

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 6

18. März 2011



Inhaltsverzeichnis

1.	Nachrichten des Arbeitsrings Lärm der DEGA.....	2
1.1.	Nachruf Joachim Hans Beckers.....	2
1.2.	Stellungnahme des ALD zur Änderung des Landes-Immissionsschutzgesetzes von Rheinland-Pfalz (LImSchG-RP) - Gesetzentwurf der Landesregierung.....	3
1.3.	3. Sitzung des ALD-Beirats.....	4
1.4.	Internationaler Bahnlärmkongress 2010.....	4
1.5.	Bundesregierung beschließt den „Umweltbericht 2010“.....	5
1.6.	Bundeskabinett beschließt Gesetz zur Privilegierung von Kinderlärm.....	6
1.7.	Lärm und Flugrouten.....	7
1.8.	Aktuelle Themen des Lärmschutzes.....	8
1.9.	Veranstaltungen und Termine.....	9
1.10.	Projekte.....	10
2.	Diskussionsforum.....	12
3.	Veröffentlichungen: Gesetze, Verordnungen, Texte, Vorträge,	15

1. Nachrichten des Arbeitsrings Lärm der DEGA

1.1. Nachruf Joachim Hans Beckers

Joachim Hans Beckers, ehrenamtliches Mitglied des ALD-Beirats, ist völlig unerwartet an den Folgen eines Unfalls gestorben. Die DEGA und der ALD trauern um ihr unermüdliches Mitglied, dessen ehrenamtliches Engagement in unseren Reihen sehr groß war. Gerne hätten wir z. B. noch von seinen tiefen Kenntnissen für unsere geplante Schrift zum Fluglärm profitiert.

Wir werden Herrn Beckers nicht vergessen und sein Einsatz gegen Fluglärm sehr vermissen.

Herr Beckers setzte sich aber nicht nur in der DEGA und dem ALD für den Lärmschutz ein, sondern war vor allem in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF), zuletzt als Vizepräsident, aktiv. Im Folgenden können Sie den Nachruf der BVF lesen:

Joachim Hans Beckers verstorben - Mit vollem Engagement gegen Fluglärm

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) trauert um ihren Vizepräsidenten Joachim Hans Beckers aus Ratingen, der plötzlich und unerwartet im Alter von 79 Jahren an den Folgen eines Unfalls gestorben ist. Mit ihm verlieren wir eine der profiliertesten Persönlichkeiten Deutschlands im Kampf gegen den Fluglärm, so der Präsident der Bundesvereinigung, Helmut Breidenbach.

Joachim Hans Beckers war vor über 40 Jahren Gründungsmitglied des Verbands und hat ihn in den folgenden Jahrzehnten als Präsident und Vizepräsident entscheidend geprägt und geführt. Er war maßgeblich beteiligt an der Entstehung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm 1971, in dem erstmals Schutzansprüche für die betroffene Bevölkerung formuliert wurden. Gleiches gilt für die Novellierung des Gesetzes, die sich seit der Beauftragung durch den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages Ende 1997 über mehr als zehn Jahre und vier Bundesregierungen erstreckte. Neu aufgenommen wurde hier ein besonderer Schutz vor Fluglärm in der Nacht.

Joachim Hans Beckers repräsentierte als Vorsitzender des Dachverbands mehr als hundert über ganz Deutschland verteilte Fluglärmverbände und -initiativen sowie etwa 40 besonders vom Fluglärm betroffene Städte und Gemeinden.

Bis zuletzt war er zudem Generalsekretär der 1968 in Straßburg gegründeten Union Européenne contre les Nuisances des Avions (UECNA), dem europäischen Dachverband der nationalen Vereinigungen gegen Fluglärm, und fungierte damit als Kontaktstelle zwischen der europäischen und nationalen Gesetzgebung. Letztes größeres Projekt ist hier die Begleitung der Umsetzung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht. In der Folge müssen für alle Ballungsgebiete und Standorte von größeren Flughäfen die wesentlichen Lärmarten gemessen und kartiert werden und Aktionspläne zur Minderung des Lärms aufgestellt werden.

Joachim Hans Beckers gilt als ausgewiesener Fachmann vor allem für technische Fragen und war Mitglied in verschiedenen nationalen Gremien wie beim Deutschen Institut für Normung (DIN) in Berlin. Er vertrat die Bundesvereinigung gegen Fluglärm in mehreren an das Verkehrs- oder Umweltministerium des Bundes oder der Länder angegliederten Ausschüssen. Geschätzt wurde sein Rat auch als Mitglied in Fluglärmkommissionen an mehreren deutschen Flughäfen wie in Düsseldorf, Dortmund, Essen/Mülheim, Leipzig oder Dresden.

Joachim Hans Beckers verfasste über 50 Fachartikel zum Fluglärm und war Mitherausgeber eines Kompendiums über Fluglärmthemen und eines weiteren Fachbuchs über 40 Jahre Fluglärmbekämpfung in Deutschland.

Er war für uns selbst wie ein Kompendium und bis ins hohe Alter ein Vorbild an Einsatz im Ehrenamt – dafür erhielt er als besondere Anerkennung auch das Bundesverdienstkreuz. Wir werden ihn schmerzlich vermissen und verneigen uns mit hohem Respekt vor seiner Lebensleistung.

Helmut Breidenbach, Präsident der BVF

1.2. Stellungnahme des ALD zur Änderung des Landes-Immissionsschutzgesetzes von Rheinland-Pfalz (LImSchG-RP) - Gesetzentwurf der Landesregierung (Drucksache 15/5124)

Der ALD hatte Anfang Januar 2011 die Möglichkeit, zur o. g. Gesetzesänderung Stellung zu nehmen und bewertete die vorgeschlagenen Änderungen zum Kinderlärm (Entwurf § 3 (2)), zur Außengastronomie ((Entwurf § 4 (4)) und zu im Freien betriebenen Geräte und Maschinen (Entwurf § 8) folgendermaßen:

Kinderlärm

Der ALD tritt für die Privilegierung des Kinderlärms ein. Die vorgeschlagene Änderung wird deshalb im Grundsatz unterstützt. Die Aussage allerdings, dass Kinderlärm grundsätzlich keine schädliche Umwelteinwirkung ist, sollte – da auch nicht sachgerecht¹ – gestrichen werden, da Kinderlärm in der Tat zu erheblichen Belästigungen führen kann. Dies zu negieren, würde den subjektiven Empfindungen der Betroffenen nicht gerecht und könnte bewirken, dass nach dem Stand der Technik mögliche schallmindernde Maßnahmen unterbleiben und das Minimierungsgebot für unvermeidbare Geräuschemissionen ohne Not außer Acht gelassen wird.

Wir teilen die Auffassung, dass die vorgeschlagene Formulierung vor allem Ausdruck einer politischen Bewertung („Signalwirkung“) ist und gerichtliche Auseinandersetzungen nicht verhindern wird, die im Bereich des verhaltensbezogenen Kinderlärms weit überwiegend ohnehin zu Gunsten des Kinderlärms entschieden werden.

Es wäre für einen eindeutigen Vollzug der Vorschrift zudem hilfreich, die Begriffe „grundsätzlich“ und „in der Regel“ durch Ausführungsbestimmungen zu konkretisieren (z. B. wie mit Ruhezeiten und Aufenthalts- oder Spielverboten in Hausordnungen umzugehen ist).

