

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 12



04. März 2013

Inhaltsverzeichnis

1.	NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA	3
1.1	ALD als Impulsgeber für eine harmonisierte Lärmschutzpolitik – BMU-Förderung des ALD in den Jahren 2013 und 2014	3
1.2	Aktuelles aus dem Informations- und Geschäftszentrum des ALD	3
1.3	16. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2013	4
1.4	Lärmspaziergänge – Aktion des ALD zum 16. Tag gegen Lärm	4
1.5	ALD-Mitgliederversammlung	5
1.6	Fahrverbote für laute Güterwagen	5
1.7	Besprechung der Deutschen Bahn mit den Umwelt- und Verkehrsverbänden zum Lärmschutz	7
1.8	Bundesvorstandssitzung der EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zum Thema „Schienenverkehrslärm“	8
1.9	Weissbuch Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030	10
1.10	Lärmschutzziele der UIC und der CER	11
1.11	Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle gesundheitlicher Lärmbelastung durch Motorradlärm	12
1.12	Schweiz: Kampagne der Bundesämter für Energie, Strassen und Umwelt für „Bessere Reifen“	12
1.13	European Soundscape Award für Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp	13
1.14	Kolloquium des Förderkreises Schienenfahrzeugtechnik Hannover FSH e. V. „Schienenverkehrslärm – wie kann er vermindert werden?“	14
1.15	„Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen“: Gemeinsame Fachtagung von Umweltbundesamt und ALD	14
1.16	Der Deutsche Bundestag beschließt die Abschaffung des Schienenbonus	15
1.17	ALD-Winterveranstaltung: „Neuer Lärm durch Strukturwandel und Verdichtung“	17
1.18	Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen in Deutschland seit dem 09.12.2012 ..	18
1.19	Europäische Lärmschutzpolitik – Treffen mit der EU-Kommission in Brüssel	21
1.20	Zusammenarbeit von ALD und dem Ausschuss „Physikalische Einwirkungen“ der LAI ..	23
1.21	Veranstaltung des Ortsverbandes von Bündnis 90/Die Grünen in Achim zur Lärmaktionsplanung	23
1.22	Auftaktveranstaltung der Aktion „Berlin wird leiser: aktiv gegen Verkehrslärm“	25
1.23	Videowettbewerb des ALD zum 15. Tag gegen Lärm	26
1.24	AIA-DAGA 2013 in Meran	27
1.25	Veranstaltungen und Termine	27
2	VERÖFFENTLICHUNGEN: GESETZE, VERORDNUNGEN, TEXTE, VORTRÄGE,	28
2.1	Umweltbewusstsein in Deutschland – neue Studie des BMU und des UBA	28
2.2	Lärm und Recht	31
2.3	Fundstücke	34
	Redakteure dieses Newsletters und Impressum	37

Editorial

Liebe Abonent(inn)en des Newsletters,

dieser 12. Newsletter erscheint nach langer Pause, was wir zu entschuldigen bitten. Es war u. a. einem intensiven Herbst mit zwei ALD-Veranstaltungen geschuldet. Wir beabsichtigen aber, den üblichen Erscheinungsrhythmus beizubehalten. Sie können uns dabei durch Ihre Beiträge unterstützen.

2013 wird ein spannendes Jahr für die Lärmbekämpfung:

- Bis zum 18. Juli haben die größeren Ballungsräume und die Gemeinden an Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sowie Großflughäfen die Lärmaktionspläne der zweiten Stufe zu erarbeiten.
- Im Rahmen der Bundestagswahlen werden die Parteien auch Positionen zum Lärmschutz erarbeiten. Wir sind gespannt, wie sie die inzwischen von der überwiegenden Mehrheit der Parteien getragene Erkenntnis, dass Lärm krank machen kann, in praktische Politik umsetzen.

Zunächst aber steht der nächste Tag gegen Lärm kurz bevor. Wir weisen Sie erneut auf die Möglichkeit hin, mit finanzieller und administrativer Unterstützung des ALD in Ihren jeweiligen Orten Lärmspaziergänge zu organisieren, auch als Beitrag zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung.

