungen zu vermindern. Es bedarf auch einer Sanierungsregelung für den Bestand.

„Freiwillige“ Lärmsanierungsprogramme unter Zeitdruck

Freilich gibt es noch die „freiwilligen“ Lärmsanierungsprogramme für bestehende Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes. Selbst bei entsprechenden Lärmaktionsplänen verpflichten sie allerdings niemanden und berechtigen die Anwohner allenfalls zu einer Gleichbehandlung nach Prioritäten bei langjähriger Programmumsetzung. So werden viele Anwohner vor allem an Schienenwegen noch Jahre auf den baulichen Schallschutz warten, den sie auch noch nach Umrüstung der Güterwagen benötigen. Insoweit ist eine Verbesserung erst zu erwarten, wenn die Lärmsanierungsprogramme nicht nur ausgebaut, die Finanzmittel erhöht und die Auslösewerte verschärft werden, sondern wenn laut Koalitionsvertrag die Lärmsanierung auch rechtlich abgesichert wird und dabei verkehrsträgerübergreifend der Gesamtlärm von Straße und Schiene als Beurteilungsgrundlage herangezogen wird.

Baulicher Schallschutz mit Fragezeichen

Dies vorausgesetzt, ist gleichwohl noch grundsätzliche Kritik angebracht. Eine Bewältigung der hohen Lärmbelastungen ist nicht allein durch baulichen Schallschutz zu erreichen. Bei Lärmschutzwänden und -wällen hat die Höhe entscheidenden Einfluss nicht nur auf die lärmindernde Wirkung, sondern auch auf die Kosten. Eine nur begrenzte Abwägung nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten führt vielfach lediglich zu Schallschutzfenstern, die letztlich keine nachhaltige Lösung darstellen. Der Außenwohnbereich und das Wohnumfeld bleiben außen vor. Und im Innern von Aufenthaltsräumen ist die Schutzwirkung bei Spitzenpegeln begrenzt, so dass Kommunikations- und Schlafstörungen auftreten.

Fluglärmgesetz unter Novellierungsdruck

Und die Begrenztheit des baulichen Schallschutzes gilt auch

für den Schutz vor Fluglärm. Baulicher Schallschutz kann hier von vorneherein nur in Schallschutzfenstern und sonstigen Schallschutzmaßnahmen an Aufenthaltsräumen bestehen. Es ist allerdings anzumerken, dass nach dem Fluglärmgesetz die Schallschutzanforderungen nicht nur beim Neu- und Ausbau von Flughäfen Geltung beanspruchen, sondern auch beim Bestand und bei militärischen Flugplätzen, wenn auch in Folge der Novelle 2007 nicht mit gleichen Lärmwerten, so dass diese laut Koalitionsvertrag überprüft werden sollen.

Und es ist ferner anzumerken, dass jenseits des baulichen Schallschutzes die Lärmwerte des novellierten Fluglärmgesetzes auch für weitere Handlungsfelder des Lärmschutzes von Bedeutung sind. Sowohl bei der Planfeststellung für den Neu- und Ausbau von Flughäfen als auch bei der Lärmaktionsplanung für den Bestand sind die Werte des Fluglärmgesetzes zu beachten. Während aber im Planfeststellungsbeschluss enthaltene Auflagen für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen durchsetzbar sind, fehlt es wiederum für diesbezügliche, im Lärmaktionsplan vorgesehene Maßnahmen an einer Anordnungsbefugnis.

Lärmschutz im Verkehrsrecht unter Harmonisierungsdruck

Meine Damen und Herren, schaut man sich schließlich das Verkehrsrecht daraufhin an, was es für die Durchsetzung von Lärmaktionsplänen oder auch unabhängig davon für den Schutz vor Straßen-, Schienen- und Fluglärm hergibt, ist der Befund erstaunlich. In den genannten Bereichen ist das rechtliche Instrumentarium sehr unterschiedlich ausgeprägt, von ausgefeilt bis kaum vorhanden, wobei die Rechtsfolgen nicht unbedingt linear dazu verlaufen. Eine Harmonisierung und Vereinheitlichung des Instrumentariums wäre wünschenswert. Zumindest sollte die Heterogenität des Lärmschutzes Veranlassung sein, verschiedenartige Instrumente besser zu kombinieren und effizienter und zielgerichteter einzusetzen.