Außengastronomie

Der ALD misst dem Schutz der Nachtruhe hohe Bedeutung zu. Gestörter Schlaf führt zu Leistungseinbußen und auf Dauer zu Gesundheitsschäden. Deshalb ist grundsätzlich daran festzuhalten, dass eine ungestörte Nachtruhe von mindestens acht Stunden gewährleistet ist (vulnerable Gruppen der Bevölkerung wie Kinder brauchen eher eine längere Schlafdauer).

Für den Lärm von Anlagen definieren die baunutzungsabhängigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm die Zielpegel für die Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen. Der Anwendungsbereich der TA Lärm (Nr. 1) schließt Freiluftgaststätten zwar aus, aber die dort genannten Immissionsrichtwerte sollten dennoch zur Orientierung bei der Beurteilung von Geräuschen der Außengastronomie herangezogen werden.

Über die geltende Regelung hinausgehende Verschiebungen des Nachtbeginns müssen das Recht auf eine ungestörte achtstündige Nachtruhe berücksichtigen und können deshalb nur in Ausnahmefällen möglich sein. Auch in Ausnahmefällen sollten, bis auf seltene Ereignisse, Ver-

¹ Andere Länder privilegieren den verhaltensbezogenen Kinderlärm ohne diesen Verweis (z. B. Berlin)

schiebungen des Nachtbeginns auf keinen Fall über 24:00 Uhr hinausgehen. Von der Möglichkeit einer nicht begrenzten Verschiebung der Nachtzeit raten wir dringend ab.

Wir begrüßen in diesem Zusammenhang das vorgeschlagene Minimierungsgebot. Insgesamt empfehlen wir nach dem Beispiel von Berlin, konkretisierende Ausführungsbestimmungen der Landesregierung zu erlassen, die Immissionsbegrenzungen festlegen, die Prüfung von Minderungsmaßnahmen gemäß Seite 7 des Änderungsvorschlags und einen Katalog von Nebenbestimmungen² vorschreiben.

Im Freien betriebene Geräte und Maschinen

Gegen die Änderungsvorschläge bestehen keine Bedenken. Präzisierungen sollten ebenfalls in Ausführungsregelungen getroffen werden. Ob es in dringendem öffentlichem Interesse geboten sein kann, Müllbehälter vor 7:00 Uhr zu leeren, erscheint uns zweifelhaft, vor allem dann, wenn dies mit erheblichen impulshaltigen Geräuschen verbunden ist (z. B. beim Leeren von Müllbehältern mit Glas).

1.3. 3. Sitzung des ALD-Beirats

Am 25. November 2010, unmittelbar vor dem Parlamentarischen Abend des ALD (siehe 1.10), fand die 3. Sitzung des ALD-Beirats statt, in der die ALD-Leitung über die Aktivitäten und Projekte aus dem Jahr 2010 berichtete und anschließend mit den 19 anwesenden Mitgliedern des ALD-Beirats diskutierte.

1.4. Internationaler Bahnlärmkongress 2010

Die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e. V. hat in Zusammenarbeit mit mehreren Bürgerinitiativen (Pro Rheintal, IG Bohr, AGUS – Alliance gegen Umweltschäden durch Schienenverkehr – etc.) am 13. und 14. November 2010 den Internationalen Bahnlärmkongress 2010 in Boppard durchgeführt (<http://www.ibk2010.de/>). Am Kongress nahmen etwa 370 Personen teil:

- Vertreter der Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm und anderer Verbände wie Allianz pro Schiene etc.
- Politik und Verwaltung (Abgeordnete des Bundestags und der Landesparlamente, Bürgermeister, BMVBS, Umweltbundesamt)
- Vertreter der Bahn
- Lärmschutzexperten aus Ingenieurbüros, Hochschulen und Industrie

Die Veranstaltung umfasste im Wesentlichen die folgenden Blöcke:

- Vorstellung der europäischen Initiativen gegen Schienenverkehrslärm
- Lärmwirkungen
- Rechtsschutz vor Schienenverkehrslärm
- Lärminderungspotential
- Darstellung technischer Einzelmaßnahmen

Die „Strategischen Konzepte des ALD zur Minderung des Schienenverkehrslärms“ hat der Vorsitzende der ALD-Leitung M. Jäcker-Cüppers im Block „Rechtsschutz vor Schienenverkehrslärm“ vorgestellt.

² siehe z. B. die AV LImSchG Bln, Nr. 11 (7): Benachrichtigung Betroffener, Hinweisschilder für Gäste, verhaltensbedingten Lärm zu unterlassen, Benennung eines verantwortlichen Ansprechpartners des Betriebs etc.

Die meisten Präsentationen sind inzwischen ins Internet gestellt worden, siehe <http://www.ibk2010.de/info.html>).

In den zahlreichen Diskussionen haben sich als wesentliche Forderungen der Initiativen herausgestellt:

- Abschaffung des Schienenbonus
- Einführung eines Maximalpegelkriteriums
- Einführung lärmabhängiger Trassenpreise in Kombination mit der zeitlichen Perspektive eines Fahrverbots für laute Güterwagen in Europa

Im Rahmen der Tagung wurde die European Rail Noise Federation (ERNF) mit Mitgliedern aus Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden und Italien gegründet. Die Forderungen der ERNF sind z. B. auf der Internetseite der Landesumweltagentur Bozen nachzulesen (siehe http://www.provinz.bz.it/lpa/285.asp?redas=yes&aktuelles_action=4&aktuelles_article_id=345664).

1.5. Bundesregierung beschließt den „Umweltbericht 2010“

Am 30.11.2010 hat das Kabinett den Umweltbericht 2010 beschlossen (siehe http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/umweltbericht_2010.pdf)

Der Umweltbericht enthält auch umfangreiche Aussagen zum Lärmschutz:

- Die Bundesregierung nimmt die Aussagen des Umweltbundesamtes zu den gesundheitlichen Risiken des Verkehrslärms ernst: „Das Umweltbundesamt schätzt aufgrund von Studien, dass in Deutschland jährlich bis zu 4.000 Herzinfarktfälle auf Straßenverkehrslärm zurückzuführen sind. Die Vermeidung bzw. der Schutz vor Verkehrslärm ist deshalb auch aus gesundheitlicher Sicht ein Kernelement nachhaltiger Verkehrspolitik.“ (S. 160).
- Der Umweltbericht thematisiert den Bezug des Lärmschutzes zur Umweltgerechtigkeit: „Nachhaltige Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft bedeutet auch gerechte Entwicklung. Daher müssen wir das Thema Umweltgerechtigkeit weiter im Blick behalten. Die sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen sind von Umweltbelastungen (vor allem durch Lärm und Luftschadstoffe) regelmäßig stärker belastet als andere Teile der Bevölkerung. Besonders Augenmerk müssen wir aber auch auf jene Teile der Bevölkerung richten, die besonders empfindlich auf Umweltbelastungen reagieren.“ (S. 162).
- Die Bundesregierung sieht weiteren Bedarf in der Lärmwirkungsforschung: „Um die Beurteilungsmaßstäbe für die bedeutenden Lärmquellen zielgerichtet fortzuentwickeln und erforderliche Lärminderungsmaßnahmen identifizieren und umsetzen zu können, sind fundierte Kenntnisse über die Wirkungen der Lärmimmissionen erforderlich. Dabei geht es sowohl um erhebliche Belästigungen als auch um Gesundheitsrisiken. Dies gilt auch für die Wirkungen tonhaltiger Geräusche, vor allem in tiefen Frequenzbereichen, um die Effizienz der Lärminderungsmaßnahmen zu sichern. Deshalb ist weitere Forschung zu diesem Themenkomplex geplant.“ (S. 188/189)
- Beim Schutz vor Verkehrslärm bezieht sich der Umweltbericht u. A. auf das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II von 2009 mit den dort angegebenen Minderungszielen (siehe ALD-Newsletter 3 und 4, <http://www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter-archiv>) und stellt die jüngst erfolgten Intensivierungen der Verkehrslärmschutzpolitik heraus:
 - die Verdopplung der Mittel für die Lärmsanierung an Bundesstraßen und Schienenwegen auf insgesamt 150 Millionen Euro pro Jahr;

