

## **Richtige Schwerpunktsetzung statt Problemverlagerung bei Lärmaktionsplanung!**

21.02.2013

Die Europäische Union hat sich mit mehreren Rechtssetzungsakten ambitionierte Ziele für eine aktive Lärmschutzpolitik gegeben. Die Umsetzung durch die Mitgliedstaaten erfolgt in Deutschland durch die Kommunen, die in Ballungsgebieten spätestens bis zum 18. Juli 2013 Lärmaktionspläne aufstellen müssen, die die Erreichung der europäischen Ziele ermöglichen.

unternehmer nrw unterstützt die Bestrebungen aller betroffenen und beteiligten Akteure im Interesse eines übergreifenden Ansatzes im Bereich der Lärmvermeidung und Lärmreduzierung. Gerade Wirtschaft und Industrie haben z. B. im Bereich des anlagebezogenen Lärmschutzes, der Fahrzeugtechnik, aber auch der Einrichtung hocheffizienter Logistikketten in den vergangenen Jahrzehnten ganz erhebliche Verbesserungen in diesem Bereich ermöglicht.

Tatsache ist aber auch, dass durchgreifende Verbesserungen an Brennpunkten in vielen Fällen nur durch einen Ausbau- bzw. die Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur erzielbar sind. Diese werden allerdings vor dem Hintergrund leerer öffentlicher Kassen bzw. anderer Prioritätensetzung oft nicht oder nur unzureichend verwirklicht.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen verengt sich das theoretisch sehr breite Instrumentarium des Lärmschutzes in der Praxis oft auf Beschränkungen der Verkehrsträgernutzung, die tendenziell im Widerspruch zu einer sinnvollen Nutzung des widmungsmäßigen Gebrauchs des Verkehrsträgers stehen.

Regelmäßig handelt es sich um Beschränkungen vor allem des LKW-Verkehrs in verschiedenen Ausprägungen, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Nachtfahr- oder weitergehende Fahrverboten. Je einschneidender die Beschränkungen sind, desto mehr stellt sich auch die Frage der Kosteneffizienz der für die Infrastruktur eingesetzten öffentlichen Mittel.

Zudem stellt diese Fokussierung auf eine Beschränkung der Nutzung im Verhältnis zu dem damit Erreichbaren eine unbefriedigende Lösungsvariante dar. In vielen Fällen finden faktisch Verlagerungen von Problemzonen, aber keine nachhaltigen Lösungen statt. Zudem sind nicht selten vor Ort ansässige Unternehmen massiv betroffen, da etwa ein Nachtfahrverbot für ein im Drei-Schicht-Betrieb agierendes Unternehmen gravierende Beeinträchtigungen der erforderlichen Logistikketten zur Folge haben kann. So ist es kein Einzelfall, wenn z.B. ein größeres mittelständisches Unternehmen im Jahr über 6000 Anlieferungen zu verzeichnen hat und damit bei einer Fünf-Tage-Woche im Schnitt mehr als 25 Anlieferungen täglich. Die Unterbrechung der entsprechenden Verkehrsanbindung kann dabei je nach anfallender Streckenverlängerung zu Mehrkosten von mehreren hunderttausend Euro führen. Diese Kalkulationen können Investitionsentscheidungen nachhaltig beeinflussen und den „Bonus“ der zentralen verkehrlichen Lage und guten Verkehrsanbindung von Standorten in NRW gefährden.

Notwendig ist daher, dass bei den regelmäßig erfolgenden Evaluierungen bestehender europäischer und nationaler Lärmschutzvorschriften vermehrt die Machbarkeit der Zielerreichung ins Auge genommen wird und ganzheitlichen Lösungen der Vorzug vor „Reparaturmaßnahmen“ durch Nutzungsbeschränkungen der Verkehrsträger gegeben wird. Eine grundsätzliche Tendenz, teure Infrastruktur bereit zu stellen, aber zusehends eingeschränkter der Nutzung zuzuführen, führt in die falsche Richtung.

Weiterhin müssen Ausnahmeregelungen für die örtliche Wirtschaft (z.B. keine Absperrung der letzten 100 m vor einer Autobahnzufahrt etc.) intensiv genutzt werden, um weiterhin wirtschaftliches Handeln möglich zu machen. Zudem muss die Wirtschaft wissen, welche Entwicklungsperspektive sie für die nächsten Jahre und Jahrzehnte hat: Auch Ausnahmenvorschriften sind nur eine „Nothilfe“ und kein nachhaltiges Argument bei Investitionsentscheidungen für einen Standort, bei dem Unsicherheit über die Entwicklungsperspektiven bestehen.

**Vor diesem Hintergrund fordern unternehmer nrw und der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik die Berücksichtigung folgender Kernpunkte im Bereich der Lärmpolitik:**

1. Umfangreiches Screening von Machbarkeitspotentialen und Zielen bei anstehenden Evaluationen bestehender europäischer und nationaler Landesvorschriften im Bereich des Lärmschutzes
2. Durchführung belastbarer Kostenfolgeabschätzungen bei entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen im Interesse eines transparenten Diskussionsprozesses
3. Konsequente Nutzung der gesetzlichen Spielräume zur Erstellung maßgeschneiderter Lärmschutzkonzepte vor Ort, die die Beeinträchtigungen der örtlich betroffenen Wirtschaft auf das notwendige Maß begrenzen
4. Erstellung langfristiger Lärmschutzkonzepte, die Unternehmen eine Perspektive über die entsprechenden Entwicklungen der nächsten Jahre geben
5. Frühzeitige Einbindung aller potentiell betroffenen Unternehmen in den Planungsprozess und damit Nutzung des ökonomischen Sachverständes für die Maßnahmen
6. Verzicht auf Verkehrsbeschränkungen zwischen Gewerbegebieten und Bundesfernstraßen
7. Intensive Berücksichtigung von Lärmschutz-Maßnahmen beim Neubau von Infrastruktur, wie beispielsweise die Verwendung neuere Asphalte (OPAs), Schallschutzwände bzw. Randbegrünung
8. Gleiche Lärmschutzwerte für alle Verkehrsträger