Das Jahr 2013 hat allerdings für den Lärmschutz schlecht begonnen. Das Europäische Parlament (EP) hat am 06.02.2013 neue Geräuschgrenzwerte¹ für Kfz beschlossen, die noch hinter dem nicht besonders ambitionierten Vorschlag der Kommission zurück bleiben. Damit wird eine Minderung der durchschnittlichen Immissionen nach vollständiger Erneuerung der Fahrzeugflotte (etwa im Jahr 2034) in Europa nur ca. 1,7 dB(A) betragen². Wir werden den Beschluss des EP im nächsten ALD-Newsletter ausführlich darstellen und bewerten.

Ihre Redaktion

¹ siehe <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2013-41> (Abruf: 26.02.2013)

² siehe ALD-Newsletter 10, Kapitel 1.5 „Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen“: <http://www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter-archiv/Newsletter-Nr-10.pdf>

1. Nachrichten des Arbeitsring Lärm der DEGA

1.1 ALD als Impulsgeber für eine harmonisierte Lärmschutzpolitik – BMU-Förderung des ALD in den Jahren 2013 und 2014

Michael Jäcker-Cüppers

Die Zusage des Fördergebers ist da: der ALD wird auch in den Jahren 2013 und 2014 eine Förderung durch das Umweltministerium erhalten. Ziel ist es, in diesen Jahren darauf hin zu arbeiten, den Lärmschutz von der kommunalen bis zur europäischen Ebene besser aufeinander abzustimmen und zu integrieren, Regelungsdefizite zu beseitigen und vor allem quellenübergreifende Strategien zu entwickeln.

Denn oft krankt der Schutz der Bürger vor Lärm zum einen daran, dass die verschiedenen Lärmquellen getrennt voneinander betrachtet und bewertet werden – die Gesamtauswirkung auf den Menschen bleibt unberücksichtigt. Zum anderen ist auch das inzwischen erreichte Schutzniveau und das politische Problembewusstsein bei den verschiedenen Quellen unterschiedlich ausgeprägt. Für ein quellenübergreifendes anspruchsvolles Schutzniveau will der ALD in den nächsten beiden Jahren – verstärkt in Zusammenarbeit mit anderen Verbänden – intensiv weiterarbeiten.

Wir freuen uns darauf, neue Mitstreiter/innen – auch unter den Mitgliedern der DEGA – zu gewinnen, die auch in Zeiten wachsender Politikmüdigkeit gewillt sind, diesen Weg durch die Instanzen mit zu gehen. In Ergänzung zu der unschätzbar wichtigen Arbeit zahlloser Bürgerinitiativen vor Ort wollen wir unsere Arbeit an den politischen Stellschrauben noch intensiver angehen. Machen Sie mit?!

1.2 Aktuelles aus dem Informations- und Geschäftszentrum des ALD

Frau Dipl.-Ing. Evelin Baumer hat Anfang Februar 2013 ihre Tätigkeit als ALD-Projektbetreuerin bzw. Leiterin des Informations- und Geschäftszentrums (IGZ) des ALD wieder aufgenommen. Frau Dipl.-Biol. Ulrike Schütz, die Frau Baumer während des Mutterschutzes und der Elternzeit vertreten hat, ist Ende Januar 2013 aus der Geschäftsstelle ausgeschieden.

Zur Entlastung von Frau Ulrike Schütz und Frau Baumer und für einen reibungslosen Übergang wird seit November 2012 Herr Michael Piwonski (M.A.) als zweiter ALD-Projektbetreuer beschäftigt. Herr Piwonski ist Kommunikationswissenschaftler und seit einigen Jahren als freier Mitarbeiter für die DEGA tätig. Bereits während der DAGA 2012 hat er die Aktivitäten des ALD maßgeblich mitbetreut.