- weitere 100 Millionen Euro aus den Konjunkturpaketen der Bundesregierung für innovative Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes;
- der Förderzweck Lärmsanierung kommunaler Straßen im Konjunkturpaket II für die Jahre 2009 bis 2011.
- Für die weitere Minderung des Verkehrslärms ist u. A. geplant:
 - Verschärfung der Lärmgrenzwerte für neue Verkehrsflugzeuge im Rahmen der ICAO
 - Fortschreibung der Grenzwerte für Kraftfahrzeuge (seit 1995 unverändert!): „Dabei ist darauf zu achten, dass eine reale Geräuschverbesserung eintritt und die Grenzwerte nicht nur verfahrensbedingt herabgesetzt werden.“ Auch mit der „Förderung der Elektromobilität setzt er (der Bund) einen Akzent für Lärmschutz an der Quelle, der perspektivisch vor allem verkehrsreiche Kreuzungen innerorts von störendem Verkehrslärm entlasten wird.“ (S. 231)
 - Eine Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge auf der Grundlage des von der Bundesregierung geförderten Forschungsvorhabens „Leiser Zug auf realem Gleis“ wird angestrebt. „Als Anreiz zur Entwicklung und zum Einsatz moderner geräuscharmer Technik soll außerdem ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt werden – zunächst auf nationaler Ebene, bevor voraussichtlich ab 2016 auch auf europäischer Ebene eine Verpflichtung zur Einführung eines solchen Systems bestehen wird. Ein entscheidender und kritischer Punkt für das Gelingen dieses Projektes sind die Entwicklung und die Verfügbarkeit der sogenannten LL-Verbundstoffsohlen, welche eine kostengünstige Umrüstung vorhandener Güterwagen auf lärmarme Bremstechnik erlauben.“ (S. 231/232)

1.6. Bundeskabinett beschließt Gesetz zur Privilegierung von Kinderlärm

Das Bundeskabinett hat am 16.02.2011 den vom Bundesumweltministerium vorgelegten Entwurf für ein Gesetzes zur Privilegierung von Kinderlärm, der von Kindertageseinrichtungen und Kinderspielflächen ausgeht, beschlossen. „Mit dem Gesetz zur Privilegierung des Kinderlärms setzen wir ein klares gesetzgeberisches Signal für eine kinderfreundliche Gesellschaft. Kinderlärm muss unter einem besonderen Toleranzgebot der Gesellschaft stehen und darf nicht wie Lärm von Industrieanlagen behandelt werden“, sagte Bundesumweltminister Norbert Röttgen.

Mit dem Gesetz soll das geltende Lärmschutzrecht weiterentwickelt werden. Durch eine Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes wird sichergestellt, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielflächen und ähnlichen Einrichtungen durch Kinder hervorgerufen werden, im Regelfall keine „schädliche Umwelteinwirkung“ sind. Zudem dürfen bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen Immissionsgrenz- und -richtwerte, wie sie beispielsweise für Industrie- und Sportanlagen gelten, nicht herangezogen werden. Diese können dem Toleranzgebot für Kinder nicht gerecht werden.

Flankierend beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, im Rahmen der anstehenden Bauplanungsrechtsnovelle die Baunutzungsverordnung zu ändern. Ziel ist dabei, in reinen Wohngebieten Kindertageseinrichtungen generell zuzulassen, und zwar in einer Größenordnung, die der Gebietsversorgung angemessen ist. „Ich begrüße diese Änderung der Baunutzungsverordnung. Sie trägt dazu bei, dass der erforderliche Ausbau der Kinderbetreuung sehr erleichtert wird“, betonte Röttgen.

Das grundsätzliche Anliegen des Gesetzes wird auch vom ALD geteilt. Mit dieser Gesetzesankündigung, ist dem behördlichen Vollzug vor Ort aber nicht ganz geholfen. Hauptkritikpunkt zur Regelfallbestimmung des Umweltministeriums ist, dass sie droht, zu weitreichend und undifferenziert über das Ziel einer klarstellenden Privilegierung von Kindereinrichtungen hinauszugehen. Die Aussage, dass Kinderlärm grundsätzlich keine schädliche Umwelteinwirkung ist, sollte vermieden werden, da Kinderlärm in der Tat zu erheblichen Belästigungen führen kann. Dies zu negieren, würde den subjektiven Empfindungen der Betroffenen nicht gerecht und könnte bewirken, dass nach dem Stand der Technik mögliche schallmindernde Maßnahmen unterbleiben und das Minimierungsgebot für unvermeidbare Geräuschemissionen ohne Not außer Acht gelassen wird. Beispielhaft sei genannt, dass unnötiger Kinderlärm schon vermieden werden kann (z. B. den Maschendrahtzaun nicht als Prallplatz für Ballspiele nutzen, Bobbycars nicht auf den gepflasterten Teil des Spielhofes betreiben o. Ä.). Mit dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf wird die Bewertung von vermeidbarem Kinderlärm nach wie vor den Zivilgerichten vorbehalten bleiben. Einige Bundesländer werden diesen Sachverhalt auch im Bundesrat durch Änderungsanträge klarstellen.

1.7. Lärm und Flugrouten

Selten hat ein Lärmproblem so die Gemüter der Menschen erregt und die Aufmerksamkeit der Medien erhalten, wie in den letzten Monaten, anlässlich des Streits um die Flugrouten am neuen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) und auch am Flughafen Frankfurt/Main.

Am 06.09.2010 hatte die Deutsche Flugsicherung (DFS) für den Flughafen BBI Flugrouten vorgestellt, die sich deutlich von denen unterscheiden, die in das Planfeststellungsverfahren eingegangen waren und zu Lärmbelastungen in bisher nicht betroffenen Gemeinden führen würden.

An dieser Stelle möchten wir noch einmal die Positionen des ALD zur Minderung des Fluglärms (siehe <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/veranstaltungen/nachtfluglaerm/jaecker-cueppers.pdf>) in Erinnerung bringen, die im ALD-Newsletter Nr. 4 und auf der Tagung „Nachtfluglärm“ des UBA am 20.04.2010 in Berlin vorgestellt wurden:

- Vorrang bei der Minderung des Fluglärms müssen die quellenbezogenen Maßnahmen haben:
 - Der Flugverkehr trägt – wie auch die anderen Verkehrsträger – nicht alle Kosten, die sein Betrieb verursacht. Vor allem die externen Umweltkosten (Lärm, Klimagase, Luftschadstoffe etc.), die der Allgemeinheit und den Betroffenen aufgebürdet werden, gehen nur ungenügend in die Preise ein; mit negativen Folgen für die Verkehrserzeugung. Deshalb sind der Abbau von Subventionen und die Internalisierung der externen Kosten des Flugverkehrs geboten. Die im letzten Jahr eingeführte Ticketabgabe (vgl. ALD-Newsletter Nr. 5) ist ein Schritt in die richtige Richtung.
 - Das technische Lärminderungspotential bei den Flugzeugen muss ausgeschöpft werden. Dazu müssen die Geräuschgrenzwerte weiter verschärft und die Anreizsysteme für den Einsatz leiser Flugzeuge verbessert werden.
 - An- und Abflugverfahren sind auch nach Maßgabe des Lärmschutzes zu optimieren.
 - Aus der Sicht des Lärmschutzes sind weitgehende Betriebsbeschränkungen zum Schutz der Nachtruhe erforderlich. Die Gewährleistung des besonderen Schutzes der Nachtruhe der Bevölkerung (Luftverkehrsgesetz § 29b (1), Satz 2) sollte erhalten bleiben.

