

Begrüßungsrede

des Staatssekretärs im nordrhein-westfälischen Umweltministerium
Dr. Alexander Schink aus Anlass der **Abschlussveranstaltung der
Werkstatt** zur Umgebungslärmrichtlinie am 18. Januar 2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Umgebungslärm ist in den dicht besiedelten Ballungsräumen Nordrhein-Westfalens nach wie vor das Umweltproblem Nummer Eins. Trotz zahlreicher Fortschritte insbesondere bei industriellen Anlagen und Maschinen ist der Durchbruch bei der Lärmbekämpfung bisher nicht erfolgt. Über 80 Prozent der Deutschen fühlen sich durch Lärm belästigt. Ruhezeiten sind rar.

Hauptursache für die oft unerträgliche Lärmbelastung in den Städten und Gemeinden ist der Verkehrslärm. Hohe Wachstumsraten haben dazu geführt, dass der Verkehrslärm nur schwer in den Griff zu bekommen ist. Eine wirksame Lärminderung beim Verkehr scheiterte in der Vergangenheit häufig an den immensen Kosten.

Umgebungslärm stellt anders als Luftverunreinigungen ein lokales und damit städtisches Umweltproblem dar. Zum einen finden in den Städten und Gemeinden die meisten wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten statt, die Lärm verursachen. Zum anderen ist es gerade das Wohnumfeld mit dem sich die Bevölkerung im starken Maße identifiziert. Hier erfahren die Menschen die Lärmprobleme hautnah.

Für die nordrhein-westfälische Landesregierung ist der Schutz vor Lärm eines der wichtigsten umweltpolitischen Anliegen. Dabei erwarten wir von der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Zukunft wesentliche Fortschritte.

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht die Erfassung der Lärmbelastung in Ballungsräumen, an den Hauptverkehrsstraßen, an den Hauptstrecken der Bahn und im Umland der großen Flughäfen vor. Dies geschieht auf der Grundlage verbindlicher Terminpläne. Für die wichtigsten Lärmquellen müssen zum Beispiel bis Mitte 2007 strategische Lärmkarten aufgestellt werden. Für Belastungsbereiche sind anschließend Aktionspläne zur Lärminderung zu erarbeiten.

Anders als im Bereich der Luftreinhaltung enthält die Umgebungslärmrichtlinie keine Grenzwerte, die eingehalten werden müssen. Der Terminplan der EU zwingt allerdings die zuständigen Behörden dazu, sich mit der Lärmproblematik auseinander zu setzen, die Probleme zu erkennen, die Öffentlichkeit zu informieren und für Abhilfe zu sorgen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist hier ein wichtiges Element. Sie wird wesentlich dazu beitragen, dass die zukünftigen Lärmaktionspläne fachlich und politisch überzeugend ausgestaltet und an den Belangen der Betroffenen ausgerichtet werden. Sie wird aber auch den politischen Druck erhöhen, die Pläne zu verwirklichen.

Die wesentlichen Teile der EU-Richtlinie sind mittlerweile in deutsches Recht umgesetzt. Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung stützen sich nun in Deutschland auf den sechsten Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Eine ergänzende Verordnung konkretisiert die Anforderungen an die Lärmkartierung.

Den Städten und Gemeinden kommt bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie eine Schlüsselrolle zu. Gemäß § 47 e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind zunächst die Gemeinden für die Aufgaben zuständig. Das Land kann aber auch andere Behörden für zuständig erklären.

Für die Zuständigkeit der Gemeinden spricht, dass Lärm in der Regel kleinräumige Konflikte verursacht, die vor allem durch örtliche Planungen und Maßnahmen bekämpft werden müssen. Hinzu kommt, dass eine erfolgreiche

Lärmaktionsplanung ohne aktive Beteiligung der Kommunen praktisch nicht realisierbar ist. Die Umsetzbarkeit der Planung hängt maßgeblich von der Erarbeitung individueller - auf die jeweilige Gemeinde zugeschnittener – Maßnahmenkonzepte und von der Akzeptanz vor Ort ab.

Fraglich ist allerdings, inwieweit die Kommunen in der Lage sind, die neuen Aufgaben zu bewältigen. Die Umgebungslärmrichtlinie fordert die Kartierung des Umgebungslärms in einem bislang unbekanntem und somit auch nicht erprobtem Ausmaß. Zahlreiche Fragen, zum Beispiel wie die von der EU geforderten Informationen zu ermitteln sind, welche technischen Randbedingungen hierbei zu beachten sind und wie die an der Umsetzung beteiligten Betreiber und Behörden zusammenarbeiten sollen, sind bisher noch nicht abschließend geklärt.

Mein Haus hat deshalb in Kooperation mit dem Städtetag Nordrhein-Westfalen eine Werkstatt zur Umgebungslärmrichtlinie durchgeführt. Im Rahmen der Werkstatt sollte eine sachgerechte und kostengünstige Vorgehensweise für die Erstellung der Lärmkarten entwickelt werden. Teilnehmer der Werkstatt waren Vertreter aus nordrhein-westfälischen Kommunen, Landesbehörden sowie weiteren Institutionen. Die Moderation der Werkstatt erfolgte durch das Deutsche Institut für Urbanistik.

Zu Beginn der Werkstatt wurde deutlich, dass ein Hauptproblem bei der Lärmkartierung in der Sichtung, Zusammenführung und Verschneidung der vorhandenen Datenbestände besteht. Mein Haus hat deshalb die Universität Bonn kurzfristig mit einer Machbarkeitsstudie zur Datenmodellierung beauftragt. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie konnten in die laufenden Werkstattgespräche eingebracht werden.

Die Ergebnisse der Werkstatt und der Machbarkeitsstudie sind für die nordrhein-westfälische Landesregierung von großer Bedeutung. Dies aus zwei Gründen:

1. Sie sollen den Kommunen die notwendige fachliche Hilfestellungen für ihre Arbeiten liefern.
2. Sie sollen aber auch aufzeigen, ob die Aufgabenzuweisung an die Kommunen zweckmäßig ist und wo das Land in Zukunft Hilfestellung geben kann.

Ich möchte mich deshalb an dieser Stelle beim Städtetag Nordrhein-Westfalen, der Universität Bonn, dem Deutschen Institut für Urbanistik sowie bei allen Werkstattteilnehmern ganz herzlich für die gute Zusammenarbeit bedanken.

Es ist uns wichtig, die bisherigen Ergebnisse der Werkstatt abschließend in einem erweiterten Kreis zu erörtern. Hierzu soll die heutige Veranstaltung dienen. Ich wünsche mir deshalb für die Veranstaltung rege Diskussionen und wertvolle Anregungen und insgesamt einen guten Verlauf.