Sehr geehrte ALD-Mitglieder und Abonnent/innen des ALD-Newsletters,

wir freuen uns sehr, aktuell zu zweit für Sie da zu sein. Sie erreichen uns unter der gewohnten Telefonnummer und den E-Mail-Adressen ebaumer@ald-laerm.de und mpiwonski@ald-laerm.de. Falls Sie Fragen und Anregungen zur Arbeit des ALD haben, aktiv in einem ALD-Projekt mitwirken oder uns bei der Ausarbeitung der ALD-Webseite tatkräftig unterstützen möchten, können Sie sich jederzeit gerne an uns wenden.

Mit freundlichem Gruß aus dem IGZ,

Evelin Baumer und Michael Piwonski

1.3 16. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2013

Brigitte Schulte-Fortkamp und Michael Piwonski



Am 24. April 2013 ist es wieder soweit, es ist: „Tag gegen Lärm“, und der geht in die 16. Runde, diesmal mit dem Motto „ruhig bleiben?“

In diesem Jahr werden zwei Themenschwerpunkte in den Fokus gerückt:

- 1) Geräuschumwelten von Kindern;
- 2) Belastungen durch Umgebungslärm.

Zum Thema „Geräuschumwelt von Kindern“ wird u. a. wieder eine Aktion in Kooperation mit dem DIN stattfinden, in der 250 Schulkinder in Berlin die Möglichkeit gegeben wird, sich mit Geräuschen und ihren Wirkungen auseinanderzusetzen.

Zum Thema: „Belastung durch Umgebungslärm“ findet u. a. die Aktion des ALD „Lärm-spaziergänge“ statt (siehe 1.4).

Traditionell findet einen Tag vor dem „Tag gegen Lärm“, am 23. April 2013, die Pressekonferenz im Presse- und Besucherzentrum der Bundesregierung als zentrale Veranstaltung in

Berlin statt. UBA, DEGA, ALD, BG BAU, DIN und VCD werden an der Pressekonferenz teilnehmen. Die Moderation übernimmt Frau Prof. Dr. Schulte-Fortkamp als Aktionsleiterin des „Tag gegen Lärm“.

Machen Sie mit beim 16. Tag gegen Lärm - International Noise Awareness Day!

Ab Mitte März können Sie auf der neu gestalteten Webseite www.tag-gegen-laerm.de Ihre Aktionen anmelden und auch die aktuellen Plakate und Flyer bestellen und herunterladen.

1.4 Lärmspaziergänge – Aktion des ALD zum 16. Tag gegen Lärm

Michael Piwonski

Eine der bundesweiten Aktionen des ALD zum Tag gegen Lärm am 24. April 2013 werden sogenannte ALD-Lärmspaziergänge sein. ALD-Mitglieder sind aufgerufen, sich mit Bürgerinnen und Bürgern auf einen Gang durch ihre Gemeinde zu begeben.

Der Lärmspaziergang soll die verschiedenen Formen des Lärms, verlärmte Orte, aber auch Zonen der Ruhe im jeweiligen direkten Wohnumfeld oder der jeweiligen Kommune für die Öffentlichkeit, die Politik und die Medien besser erfahrbar machen. Es sollen, so weit es möglich ist, Möglichkeiten und Maßnahmen aufgezeigt werden, Lärm zu mindern und Ruhe zu bewahren bzw. zu fördern. Mit der aktuellen Lärmschutzpolitik der jeweiligen Gemeinde, also z. B. Lärmkartierungen oder Lärmaktionsplä-



nen, sollen diese Ansätze in Verbindung gebracht und verglichen werden. Der Lärmspaziergang 2013 bietet zudem die Möglichkeit, vor dem Hintergrund der Bundestagswahl 2013 Lärm-schutzziele zu diskutieren. Während der Spaziergänge sollten Schallmessungen durchgeführt und Fotos gemacht werden. Alle Eindrücke und Ergebnisse werden vom ALD gesammelt und gebündelt, um deutschlandweit einen Austausch über gemachte Erfahrungen mit gelungenen und fehlgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen zu fördern.