- Der Vorrang des quellenbezogenen Schutzes bei Neuplanungen und wesentlichen Änderungen ist im Fluglärmschutzgesetz festzulegen.
- Für die Wahl der Flugrouten sollte der Lärmschutz Vorrang vor „wirtschaftlichen“ Gesichtspunkten haben.
- Es sind geeignete und anerkannte Bewertungsverfahren auf der Basis der Lärmwirkungsforschung für die akustisch optimierte Wahl der Flugrouten zu entwickeln. Die Vermeidung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen hat dabei Vorrang.
- Lärmkonflikte müssen bereits umfassend im Planfeststellungsverfahren gelöst werden.

1.8. Aktuelle Themen des Lärmschutzes

Regierungspräsidium Freiburg hält die Planung der Deutschen Bahn für den Neu- und Ausbau der Rheintalbahn im Bereich Offenburg für nicht genehmigungsfähig

In seiner Pressemitteilung vom 18.01.2011 teilt das Regierungspräsidium Freiburg mit, dass es die Planung der Deutschen Bahn für den Neu- und Ausbau der Rheintalbahn im Bereich Offenburg (Planfeststellungsabschnitt PfA 7.1 (Offenburg-Hohberg)) für nicht genehmigungsfähig hält (siehe <http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1322746/index.html>).

Das Regierungspräsidium ist im Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Ausbau der Strecken Karlsruhe-Basel – Teil des Korridors Rotterdam-Genua und damit eine der wichtigsten europäischen Schienentrassen – die Anhörungsbehörde, die die Anhörung zu den Plänen der Bahn und die Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange und betroffener Bürger/innen organisiert.

Das Regierungspräsidium bemängelt vor allem die vorgesehenen Maßnahmen zum Lärmschutz: „Besonders gravierend ist für das RP, dass die Bahn die vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte mit aktiven Schallschutzmaßnahmen großräumig nicht einhalten kann; und dies trotz insgesamt ca. 16 km Lärmschutzwände, die auf Dammlagen bis zu 12,5 Meter über das Gelände ragen und trotz besonderer Gleispflegemaßnahmen, welche der Bahn einen Abschlag von 3 dB(A) bei der Lärmberechnung ermöglichen. Die Folge: Bei rund 4.000 Wohnungen, d. h. bei mehr als 8.000 Bürgerinnen und Bürgern sehen die Antragsunterlagen passive Lärmschutzmaßnahmen (d. h. insbesondere Lärmschutzfenster) vor. Auch steht das Ziel der Umgebungslärmrichtlinie, den Umgebungslärm zu verhindern, ihm vorzubeugen oder ihn zu mindern, im Konflikt zum Vorhaben. Diese EU-Richtlinie liefe für weite Teile von Offenburg damit völlig ins Leere. Außerdem wäre das Offenburger Ortsbild durch die vorgesehenen Lärmschutzwände massiv beeinträchtigt ...“.

Hier wird wieder einmal deutlich, dass das Lärmproblem die Entwicklungspotentiale des Schienenverkehrs erheblich blockiert. Die Bahn muss deshalb so rasch wie möglich das volle Minderungspotenzial an der „Quelle“, d. h. an den Fahrwegen und Fahrzeugen, die kostengünstiger und visuell nicht beeinträchtigend sind, ausschöpfen.

Elektrofahrzeuge mit künstlichen Geräuschen

Der US-Kongress verabschiedete am 16.12.2010 ein Gesetz, wonach Elektroautos im Straßenverkehr deutlich zu hören sein müssen. Das Gesetz sieht vor, dass automatisch ein Warnsignal ertönt, sobald ein entsprechender Geräuschpegel nicht mehr erreicht wird. Die Verkehrsbehörden müssen nun festlegen, wie laut das Geräusch mindestens sein muss und wie es sich anhören soll.

Auch in der EU sollen Elektrofahrzeuge künstliche Fahrgeräusche von sich geben, um andere Verkehrsteilnehmer im Verkehr zu schützen. Eine UN-Arbeitsgruppe unter Führung des Bundes-

umweltministeriums habe sich darauf geeinigt, berichtet die «Financial Times Deutschland» (07.03.2011). Die Geräusche elektrischer Fahrzeuge dürften aber nicht lauter sein als die anderer Pkw, Motorräder, Lkw oder Busse mit Verbrennungsmotor bei Tempo 20. Aus dem Klang müsse zudem deutlich werden, ob das Elektrofahrzeug gerade beschleunigt, verzögert oder mit konstanter Geschwindigkeit fährt, zitiert die Zeitung aus den Empfehlungen.

Die Erzeugung künstlicher Fahrgeräusche wird von Seiten des ALD kritisch gesehen. Bei geringen Geschwindigkeiten sollte durch eine aufmerksame Fahrweise des Fahrers die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer gewährleistet und nicht die Anwohner durch zusätzliche Geräusche belästigt werden.

Flughafen Frankfurt – 1. Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz

Seit dem 13. Januar 2011 läuft der Probetrieb für lärmindernde Flugverfahren auf dem Frankfurter Flughafen. Dabei werden die gezielte Nutzung von Bahnen und Routen sowie steilere Abflugwinkel zur Lärmentlastung dicht bevölkerter Gebiete getestet.

Das Forum Flughafen und Region (FFR) hat insgesamt sieben Methoden zur Lärminderung im „Ersten Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz“ entwickelt. Den Bericht des Expertengremiums finden Sie unter http://www.forum-flughafen-region.de/uploads/media/FFR_Bericht_final.pdf.

Synthesebericht der Europäischen Umweltagentur

Laut dem Synthesebericht „Die Umwelt in Europa: Zustand und Ausblick 2010“ der Europäischen Umweltagentur (siehe <http://www.eea.europa.eu/soer/synthesis/translations/die-umwelt-in-europa-2014>) wird die Anzahl der Menschen, die besonders nachts durch einen schädlichen Lärmpegel belästigt werden, voraussichtlich weiter steigen. Dabei ist der Straßenverkehr mit Abstand die größte Verkehrslärmquelle. Denn Abbildung 5.4. zeigt, dass mehr als 45 Mio. Menschen, die in Ballungsräumen der EU mit mehr als 250.000 Einwohnern leben, langfristig durchschnittlichen Straßenverkehrsgeräuschen von mehr als 55 dB (L_{DEN}) ausgesetzt sein können. Beim Schienenverkehr können ca. 7 Mio. Menschen, beim Flugverkehr ca. 4 Mio. Menschen betroffen sein.

