

Forderungspapier der Umwelt- und Verkehrsverbände zur Lärmschutzpolitik

I. Übergeordnete Kernforderungen der Umwelt- und Verkehrsverbände für eine harmonisierte und verbindlich geregelte Verkehrslärmschutzpolitik

- Fortschreibung des Nationales Verkehrslärmschutzpakets unter Beteiligung der Umwelt- und Verkehrsverbände
- Einführung von Ziel- und Grenzwerten für die Gesamtbelastungen bei bestehenden Infrastrukturen (Mittelungspegel außen)
 - kurzfristig 65/55 dB(A) tags/nachts zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken
 - ab 2025 55/45 dB(A) tags/nachts zur Vermeidung erheblicher Belästigungen
- Revision der Richtlinie zum Umgebungslärm (ULR) und ihrer Umsetzung in nationales Recht:
 - ULR als Rahmenrichtlinie für die gesamte europäische Lärmschutzpolitik
 - Einführung von Grenz- und Zielwerten für die Immissionen (s. o.)
 - Neuordnung der Zuständigkeiten (Bund und Länder für die Infrastruktur des Bundes bzw. der Länder)
 - Einführung von Fristen für die Lärmaktionsplanung
 - Verbesserung der Finanzierung durch bessere Abstimmung mit den Lärmsanierungsprogrammen des Bundes und der Länder; Generierung neuer Mittel durch die verursachergerechte Anlastung der externen Lärmkosten.

II. Forderungen zur Minderung des Verkehrslärms beim Flugverkehr

Forderungen an die Gesetzgebung

1. Erstellung eines Flughafenkonzepts mit Aufgabenzuweisungen für einzelne Flughäfen
2. Ausrichtung der Flughafenausbauten an der jeweiligen Umweltverträglichkeit einer Region
3. Vorrang des aktiven Schallschutzes vor passivem
4. Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes und der Fluglärmschutzverordnungen mit gesenkten Grenzwerten (-5 dBA)) und Vorziehen des passiven Schallschutzes
5. Stärkung des § 29 b Luftverkehrsgesetz mit dem Vorrang der Nachtruhe
6. Einführung von Nachtflugverboten an den Flughäfen 22 (23) Uhr - 6 Uhr
7. Einbeziehung der Flugroutenfestlegungen bei Neu- und Ausbauten von Flughäfen in die Planfeststellungsverfahren und bessere Verfahren zur Bestimmung lärmarmen Flugrouten

8. Anhebung der Luftverkehrssteuer und Staffelung nach Entfernung und Sitzklassen. Stärkere Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel sowie Einführung der Kerosinbesteuerung.

Vorschläge für kurzfristig anzugehende Maßnahmen

1. Keine Verlängerung der Wartezeit auf Schallschutz nach FluLärmG durch die verspätete Berechnung der Lärmschutzzonen
2. Erstellung von Lärminderungskonzepten für die Flughäfen unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fluglärm Betroffenen mit der Vorgabe von messbaren Lärminderungszielen und der Bestimmung geeigneter Maßnahmen für deren Zielerreichung
3. Einführung stärkerer umweltpolitische Komponenten bei den Flughafenentgelten (Lärm, Schadstoffe). Erhöhung der Entgelte und deutliche Spreizung/Aufstockung für laute Flugzeuge und Nachtflüge (Lärmzuschläge als Aufschlag auf die Entgelte, nicht als Teil)
4. Herausnahme der lautesten Flugzeugmuster insbesondere aus der Nacht durch Aktualisierung der „Bonusliste“; besser: Ersatz durch die ACI-Liste (Airport Council International)

III. Forderungen für eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms

1. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen als wirksames Instrument zur Lärmbekämpfung
2. Einführung des (zweckgebundenen) Lärmcents auf die Mineralölsteuer
3. Gesamtbetrachtung aller Verkehrsträger und Lärmquellen; Grenz- und Zielwerte:
 - kurzfristig 65/55 dB(A) tags/nachts zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken
 - ab 2025 55/45 dB(A) tags/nachts zur Vermeidung erheblicher Belästigungen
4. Verkehrsvermeidung/Verkehrsverlagerung/Förderung des Umweltverbundes

IV. Kernforderungen - Schienenlärm

1. Stärkere Spreizung der lärmabhängigen Trassenpreise über staatliche Boni.
2. Betriebseinschränkung für laute Wagen nach Ende der Förderung
3. Kontrollstellen im Streckennetz zur Überprüfung der Wagen
4. Infrastrukturmaßnahmen zur Lärminderung an der Quelle.

Berlin, 19. Februar 2013