Die konkrete Planung soll vor Ort erfolgen, denn dort weiß man am besten, wo es laut ist, bzw. die aufschlussreichsten Orte für die Begehung zu finden sind.

Konzepte für Ihre Lärmspaziergänge können ab sofort im Informations- und Geschäftszentrum des ALD eingereicht werden. Wir freuen uns auf Ihre Ideen! Der ALD sorgt dann für die Beschaffung der Schallpegelmessgeräte und kann Ihre Lärmspaziergänge administrativ und finanziell unterstützen.

Detaillierte Informationen (u. a. eine Anleitung zur Organisation und Durchführung) finden Sie auf der ALD-Webseite www.ald-laerm.de/aktuelles.

Anfang April werden die Lärmspaziergänge, die im Rahmen des „Tag gegen Lärm“ durchgeführt werden, auf der ALD-Webseite einzusehen sein.

1.5 ALD-Mitgliederversammlung

Die 6. Mitgliederversammlung des ALD wird in diesem Jahr nicht im Rahmen der AIA-DAGA stattfinden. Sie wird voraussichtlich im Juni durchgeführt. Die offizielle Einladung mit genauer Zeit- und Ortsangabe geht den Mitgliedern zu, sobald die notwendige Terminabstimmung endgültig erfolgt ist.

1.6 Fahrverbote für laute Güterwagen

Michael Jäcker-Cüppers



Die Flotte der Güterwagen in Europa besteht zum weitest- aus größten Teil aus den lauten graugussklotzgebremsten Wagen (GG-Wagen). Eine deutliche Minderung der Geräuschemissionen der Bestandsgüterwagen ist bekanntlich durch eine Umrüstung auf Kompositklotze möglich. Instrumente zur Stimulierung dieser Umrüstung sind staatliche Förderprogramme (wie in der Schweiz, den Niederlanden und Deutschland), lärmabhängige Trassenpreise (Schweiz, Deutschland) und als effektivstes Mittel Fahrverbote für GG-Wagen. Derartige Fahrverbote werden inzwischen nicht nur von den Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm gefordert (siehe nachstehendes Bild), sondern auch von der Politik, so in der Schweiz wie in Deutschland. Der aktuelle Stand der Dinge wird im Folgenden beschrieben.

Abb. 1: Plakat der „Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e. V.“ (Foto: M. Jäcker-Cüppers, 27.02.2012, Bingen)

Die Schweiz plant Verbot der GG-Wagen ab 2020

Der ALD hat dazu bereits in mehreren Newslettern berichtet³.

Nach der Vorlage eines Entwurfs zur Änderung des Schweizer Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) im Mai 2012 – mit dem ein solches Fahrverbot faktisch eingeführt wird – hat die Schweizer Regierung eine Konsultation ("Vernehmlassung") der betroffenen Einrichtungen durchgeführt (Frist 31.08.2012)

Der ALD hat sich mit seiner Stellungnahme vom 28. August 2012 daran beteiligt:

"Der ALD begrüßt die Absicht der Schweiz, Geräuschgrenzwerte für die Bestandsflotte ab 2020 einzuführen, die zu einer Unterbindung des Schienengüterverkehrs in und durch die Schweiz mit graugussklotzgebremsten Wagen (GG-Wagen) führen. Wir erwarten uns von dieser Regelung einen starken Anreiz, die GG-Wagen bis zum Jahr 2020 auf alternative Bremssysteme umzurüsten. Die Regelung stärkt damit auch die Wirksamkeit der ab 09.12.2012 in Deutschland geltenden lärmabhängigen Trassenpreise, die durch einen lauleistungsabhängigen Bonus für umgerüstete Wagen ebenfalls die Nachrüstung der Bestandsflotten stimulieren sollen."