1.9. Veranstaltungen und Termine

21. - 24.03.2011 in Düsseldorf:

37. Jahrestagung für Akustik DAGA 2011

siehe auch: <http://www.daga-tagung.de>

22.03.2011 in Düsseldorf:

Mitgliederversammlung des ALD

siehe auch: <http://www.ald-laerm.de/events/4.-ald-mitgliederversammlung>

27.04.2011 bundesweit:

Tag gegen Lärm 2011

siehe auch: <http://www.tag-gegen-laerm.de>

27.04.2011 in Berlin:

Workshop “Kinder, Lärm, Lebenswelten”

siehe auch: <http://www.tag-gegen-laerm.de> → Aktionen 2011

1.10. Projekte

Erster Parlamentarischer Abend des ALD am 25.11.2010 in Berlin

Am 25. November 2010 hat der ALD seinen ersten Parlamentarischen Abend zu dem Thema „Wer zahlt die Zeche? – Internalisierung externer Verkehrslärmkosten“ durchgeführt. Eingeladen waren die Mitglieder der Bundestagsausschüsse „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ und „Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit“. Am Parlamentarischen Abend nahmen etwa 30 Personen teil.

Anlass des Parlamentarischen Abends waren zum Einen die laufenden Gesetzgebungsverfahren der EU, die die verursachergerechte Anlastung der externen Lärmkosten beim Güterverkehr auf der Straße und der Schienen durch lärmabhängige Komponenten im Nutzungsentgelt für die Infrastruktur anstreben (EU-Richtlinien zur Lkw-Maut und zu Nutzungsentgelten für die Eisenbahninfrastruktur). Zum Anderen machen aber auch die aktuellen Lärmkonflikte zu den Flugrouten beim neuen Flughafen BBI in Schönefeld und zum Schienengüterverkehr im Mittelrheintal deutlich, dass sich die Beeinträchtigungen durch Lärm auch zu Verlusten der Immobilienwerte und gesundheitlichen Folgekosten führen, die von den Verursachern nicht getragen werden.

Der Parlamentarische Abend hatte das folgende Programm:

- Der neue Präsident der DEGA, Prof. Dr.-Ing. Otto von Estorff, hat die Teilnehmer begrüßt und die Ziele erläutert, die die DEGA mit der neu gegründeten Fachgruppe des ALD verfolgt: eine stärkere Thematisierung der Lärmproblematik, die Information der Öffentlichkeit über alle Fragen des Lärms auf der Basis der fachlichen Kompetenz der DEGA und letztlich die Verbesserung des Lärmschutzes in Deutschland.
- Michael Jäcker-Cüppers führte für die ALD-Leitung in das Thema ein. Er stellte die aktuellen Gesetzesvorhaben der EU vor und unterstrich die Bedeutung der Anlastung der externen Kosten als wichtiges Instrument der Lärmbekämpfung neben der traditionellen ordnungsrechtlichen Limitierung der Geräuschemissionen und -immissionen. Die Anlastung diene der Kostenwahrheit im Verkehr, ermögliche eine faire Behandlung aller Verkehrsträger und generiere Mittel für die Lärmbekämpfung. Allerdings lasse die aktuelle EU-Politik eine konsequente und harmonisierte Internalisierung der externen Kosten vermissen.
- Prof. Dr. Kerstin Giering von der FH Trier, Standort Umwelt-Campus Birkenfeld hat am Beispiel des Straßenverkehrs dargestellt, wie die externen Lärmkosten ermittelt werden können. Sie hat diese Darstellung eingebettet in eine allgemeine Übersicht über den Lärm und seine Wirkungen. Auf der Basis der Wertverluste von Immobilien und Mietmindereinnahmen sowie den gesundheitlichen Folgekosten der lärmbedingten Myokardinfarkte ermittelt sie jährliche externe Lärmkosten des Straßenverkehrs von ca. 9 Mrd. € pro Jahr in Deutschland. Davon ließen sich z. B. 238.000 km Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 m bauen.
- In der anschließenden Diskussion wurden zum Einen methodische Probleme der Bestimmung externer Kosten angesprochen (z. B. Monetarisierung von lärmbedingten Schlafstörungen und Leistungseinbußen, kombinierte Wirkung mehrerer Quellen, Auswirkungen auf sozial schwache Bevölkerungsschichten, Einfluss bereits durchgeführter Sanierungsmaßnahmen auf die externen Kosten etc.). Zum Anderen wurden die aktuellen Gesetzesvorhaben der EU diskutiert, z. B. wie man die fahrwegseitigen Beiträge zur Geräuschemission anlasten könne, ob nicht eine Ausdehnung auf den Personenverkehr (Pkw-Maut) erforderlich sei oder wie zu verhindern ist, dass die Anlastung der externen Kosten die politisch gewollte Verlagerung auf die Schiene gefährde. Die Lenkungswirkung (Anreize zur Lärmreduzierung) der bisher vorgesehenen Mautsätze bei den Lkw wurde als zu gering bewertet. Vorgeschlagen wurden auch einfache Internalisierungsverfahren, wie z. B. eine Lärm-

komponente im Benzinpreis. Insgesamt sind zwar noch erhebliche Anstrengungen erforderlich, um zu einer umfassenden und wirksamen Anlastung der externen Lärmkosten zu kommen, die aktuell diskutierten Internalisierungsstrategien sollten aber als erster Schritt genutzt werden.

Die Vorträge des Parlamentarischen Abends können auf den Internetseiten des ALD (www.ald-laerm.de/downloads) heruntergeladen werden.

14. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2011



Bald ist es soweit. Am 27. April 2011 findet der 14. Tag gegen Lärm statt!

Das diesjährige Motto lautet: „Lärm trennt“ und weist damit auf (un)bewusste Trennungen, die der Lärm bezogen auf verschiedene Lebenssituationen bewirkt. Lärm trennt, wie wir wissen, Verursacher und Empfänger in vielen Aktivitätsbereichen und trägt nachhaltig zur Reduzierung von Lebensqualität bei.

Die Themenschwerpunkte des 14. Tag gegen Lärm sind: Wohnen und Leben in unterschiedlichen sozial-akustischen Umwelten, Schallimmissionen und -quellen sowie Kosten von guten bzw. ruhigen Wohn(an)lagen. Auch der Straßenverkehr steht im Fokus; die Frage nach Erfolgen von Aktionsplänen wird gestellt. Hörgewohnheiten bezogen auf Musik, Verminderung der Hörfähigkeit und soziale Chancen sind Themen sowie auch der sogenannte Kinderlärm.

Ein weites Spektrum für Aktionen fächert sich auf.

Machen Sie mit beim Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day!

Auf der Webseite <http://www.tag-gegen-laerm.de> können Sie Ihre Aktionen ankündigen und die aktuellen Plakate und Flyer bestellen. Dort erhalten Sie auch weitere Informationen rund um den Tag gegen Lärm.

2. Diskussionsforum

Das Diskussionsforum dieses Newsletters gibt allen Interessierten die Gelegenheit, Ihre Meinung zu aktuellen Themen zu veröffentlichen und sie zur Diskussion zu stellen. Das Forum dient somit als Plattform, auf der ein reger Meinungsaustausch zu allen „Lärmthemen“ möglich ist.

