

*Der Deutsche Bundestag möge beschließen,*

die geltenden Grenzwerte des Lärmschutzes zugunsten der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Anwohner entlang bestehender und geplanter Autobahnen kurzfristig von z.Zt. 70(Tag)/60(Nacht) auf 65/50 und mittelfristig auf 60/40 dB(A) entsprechend den international anerkannten Umgebungslärmrichtlinien anzupassen und die Rechtsgrundlagen zum Schutz vor Verkehrslärm so zu ergänzen, dass den Kommunen stärkere Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidungen eingeräumt werden.

*Begründung:*

Bürgerbeschwerden und wissenschaftlich fundierte Ergebnisse nationaler und internationaler Studien zeigen, dass eine besondere Beeinträchtigung durch Autobahnlärm besteht. Auf Autobahnen gibt es keine Ruhephasen wie im Stadt-, Flug- oder Schienenverkehr, sondern es finden Dauerbelästigungen statt, insbesondere durch Lkw-Verkehr. Davon sind sogenannte Autobahngemeinden, deren Gebiete durch die Autobahn durchschnitten oder tangiert werden, besonders betroffen. Zudem begünstigt die meist großzügige Trassierung eine flächenhafte Ausbreitung des Schalls und damit eine weiträumige Verlärmung der anliegenden Gemeinden, so dass auch entfernt liegende Gebiete vom Autobahnlärm berührt sind. Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland leiden über 15 Mio. Menschen unter einer Dauerbeschallung. Lärmkarten (EU Richtlinie 2002/49), die mit erheblichem Aufwand erstellt und den Kommunen als Grundlage für die Ausarbeitung ihrer Lärmaktionspläne dienen, sind Makulatur weil sie weder in der Planung noch in der Ausführung oder beim Betrieb von Autobahnen berücksichtigt werden. Bestandsautobahnen werden bei Lärmschutzmaßnahmen trotz steigenden Verkehrsaufkommens mit dem Verweis auf unzeitgemäße Rechtsgrundlagen, die nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, vernachlässigt. Neu- oder Ausbaustrecken werden lediglich mit einem Minimum an Lärmschutzmaßnahmen geplant, obwohl hier eine Verpflichtung besteht, Lärmschutz zu realisieren, bei dem auch das Zusammenwirken von mehreren Lärmquellen berücksichtigt wird. Der außerordentliche Kostendruck des Auftraggebers auf die Planungsbehörden ist unverhältnismäßig und die Ergebnisse sind entsprechend. Die in diesem Zusammenhang auftretenden privaten und volkswirtschaftlichen Verluste sind immens. Sie sind zwar ausreichend erforscht und belegt, jedoch stark vernachlässigt oder einfach ignoriert worden. Gesundheitliche Schäden wie Schlafstörungen, Bluthochdruck, Depressionen und ein erhöhtes Herzinfarkt- und Schlaganfallrisiko einerseits sowie eine „schleichende Enteignung“ der Immobilienbesitzer andererseits sind ab einem Lärmpegel von >40/45 dB(A) nachweisbar. Die WHO Leitlinie „Night noise guidelines for Europe“ vom 08-10-2009 ist nur eine von vielen Studien zu diesem Thema. Allein die im Gesundheitsbereich entstehenden Kosten liegen in Deutschland bei mehr als € 1,8 Mrd., die mietbedingten Steuerausfälle werden auf € 3,4– 4,5 Mrd./Jahr geschätzt, die privaten Einbußen gehen bis zum wirtschaftlichen Totalverlust wegen Unverkäuflichkeit von Immobilien.

*Anregungen zur Diskussion:*

Vor dem Hintergrund dieser besonderen Lärmbelastungsprobleme ist ein Ausschöpfen der Ermessensspielräume bei der Anwendung bestehender und künftiger Rechtsgrundlagen zugunsten der Anwohner dringend geboten. Ziel und Zweck muss es sein, dem Schutz der Allgemeinheit vor Lärm, insbesondere durch Autobahnverkehr, besser Sorge zu tragen, die damit verbundenen Entscheidungskompetenzen zu dezentralisieren und den betroffenen Kommunen mehr Einflussmöglichkeiten zu gewähren, ihre Lärmaktionspläne und deren Umsetzung im Sinne der betroffenen Anlieger voranzutreiben. Es mag für einen Staat nicht immer einfach sein, seinen Fürsorgepflichten in Gänze nachzukommen. Dies ist jedoch eine besondere Gelegenheit, die Fürsorgebereitschaft zum Wohle der Bürger unter Beweis zu stellen und „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ um „Zumutbarkeit des Lärms“ zu ergänzen.