Über die Ergebnisse der Vernehmlassung hat das Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV am 12. September 2012 berichtet⁴. Besonders wichtig ist die Stellungnahme der Europäischen Kommission, da mit einem solchen Verbot die Freizügigkeit des Güterverkehrs in der EU und das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU betroffen sind. Der Bericht fasst die Haltung der Kommission wie folgt zusammen:

"Die Europäische Union (EU) hat von der Vorlage Kenntnis genommen. Sie zieht selber ein EU-weites Verbot lärmintensiver Güterwagen in Betracht, will vorab aber eine umfassende Folgenabschätzung vornehmen und die geeignete Rechtsform prüfen. Eine entsprechende Mitteilung der EU-Kommission wird bis 2014 in Aussicht gestellt."

Die EU bittet die Schweiz, unilaterale Maßnahmen zu vermeiden, die möglicherweise Schienenfrachtdienste und den freien Verkehr von Zügen in Europa stören würden. Von der Einführung verbindlicher Emissionsgrenzwerte möge die Schweiz solange absehen, bis die EU ihr Vorhaben öffentlich bekannt gegeben hat."

Der Eisenbahnsektor hat sich kritisch zur Absicht der Schweiz geäußert⁵. Er sieht wegen der problematischen ökonomischen Situation des Schienengüterverkehrs die Gefahr, dass vielen Unternehmen ohne staatliche Förderung eine Umrüstung nicht möglich sei, ein Fahrverbot somit zur Aufgabe von Transportleistungen auf der Schiene und damit zu einer Verlagerung auf die Straße führen würde. Sollte die Schweiz dennoch ein Verbot einführen, dürfe dies nicht vor 2028 geschehen, da erst dann ausreichend leisere Güterwagen zur Verfügung stünden.

³ siehe ALD-Newsletter 10, Kapitel 1.8 "Strategien zur Minderung der Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch den Schienengüterverkehr im Mittelrheintal - Aktivitäten der Schweiz zur Minderung des Schienenverkehrslärms". <http://www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter-archiv/Newsletter-Nr-10.pdf>;

siehe ALD-Newsletter 11, Kapitel 1.9 "Die Schweiz legt Gesetzesentwurf für das Verbot von Wagen mit Grauguss-Klotzbremsen vor". <http://www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter-archiv/ALD-Newsletter-Nr-11.pdf>

⁴ BAV, 12. September 2012: Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen. Vernehmlassung - Zusammenfassung der Ergebnisse. http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2085/BGLE_Vernehmlassungsbericht_de.pdf (Abruf 15.01.2013)

⁵ CER – UIP – ERFA (29. August 2012): "Swiss federal law on railway noise - CER-UIP-ERFA comments on the consultation". http://www.cer.be/media/2340_20120829_NOISE_Swiss_Ban_CER_UIP_ERFA%20Position_final.pdf (Abruf 15.01.2013):

"Expenses caused by retrofitting of freight wagons together with accompanying higher operating costs cannot be realistically covered by the companies not entitled to any sufficient state aid or subsidies. Should a ban of cast iron blocks come on top, demanding even higher spending rate in shorter time, it will result in closing certain business segments (especially single wagon load) and inevitably will cause a reverse modal shift from rail to road. This is reinforced by the fact that no general ban of noisy vehicles exists in the other transport modes."

Therefore CER, UIP and ERFA are against the principle of a general ban of cast iron blocks in Europe. If Switzerland decides to ban cast iron brake blocks, it should be only introduced when the majority of the wagon fleet in Europe could realistically be retrofitted taking into consideration the technical feasibility and in particular economic situation of wagon keepers and railway undertakings (i.e. not before 2028)."

Der Schweizer Bundesrat hat dessen ungeachtet an der Einführung des faktischen Verbots ab 2020 festgehalten⁶. "Der Bundesrat hält die Bedenken [des Eisenbahnsektors] für unbegründet, unter anderem, weil mit der bereits beschlossenen Senkung der Trassenpreise für leise Fahrzeuge in der Schweiz und der Einführung eines Lärmbonus in Deutschland bereits heute ein finanzieller Anreiz für die Umrüstung besteht".⁷

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Schweizer Nationalrats⁸ hat am 18.02.2013 über den Gesetzesentwurf des Schweizer Bundesrats beraten⁹.