Beitrag 1: Dr.-Ing. Ernst-Ulrich Saemann

Kommentar zum Beitrag „Reifen werden leiser – ein wenig“ (Newsletter Nr. 5)

Dass Straßenverkehrsrgeräusche bei den Lärmproblemen in den Städten im Vordergrund stehen, ist nicht erst seit den Ergebnissen der flächendeckenden Lärmkartierungen allgemein bekannt. Eine repräsentative Bevölkerungsumfrage des Umweltbundesamtes identifizierte schon 2008 den Straßenverkehr als Hauptursache der Lärmbelästigung. Es ist auch schon länger bekannt, dass sich die Anteile der drei Quellen des Straßenverkehrslärms (Fahrzeugantrieb, Reifen/Fahrbahn, Aerodynamik) mit der Geschwindigkeit verändern. Unterhalb von 50 km/h – also der geltenden Geschwindigkeitsgrenze in geschlossenen Ortschaften – ist das Fahrzeugantriebsgeräusch die wesentliche Schallquelle, während erst oberhalb von 50 km/h das Reifen/Fahrbahngeräusch den Straßenverkehrslärm bestimmt.

Da aber leider weder von einer tatsächlichen Einhaltung des 50 km/h Limits in Städten noch von einer Senkung dieses Limits auszugehen ist, kann der Straßenverkehrslärm daher nur durch eine Minderung des Reifen/Fahrbahngeräusches gesenkt werden. Dies kann mit leiseren Reifen und/oder – deutlich effektvoller – mit leiseren Fahrbahnen erreicht werden. Für Reifen gibt es eine Typgenehmigung mit einzuhaltenden Grenzwerten (E2001/43/EG), während es für Straßen keinerlei Typgenehmigung mit Grenzwerten gibt und eine solche auch in der näheren Zukunft nicht vorgesehen ist.

Der Artikel 3, Absatz 2 der 2001/43/EG bestimmt, dass die Kommission innerhalb von 36 Monaten nach dem Inkrafttreten der 2001/43/EG dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Frage vorlegt, ob und inwieweit der technische Fortschritt ohne Gefährdung der Sicherheit die Einführung verschärfter Grenzwerte ermöglichen würde. Auf der Grundlage dieses Berichts schlägt die Kommission innerhalb von 12 Monaten eine Änderung der Richtlinie 92/23/EWG im Hinblick auf die Einführung von Vorschriften über Sicherheits-, Umwelt- und Rollwiderstandsaspekte vor.

Dass die Europäische Kommission diesen Bericht auf der Grundlage einer beim Forum of European National Highway Research Laboratories (FEHRL) beauftragten Studie, also beim Dachverband der für das Straßenwesen zuständigen Institutionen, vorgelegt hat, ist fragwürdig und hat insofern sicher ein „Geschmäckle“. Auch inhaltlich ist die FEHRL Studie unwissenschaftlich und durch Interessen beeinflusst.

Die auf Grund des Berichtes entstandene Verordnung EC 661/2009 legt für einen Großteil der verwendeten Pkw-Reifen einen Grenzwert von 71 dB(A) fest, was bei Kenntnis des Potentials zur Entwicklung geräuscharmer Reifen (Abrollgeräusch eines Glattreifens liegt bei 68 dB(A)) unter Berücksichtigung sicherheits- und umweltbezogener Parameter nur schwer einzuhalten ist und erhebliche Anstrengungen zur Weiterentwicklung von der Reifenindustrie fordert.

Für überbreite Reifen wurde der Grenzwert sogar nur um 1 dB(A) abgesenkt, was sich aber auf den Straßenverkehrslärm nicht negativ auswirkt, da der Marktanteil dieser Reifen kleiner als 3 % ist. Dass die Einführung der neuen Grenzwerte sich zunächst nur auf neue Reifentypprüfungen bezieht, ist erforderlich da die Reifenindustrie nicht in 3 Jahren alle auf dem Markt befindlichen

Reifentypen neu entwickeln und produzieren kann. Es ist vielleicht in den Verwaltungen nicht bekannt, dass es mehrere tausend Reifentypen gibt. Allein die Marke Continental beinhaltet mehr als 2.500 Produkte in 69 Reifenfamilien, also Reifen mit jeweils gleichem Profil. All die Reifen, die die neuen Grenzwerte nicht einhalten, ab November 2012 aus dem Markt zu nehmen, wäre wirtschaftlich nicht vertretbar und würde vor allem zu einer großen Reifenknappheit führen. Daher hat der Gesetzgeber sinnvollerweise eine gestaffelte Übergangsphase für die Produktion bis 2016 und für den Verkauf solcher Reifen für zugelassene Fahrzeuge bis 2019.

Der Abstimmungsprozess zum Reifenlabel ist beendet und nicht, wie Kaptain schreibt im „aktuell laufenden Abstimmungsprozess“, so dass seine Befürchtung, es könnte noch etwas „verwässert“ werden, gegenstandslos ist.

Die Probleme liegen ganz woanders: Zum Einen wird die Entwicklung geräuscharmer Reifen zusätzlich erschwert durch die Verordnung EC 1222/2009 zum Reifenlabel, auf dem neben externem Rollgeräusch auch die Nasshaftung und der Rollwiderstand als Kundeninformation ausgewiesen werden müssen. Um aber einen möglichst geringen Rollwiderstand zu erreichen, sind die Reifenhersteller gezwungen, noch dämpfungsärmere Laufstreifenmischungen zu verwenden, die jedoch wiederum mehr Schall abstrahlen. Es ist daher sehr zweifelhaft, ob es Reifen geben kann, deren Rollgeräusch erheblich unter den neuen Grenzwerten liegt. Der Kunde kann also zukünftig zwar entscheiden, ob er einen Reifen mit 71 dB(A) oder 70 dB(A) kaufen will, auf das tatsächliche Geräuschniveau in den Straßen wird seine Entscheidung über 1 dB(A) Minderung aber keine nennenswerte Auswirkung haben. Zum Andern ist es unbedingt erforderlich, die vorhandenen Potentiale der geräuscharmen Fahrbahnen von bis zu 8 dB(A) zur Minderung der Straßenverkehrsgeräusche zu nutzen. Es kann doch nicht sein, dass die deutschen Verwaltungen mit dem Argument der finanziellen Belastungen der öffentlichen Haushalte sich gezwungen sehen, alle Ansätze zu verhindern, derartige Straßenbeläge zumindest in innerörtlichen Wohngebieten vorzuschreiben. Vielmehr sind auch hier Typgenehmigungen mit Grenzwerten für Straßenbeläge einzufordern – und das kompromisslos.

Dr.-Ing. Ernst-Ulrich Saemann
Continental AG
Hannover

Beitrag 2: Christian Höller

Kommentar: Lärm ist eine Mauer vorm Auge

Immer mehr Mauern werden gegen den Verkehrslärm gebaut, die akustische Verschmutzung wird in eine visuelle transformiert, mit dem Lärm wird auch gleich die Landschaft entsorgt.

Den Blick schweifen zu lassen, war immer Bestandteil und Motivation der Mobilität, jede Reise eine Entdeckungsreise, die einem das Land näherbringt, durch das man unterwegs ist. Das ist heute zusehends Vergangenheit. Links und rechts von Bahn und Autobahn werden immer öfter Schallschutzwände hochgezogen, die den Blick wie Scheuklappen kanalisieren. An Stelle des Zeitvertreibs durchs Schauen in die Landschaft tritt der Landschaftsvertreib durch Mauern. Man könnte sich irgendwo auf der Welt befinden.

Für die lärmgeplagten Anwohner ist die Lärmschutzwand eine optische Zumutung. Wohnsiedlungen entlang von Bahn und Autobahn nehmen den Charakter von Hinterhöfen an. Wer starrt schon gern gegen eine Wand, wenn er in seinem Garten sitzt?