Lärmschutz nach StVG unter restriktiven Voraussetzungen

So gibt es im Straßenverkehrsgesetz (StVG) verschiedene Verordnungsermächtigungen zum Umweltschutz. In § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist der Lärmschutz eingehend geregelt. Eine Verknüpfung mit der Lärmaktionsplanung oder dem fahrzeugbezogenen § 38 BImSchG wird aber nicht hergestellt. Im Gegenteil wird in den Lärmschutz-Richtlinien-StV betont, dass bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sich die Anordnungsvoraussetzungen (nur) aus der Straßenverkehrs-Ordnung ergeben. Und da diese Voraussetzungen restriktiv gefasst sind, kann nicht verwundern, dass weder in Lärmaktionsplänen vorgesehene, noch allein nach § 45 StVO immerhin mögliche Verkehrsbeschränkungen es vermögen, die Lärmbelastungen wesentlich zu senken. Insoweit tritt eine Verbesserung erst ein, wenn die Anordnungsvoraussetzungen des § 45 StVO so weit geöffnet werden, dass zumindest an Kommunalstraßen, wo die Belastungszahlen am höchsten sind, die Lärmaktionspläne der Gemeinden für die Straßenverkehrsbehörden verbindlich sind.

Lärmschutz nach AEG mit Mangelerscheinungen

Im Gegensatz zum Straßenverkehrsgesetz entbehrt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) fast jeder umweltbezogenen Regelung. Die Verordnungsermächtigung spricht lediglich in der Zweckbestimmung den Umweltschutz an. Und bei der Inhaltsbestimmung geht es nur generell um Anforderungen an Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen. Danach kann zwar bei Betriebsanforderungen eine „Mitregelung“ zum Schutz der Umwelt erfolgen, so dass zu den Technischen Spezifikationen für das Gesamtsystem Bahn auch Emissionsgrenzwerte gehören. Diese Inhaltsbestimmung deckt aber kaum eine spezielle Rechtsverordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen ab. Und dass im Allgemeinen Eisenbahngesetz auch eine Verknüpfung mit der Lärmaktionsplanung oder dem fahrzeugbezogenen § 38 BImSchG fehlt und sich die Aufgaben und Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden nicht auf die Durchsetzung der sich daraus ergebenden Anforderungen erstrecken, ist dann nicht mehr verwunderlich.

Um das Anliegen des Koalitionsvertrages umzusetzen, dass ab 2020 die lauten Güterwagen der Bestandsflotte das deutsche Streckennetz nicht mehr befahren dürfen, bedarf es daher einer Anordnungsbefugnis zur Durchsetzung des § 38 BImSchG, entweder im Bundes-Immissionsschutzgesetz selbst oder auch im Allgemeinen Eisenbahngesetz. Ob allein das auf einer Vereinbarung mit der Bahn beruhende lärmabhängige Trassenpreissystem genügend Anreize zur vollständigen Nachrüstung der lauten Güterwagen vermittelt, darf bezweifelt werden. Zumindest sollte es rechtlich abgesichert und auch ausgebaut werden, um weiteres Lärminderungspotenzial bei Schienenfahrzeugen zu erschließen.

