

Bericht zur Abstimmung der Eckpunkte mit der Verkehrsseite

Stand 30.05.2013

Nachdem die Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 10. und 11. April 2013 die Stellungnahme ihres Arbeitskreises „Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten“ (AK VEUA) zur Kenntnis genommen hatte und sich dessen Vertreterin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie weiterhin in die Arbeit an den „Eckpunkten zur Verbesserung des Lärmschutzes in Deutschland“ einbringen soll, fand am 30. April 2013 auf Arbeitsebene eine abschließende Erörterung von Umwelt- und Verkehrsseite statt. Festzustellen ist, dass sich der Auftrag der UMK, der sich nicht allein auf die Erarbeitung der Eckpunkte, sondern auch auf die Abstimmung mit der Verkehrsseite bezog, einen fruchtbaren Diskussionsprozess ausgelöst hat.

Bei der Beratung am 30. April 2013 wurde das Eckpunktepapier vor allem auf der Grundlage des Berichts des AK VEUA an die Verkehrsministerkonferenz erörtert, der u. a. auf Kernpositionen eingeht, bei denen Konsens zwischen Verkehrs- und Umweltseite besteht. Die Diskussion im AK VEUA zeigte, dass die Länder unterschiedliche Schwerpunkte beim Verkehrslärmschutz setzen. Dem AK VEUA war es deshalb in diversen Abstimmungsrunden nicht möglich, ein auf Verkehrsseite einheitliches Meinungsbild herbeizuführen. Auch bei der letzten, im Anschluss an die Frühjahr-VMK 2013 herbeigeführten AK VEUA-Abstimmung zum neuesten Eckpunktepapier-Entwurf ließ sich keine gemeinsame Haltung der AK VEUA-Mitglieder ausmachen. Daher kann das Eckpunktepapier von Verkehrsseite bis auf einzelne Konsenspunkte (s. unten) nicht mitgetragen werden.

Der AK VEUA sieht jedoch durchaus das Spannungsverhältnis zwischen Mobilität und Umweltschutz, wobei der Verkehrslärm zu den lokalen Umweltbelastungen gehört, die zunehmend Gegenstand von Beschwerden der Bevölkerung sind. Der Schutz gegen Lärm bekommt immer stärkeres Gewicht für die Akzeptanz von Verkehr. Wegen des Spannungsverhältnisses soll das Eckpunktepapier zu Lösungen führen, die einem angemessenen Interessenausgleich von Gesundheitsschutz und Mobilitätsbedarf aller Verkehrsteilnehmer dienen. Der AK VEUA weist darauf hin, dass viele wünschenswerte Verbesserungen beim Schutz gegen Verkehrslärm nur mit einer stabileren Finanzausstattung erreichbar sind.

Grundsätzlich besteht auf Arbeitsebene Konsens zwischen der Verkehrsseite und der Umweltseite, dass

1. die Sanierungswerte beim Straßen- und Schienenverkehr allmählich an die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – anzunähern sind,
2. die bisherige, und jetzt im Bundes-Immissionsschutzgesetz geänderte Zuständigkeitsregelung für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen ineffektiv war,
3. die DB AG durch die Lärmaktionsplanung nicht zu Schallschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken verpflichtet werden kann,
4. nach der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise auf Schienenwegen als zweiter Schritt eine ordnungsrechtliche Regelung für die Zeit nach dem lärmabhängigen Trassenpreissystem folgen muss, um die anlaufende Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremsen zu unterstützen,
5. die Länder bei der Bestellung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs darauf achten, auf den TSI-Standard (Grenzwerte für Geräuschemissionen) bei den zum Einsatz kommenden Fahrzeugen abzustellen (Neu- und im Rahmen der Verhältnismäßigkeit Bestandsfahrzeuge) und
6. der Schutz gegen Fluglärm aus dem Eckpunktepapier ausgeklammert wird, da er von der Verkehrsministerkonferenz einem neuen Arbeitskreis Luftverkehr zugewiesen wurde und von der Umweltseite eine Reihe von Beschlüssen der Umweltministerkonferenzen vorliegt.