Wände mit Nebenwirkungen

Doch die Lärmschutzwände haben nicht nur optische Nebenwirkungen. Die Monotonie auf der blickdichten Autobahn schläfert ein. Bereits heute wird jeder vierte Verkehrsunfall von Fahrern verursacht, die am Steuer einnicken. Bei Unfällen sind die Fluchtmöglichkeiten stark eingeschränkt, Hilfskräfte haben schlechteren Zugang, Rettungshubschrauber Schwierigkeiten beim Landen.

Vor allem die Baubranche und Gemeinden, die schnelle Lösungen vorziehen, befürworten Lärmschutzwände. Diese verlieren jedoch an Wirkung, wenn der Verkehr auf der eingemauerten Strecke weiter zunimmt.

Flucht vor Aussichtslosigkeit

Das Paradoxon der Lärmschutzwände wird immer augenfälliger. Als würden bei Kälte Öfen in die Landschaft gestellt, statt dass sich die Menschen wärmer anziehen. Es ist absehbar: Der Ausweichverkehr der Zukunft wird nicht vor der Maut fliehen, sondern vor der Aussichtslosigkeit auf der Autobahn. Es ist höchste Zeit damit aufzuhören, das Symptom Lärm durch teuren und uneffektiven Mauerbau ausblenden zu wollen. Das Geld ist besser investiert, wenn das Übel Lärm an der Quelle angegangen wird.

Christian Höller

VCD, fairkehr-Magazin 5/2010

www.vcd.org

3. Veröffentlichungen: Gesetze, Verordnungen, Texte, Vorträge, ...

6. Workshop der UIC "Railways Freight Noise Reduction - "Bringing things together""

Der Internationale Eisenbahnverband UIC hat am 23. November 2010 in Paris seinen inzwischen 6. Workshop zum Schienengüterverkehrslärm durchgeführt.

Die Vorträge können unter <http://www.uic.org/spip.php?article2500> inzwischen eingesehen und heruntergeladen werden.

Am Workshop nahmen etwa 60 Personen teil.

Im Mittelpunkt der Tagung stand das Thema der Umrüstung der Güterwagen. Die technischen Probleme der Kunststoff-Sohlenentwicklung, wie auch die Gestaltung und Bewertung der Instrumente zur Einführung dieser Sohlen bei Fahrzeugen des Bestands sowie die lärmabhängigen Trassenpreise wurden seitens der Kommission und dem Eisenbahnsektor vorgestellt und diskutiert:

- Der Vertreter der Europäischen Kommission, Herr Rapacz, stellt den Recast des 1. Eisenbahnpakets vor, der in Art. 31 die obligatorische Einführung lärmabhängiger Trassenpreise vorsieht (siehe auch ALD-Newsletter 5). Eine Arbeitsgruppe der Kommission soll die Gestaltungsoptionen des zugehörigen Anhangs VIII (2) bewerten und in praktische Lösungen umsetzen sowie Fragen der Finanzierung und der Förderung behandeln. Die Arbeitsgruppe soll Empfehlungen für die Mitgliedsstaaten ausarbeiten. Der Zeitplan für die Verabschiedung der Richtlinie zum Recast sieht vor:
 - Erste Lesung des Parlaments und Stellungnahme des Rats sollen bis Juni 2010 abgeschlossen sein;
 - mögliche Einigung des Rates und des Parlaments wird bis 2012 angestrebt.
- Libor Lochman, CER, hat für den Eisenbahnsektor den Recast bewertet: Der Eisenbahnsektor kritisiert, dass für den Schienenverkehr die laTP verpflichtend und grundsätzlich für alle Schienenfahrzeuge eingeführt werden, während sich die Lärmkomponente bei der Straße nur auf die Lkw bezieht und auch nicht vorgeschrieben ist. Ansonsten wiederholt er die bekannten Vorstellungen des Sektors für die laTP: staatlich gefördertes Bonussystem, das direkt an die Wagenhalter geht und auf Laufleistungen beruht, Nachweis über Selbst-Deklaration. Der Bonus muss alle Kosten decken: Investitionen, erhöhte Betriebskosten, Transaktionskosten.
- Aktuelle Entwicklungen bei den Trassenpreisen (Peter Hübner, UIC): Herr Hübner benennt noch einmal die Schwierigkeiten, die ein laTP mit sich bringt und verweist, wie schon oft, auf die Vorzüge der Direktförderung. Er nennt neue Kosten für die Umrüstung (2.000 – 3.000 €/Achse für die K-Sohlen und 300 bis 500 € für die LL-Sohlen. Strittig ist nach wie vor der Betrag der erhöhten Betriebskosten.

Es wurde auch über die Fortentwicklung der Geräuschvorschriften für Schienenfahrzeuge im Rahmen der TSI-Lärm berichtet. Dazu wird die European Railway Agency ERA eine Working Party einrichten. Umfang der großen Revision besteht in der Fortentwicklung der Grenzwerte, der Einbeziehung der Infrastruktur und von Wartungsvorschriften.

Die UIC hat einen aktuellen Bericht zum Bahnlärm herausgegeben „Bahnlärm in Europa – Sachstandsbereich 2010“. Auch dieser Bericht steht kostenlos zum Herunterladen auf http://www.uic.org/etf/publication/publication-detail.php?code_pub=516&changeLang=de zur Verfügung.

Umweltbewusstsein in Deutschland – neue Studie des BMU und des UBA

Im Dezember 2010 ist die neue Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland erschienen (siehe <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4045.pdf>; BMU, UBA (2010): Umweltbewusstsein in Deutschland).

„Das Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Deutschland wird seit Mitte der 1990er Jahre regelmäßig im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Umweltbundesamtes untersucht. Die im Zweijahresrhythmus durchgeführte Repräsentativerhebung umfasst die deutsche Wohnbevölkerung ab 18 Jahre.

Die Daten der Studie 2010 wurden im Zeitraum vom 22. März bis 23. April 2010 erhoben und basieren auf Interviews mit 2.008 Personen (1.602 aus West- und 406 aus Ostdeutschland)“ (S. 12).

Die Umfrage erhebt auch immer die Belästigung der Bevölkerung durch verschiedene Lärmquellen.

Auf Seite 80 wird das Ergebnis der Umfrage dargestellt:

9. Wenn Sie einmal an die letzten 12 Monate hier bei Ihnen denken, wie stark fühlen Sie sich persönlich, also in Ihrem eigenen Wohnumfeld, von folgenden Dingen gestört oder belästigt? Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie sich äußerst, stark gestört, mittelmäßig, etwas oder überhaupt nicht gestört oder belästigt fühlen. Ich persönlich fühle mich durch ...

Angaben in %	äußerst gestört oder belästigt	stark gestört oder belästigt	mittelmäßig gestört oder belästigt	etwas gestört oder belästigt	überhaupt nicht gestört oder belästigt
1. Schienenverkehrslärm	0	2	7	13	78
2. Straßenverkehrslärm	2	9	16	28	45
3. Industrie- und Gewerbelärm	1	2	9	16	72
4. Flugverkehrslärm	1	3	7	18	71
5. Lärm von Nachbarn	1	4	7	25	63

Danach hat, wie in den Umfragen zuvor, der Straßenverkehr die stärksten Störungen zur Folge, gefolgt vom Nachbarschaftslärm.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Zeitreihe der Störungen seit 2000. Abbildung 1a fasst alle Aussagen zur Störung zusammen, während Abbildung 1b den Prozentsatz der äußerst und stark gestörten Personen zusammenfasst.