Lärmschutz nach LuftVG mit Schwächeerscheinungen

Im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist der Lärmschutz insgesamt nur schwach ausgebildet. Dies steht im Gegensatz zu den weit entwickelten Regelungen des Fluglärmsgesetzes über die Flächennutzungsplanung und den baulichen Schallschutz. Im Sinne des Ausgewogenen Ansatzes der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) sind deshalb weitere Lärmschutzinstrumente wichtig. Gleichwohl entbehren vor allem lärmbedingte Betriebsbeschränkungen einer hinreichenden Regelung. Zwar sind jetzt mit der neuen EU-Verordnung von 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen detaillierte Vorschriften insbesondere über Informationsanforderungen für die Bewertung der Lärmsituation an Flughäfen vorhanden. Aber selbst wenn diese Informationen in einen Lärmaktionsplan einfließen, fehlt wiederum ein Instrument zur Durchsetzung von vorgesehenen Maßnahmen. Gleiches gilt für die Durchsetzung von Maßnahmen nach § 38 BImSchG. Allein die luftaufsichtsrechtliche Generalklausel zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren reicht dafür nicht aus. Wohl hat die Rechtsprechung in den letzten Jahren bemerkenswerte Lärmschutzanforderungen entwickelt, die bei der Abwägung im Rahmen der Planfeststellung für den Neu- und Ausbau von Flughäfen zum Tragen kommen. Diese Rechtsprechung hilft aber bei Bestandsflughäfen mit hoher und steigender Lärm-

belastung nicht weiter.

Es sind daher im Luftverkehrsgesetz Vorschriften erforderlich, die zu nachträglichen Anordnungen ermächtigen. Andernfalls lässt sich die EU-Verordnung bei Bestandsflughäfen nicht wirklich umsetzen. Dieses Erfordernis steht auch nicht im Gegensatz zum Koalitionsvertrag, der sich aufgrund seiner Ambivalenz gegen generelle Betriebsbeschränkungen ausspricht. Da es nach der EU-Verordnung lediglich um die kosteneffizienteste Lösung des Lärmproblems auf einzelnen Flughäfen geht, ist dieser Regelungsansatz noch weit von der generellen Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen entfernt.

Sollten lärmbedingte Betriebsbeschränkungen oder auch Lärmkontingente nicht stärker zum Einsatz kommen, sind lärmreduzierende flugbetriebliche Verfahren und eine unter Lärmschutzaspekten optimierte Festlegung von Flugrouten umso wichtiger, wenngleich bei weitem nicht so wirksam. Das Luftverkehrsgesetz enthält für dahingehendes Verordnungsrecht die erforderlichen Ermächtigungen, auch um dem Anliegen des Koalitionsvertrages Rechnung zu tragen, bei der Festlegung von Flugrouten den Lärmschutz insbesondere in den Nachtstunden zu verbessern. Dafür bedarf es einer Variantenprüfung, die dem Lärmschutz einen weitergehenden Vorrang einräumt. Und Flugverkehrskontrollfreigaben müssen in die Flugrouten eingebunden werden, soll das mit der Festlegung verfolgte Ziel erreicht werden.

Für ein transparentes Festlegungsverfahren mit frühzeitiger Information der Öffentlichkeit und mit Beteiligung auch der Kommunen und der Fluglärnkommisionen fehlt es allerdings an den gesetzlichen Vorgaben. Gleiches gilt für eine Verknüpfung mit der Lärmaktionsplanung. Um das Anliegen des Koalitionsvertrages umzusetzen, in diesem Bereich zu Verbesserungen zu kommen, bedarf es daher weiterführender Vorschriften im Luftverkehrsgesetz.

Fazit

Meine Damen und Herren, kommen wir zum Abschluss: Lärmschutz tut Not und das Lärmschutzrecht ist verbesserungsbedürftig. Es ist nicht nur zersplittert und uneinheitlich, es ist auch unzureichend und unausgewogen, so dass es ziemlich hilflos einer immer weiter steigenden Lärmbelastung gegenüber steht. Eine Harmonisierung des zersplitterten Lärmschutzrechts in einem einheitlichen Lärmschutzgesetz wäre wünschenswert, ist aber letztlich nicht entscheidend. Um eine Trendwende herbeizuführen, muss das Lärmschutzinstrumentarium jedoch gestärkt und ausgebaut werden. Die Politik erkennt dies zunehmend. Leider ist in dieser Legislaturperiode aber noch nicht absehbar, inwieweit den Erkenntnissen auch Taten folgen. Ich möchte allerdings die Hoffnung nicht aufgeben, dass die Politik ihre Bemühungen um eine Verbesserung des Lärmschutzes verstärkt und alle Handlungsfelder des Lärmschutzes weiter voran bringt, und zwar im Sinne eines ausgewogenen Ansatzes, der seinem Anspruch gerecht wird.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.