

# „Lärm ist das am stärksten unterschätzte Umweltthema“

**Umweltbundesamts-Chef Flasbarth will einheitliches Gesetz zum Schutz vor Verkehrslärm - „Bahn muss deutlich leiser werden“**

Epoch Times Deutschland

29.12.2009

Für die rund 15 Millionen vom Lärm geplagten Menschen in Deutschland will das Umweltbundesamt ein einheitliches Verkehrslärmschutzgesetz vorantreiben. Bisher gebe es nur eine Vielzahl von Einzelregelungen, „die aber keinen wirklich konsistenten Schutz der Bevölkerung gewährleisten“, sagte UBA-Chef Jochen Flasbarth der Nachrichtenagentur DAPD. „Deshalb brauchen wir eine rechtliche Regelung, die die verschiedenen Lärmquellen aus allen Verkehrsbereichen zusammenführt.“ Im Folgenden das Interview im Wortlaut:

**Herr Flasbarth, Sie haben sich den Kampf gegen den Lärm auf die Fahne geschrieben. Als Umweltprobleme galten bisher vor allem Luft-, Boden- und Wasserverschmutzung, weniger die akustischen Emissionen...**

**Flasbarth:** Das stimmt, der Lärm kommt erst mit Verzögerung in unser Bewusstsein, denn seine Bedeutung für Umwelt und Gesundheit ist lange falsch eingeschätzt worden. Ich würde sagen: Lärm ist das wohl am stärksten unterschätzte Umweltthema in Deutschland. Wenn man bedenkt, dass 15 Millionen Menschen sagen, dass sie sich stark durch Lärm belästigt fühlen, ist das ja keine Kleinigkeit.

**Lärm nervt, da wird Ihnen wohl jeder sofort zustimmen. Aber ist er wirklich eine Gesundheitsgefahr? Man könnte ja auch sagen: Krach müssen wir in unserer hochtechnologisierten Gesellschaft eben aushalten.**

**Flasbarth:** Nein, Schutz vor Lärm ist nicht einfach nur „nice to have“. Er ist letztlich alternativlos, denn es sind enorme Gefahren, die von Lärm ausgehen. Es ist nachgewiesen, dass Lärm verschiedenste Gesundheitsbeschwerden verursachen kann, vor allem Herzkreislaufbeschwerden und Bluthochdruck bis hin zu einem erhöhten Herzinfarkttrisiko.

**Sie fordern ein Verkehrslärmschutzgesetz. Weshalb brauchen wir das? Befürchten Sie nicht, dass es zu mehr Bürokratie führt?**

**Flasbarth:** Es geht keineswegs um mehr Bürokratie, sondern um mehr Schutz. Die Menschen sind dem Lärm an vielen Stellen zum Teil schutzlos ausgeliefert. Bisher haben wir beim Lärm nur viele Einzelregelungen, die aber keinen wirklich konsistenten Schutz der Bevölkerung gewährleisten. Grenzwerte für Verkehrslärm gibt es zum Beispiel nur für den Neubau oder die wesentliche Änderung von

Verkehrswegen, nicht aber für bestehende. Dort liegt aber das vordringliche Problem.

Außerdem sind Menschen ja meist nicht „nur“ dem Fluglärm ausgesetzt. Oft leben sie zusätzlich in der Nähe einer vielbefahrenen Straße oder Bahnstrecke. Gerade diese Summenwirkung von Lärm ist es, die wir viel stärker berücksichtigen müssen.

**Was sind die nötigen Schritte, damit wir ein Verkehrslärmschutzgesetz bekommen?**

**Flasbarth:** Wir müssen uns vor allem darüber klar werden, welche Lärmlevel wir eigentlich erreichen wollen. Wir haben an vielen Stellen in Deutschland immer noch Lärmbelastungen über 65 Dezibel am Tage und über 55 Dezibel in der Nacht. Die Weltgesundheitsorganisation sagt, dass wir schon oberhalb von 40 Dezibel nachts mit Gesundheitsbeeinträchtigungen rechnen müssen. Das zeigt doch, wie groß der Handlungsdruck ist. Deshalb plädieren wir dafür, jetzt kurzfristig eine Obergrenze von 55, dann von 50 und langfristig von 40 Dezibel für die Nacht anzustreben. Das wäre eine erste Festlegung, an der sich alle Verkehrsträger und Infrastrukturplaner orientieren müssten.

**Wie zuversichtlich sind Sie, dass es zu einem solchen Gesetz kommt?**

**Flasbarth:** Ich glaube, dass es möglich ist, weil die Bevölkerung erkennt, dass Lärm die Lebensqualität und die Gesundheit beeinträchtigt. Und weil es dazu nicht mehr Bürokratie braucht, sondern mehr Innovation und bessere Planung, bin ich auch sehr zuversichtlich, dass wir ein solches Gesetz erreichen können. Wir alle können übrigens unseren Beitrag leisten. Mit etwas mehr Rücksicht können wir zum Beispiel den Nachbarschafts- und Freizeitlärm zurückfahren.

**Beim Thema Güterverkehr müssen Sie doch gespalten sein: Einerseits sagen Umweltschützer seit Jahrzehnten: „Mehr Güter auf die Schiene!“ Andererseits hat die Schiene ein kräftiges Lärmproblem. Wie gehen Sie mit diesem Zwiespalt um?**

**Flasbarth:** Wir müssen im Schienengüterverkehr eine deutliche Lärminderung schaffen. Sonst werden sich die Menschen zu Recht gegen den Ausbau des Schienennetzes auflehnen. Und dann wird es uns auch nicht gelingen, alte Schienenstränge zu reaktivieren, neue zu bauen und mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Das alles wird gesellschaftlich nur durchsetzbar sein, wenn auch die Bahn deutlich leiser wird.

**Beim Thema Fluglärm hat man jüngst in Frankfurt gesehen, wie erst ein weitgehendes Nachtflugverbot angekündigt wurde, und kaum war der Ausbau beschlossen, wurde die Regelung aufgeweicht. Da kann man schon den Eindruck bekommen, dass letztlich über die Köpfe der Betroffenen hinweg entschieden wird...**

**Flasbarth:** Es muss einfach erkannt werden, dass der Schutz vor Lärm insbesondere nachts keine ungerechtfertigte Forderung besonders sensibler Menschen mit leichtem Schlaf ist. Es ist vielmehr eine ganz zentrale Forderung im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes. Gerade der nächtliche Fluglärm ist besonders gesundheitsgefährdend. Und generell sollte man prüfen, ob der wirtschaftliche

Nutzen des Nachtflugverkehrs an einem Flughafen wirklich zusätzliche Gesundheitsgefahren rechtfertigt.

**Die technische Entwicklung geht ja zum Glück weiter. Erwarten Sie, dass die Lärminderung in nächster Zeit weiterkommt?**

**Flasbarth:** Unbedingt: Beim Schienengüterverkehr helfen neue Bremssysteme, für den Straßenverkehr gibt es schon jetzt leise Reifen und Fahrbahnbeläge. Im Flugverkehr könnten sich die Landeentgelte nach den Lärmemissionen der Flugzeuge richten. Und auch im Schienenverkehr könnten Trassenpreise - also das, was die Deutsche Bahn AG für die Nutzung bestimmter Schienenwege verlangt - künftig die Lärmemissionen berücksichtigen.

Die Fragen stellte Matthias Armbrorst (APD)