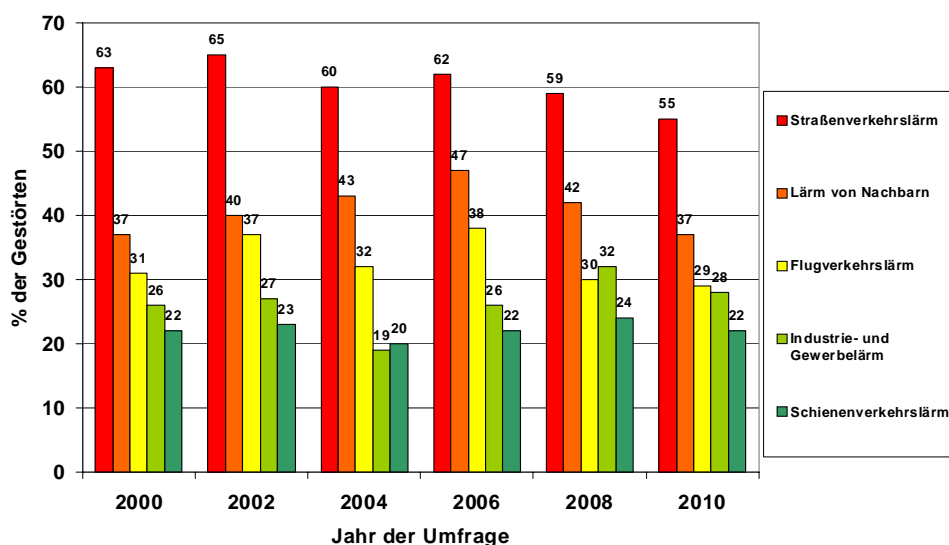


Abbildung 1a: Umfrageergebnisse zur **Störung** durch Lärm in Deutschland 2000-2010

(Quelle: Umfragen zum Umweltbewusstsein in Deutschland, 2002 bis 2010, www.umweltbewusstsein.de)

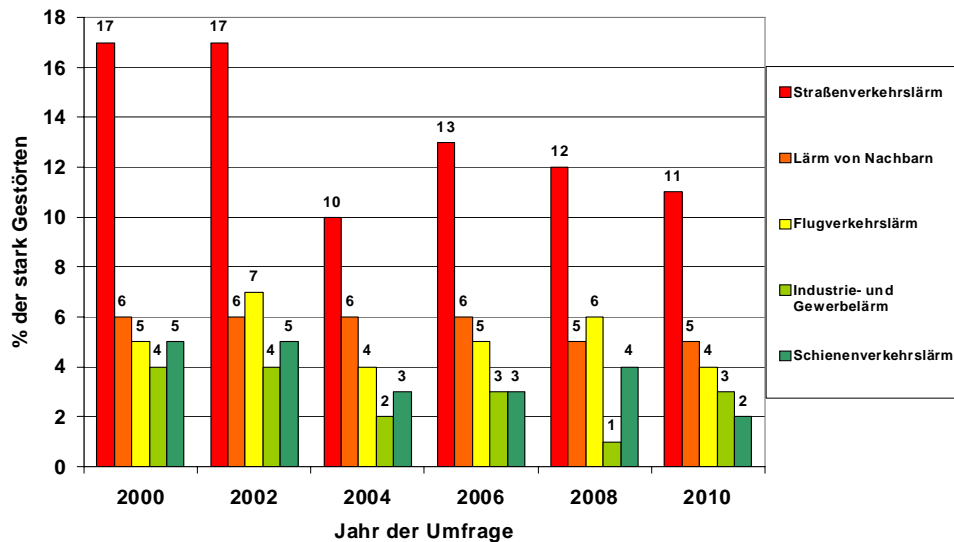


Abbildung 1b: Umfrageergebnisse zur **starken Störung** durch Lärm in Deutschland 2000-2010
(Quelle: Umfragen zum Umweltbewusstsein in Deutschland, 2002 bis 2010, www.umweltbewusstsein.de)

Die Zeitreihen zeigen relativ starke Schwankungen der Ergebnisse. Es bliebe einer genaueren Untersuchung überlassen, die Gründe dafür zu ermitteln; ob z. B. die Veränderungen vor allem statistischer Natur sind.

Eine weitere Frage (siehe S. 89) beschäftigt sich mit den Maßnahmen zur Minderung der Umweltbelastungen durch den Verkehr. Sie sind auch für den Lärmschutz von Bedeutung.

39. Wie stehen Sie zu den folgenden Maßnahmen zur Verminderung der Umweltbelastungen durch den Verkehr? Bitte sagen Sie für jede Maßnahme, ob Sie sehr dafür, eher dafür, eher dagegen oder sehr dagegen sind.

Angaben in %	bin sehr dafür	bin eher dafür	bin eher dagegen	bin sehr dagegen
1. Sperrung der Innenstädte für Autoverkehr	9	28	35	28
2. Schaffung verkehrsberuhigter Wohngebiete	36	51	8	5
3. Schaffung von Wohngebieten, in denen Privatautos nur im Ausnahmefall fahren dürfen	10	26	39	25
4. Innerorts Höchstgeschwindigkeit 30 km/h außer auf Hauptverkehrsstraßen	23	35	25	17
5. Erhebung einer City-Maut, d.h. bei Einfahrt mit dem Pkw in die Innenstadt muss eine Gebühr bezahlt werden, mit der der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs finanziert wird	5	17	28	50
6. Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen	27	31	21	21
7. Maßnahmen zur Verlagerung des privaten Autoverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel	15	43	29	13
8. Für eine Stadtentwicklung sorgen, bei der der Einzelne weniger auf das Auto angewiesen ist, sondern seine Wege per öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad oder zu Fuß erledigen kann	25	51	15	9

Die Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche findet die höchste Zustimmung; auch die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts (mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen) wird von einer Mehrheit befürwortet. Auf die höchste Ablehnung stößt die City -Maut.

Die Studie führt dazu aus: „Im Zeitvergleich ist auffällig, dass die Zustimmung zu zwei Statements besonders gesunken ist: Einführung der City-Maut zur Finanzierung des ÖPNV (2008: 32 %, 2010: 22 %) und die Sperrung der Innenstädte für den Autoverkehr (2006: 63 %, 2008: 49 %, 2010: 37%). Vielleicht ist dies auf die erst jüngst erfolgte Einführung von Umweltzonen zurückzuführen. Die Umsetzung von Umweltschutzmaßnahmen, wie z. B. der Ökosteuer, ruft im Nachhinein häufig mehr Gegenstimmen hervor als im Vorfeld.“ (S. 54)

ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18

Im Februar 2011 ist die zweite Ausgabe der ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 „Die Wirkung des Lärms auf den Menschen – Beurteilungshilfen für den Arzt“ erschienen. Die Richtlinie kann auf den Internetseiten des Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung (ÖAL) kostenlos heruntergeladen werden (siehe http://www.oal.at/TCgi/Images/oeal/20110201211105_AL-Richtlinie%20Nr%206-18%202011%2002%2001.pdf).

Impressum:

Arbeitsring Lärm der DEGA
Voltastraße 5; Gebäude 10-6
13355 Berlin

Tel. (030) 46 77 60 00

Fax (030) 46 06 94 70

ald@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de