Deutscher Bundesrat

Auf seiner 903. Sitzung am 23.11.2012 hat der Bundesrat im Rahmen der Befassung mit der Neuordnung der Eisenbahnregulierung¹⁰ vorgeschlagen, den folgenden neuen Paragraphen 45a in den Gesetzesentwurf des Bundes einzufügen, mit dem in empfindlichen Gebieten¹¹ ein Nachfahrverbot für Güterwagen und Lokomotiven ab dem 31. Dezember 2020 eingeführt wird, die nicht den Geräuschvorschriften der TSI Lärm genügen.

1.7 Besprechung der Deutschen Bahn mit den Umwelt- und Verkehrsverbänden zum Lärmschutz

Michael Jäcker-Cüppers

Die DB AG hatte die Umwelt- und Verkehrsverbände am 05.09.2013 zu einem Gespräch über den Lärmschutz im Schienenverkehr geladen. Für den ALD hat der stellvertretende ALD-Vorsitzende B. Lehming an der Besprechung teilgenommen. Die ALD-Leitung hat in Vorbereitung des Treffens eine ausführliche Stellungnahme zum Lärmschutz bei der Bahn erstellt, die auf der ALD-Internetseite zu finden ist (siehe <http://www.ald-laerm.de/downloads/ald-stellungnahmen/2012-09-03-ALD-Position-SchVL-DB.pdf>).

Einige wesentliche Empfehlungen an die Bahn sind:

- Der ALD hält es für erforderlich, dass die DB AG ihre – bislang relativen Lärmschutzziele (Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020) – überarbeitet und absolute Schutzziele formuliert. Kurzfristig sollten gesundheitliche Risiken vermieden werden (Mittelungspegel nicht über 65/55 dB(A)), mittelfristig sind erhebliche Belästigungen zu vermeiden (55/45 dB(A)). Die Schutzziele sind um auf Lärmspitzen bzw. Maximalpegel bezogene Kriterien zu ergänzen. Bei der Einwirkung von mehreren Quellen sind die Schutzziele für die Gesamtlärmbelastung festzulegen.
- Der Ausbau der Infrastruktur sollte stärker unter dem Aspekt der Lärminderung betrieben werden. Langfristig sind z. B. bestimmte Problemstrecken wie das Mittelrheintal durch Neu- und Umbaumaßnahmen zu entlasten.

⁶ Änderung des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen.

http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2085/BGLE_Entwurf_BG_de.pdf (Abruf 15.01.2013)

"Art. 4 Abs. 3 (neu): (3) Er [der Bundesrat] erlässt Emissionsgrenzwerte für Güterwagen auf dem Normalspurnetz. Die Emissionsgrenzwerte gelten ab dem 1. Januar 2020. Er kann Ausnahmen vorsehen namentlich für Spezialfahrzeuge mit geringer Laufleistung und historische Fahrzeuge."

⁷ BAV: Pressemitteilung vom 30.11.2012 "Bundesrat will Anwohner von Bahnlinien noch besser vor Lärm schützen".

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de&msg-id=46924> (Abruf 15.01.2013)

⁸ der dem Deutschen Bundestag entspricht

⁹ siehe <http://www.parlament.ch/d/mm/2013/Seiten/mm-kvf-n-2013-02-19.aspx> (Abruf 26.02.2013). Aktueller Stand: siehe

http://www.parlament.ch/d/suche/Seiten/geschaeft.aspx?gesch_id=20120095 (Abruf 26.02.2013)

¹⁰ Bundesrat: Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich. Drucksache 559/12

(Beschluss) vom 23.11.2012. http://www.bundesrat.de/cdn_236/SharedDocs/Drucksachen/2012/0501-600/559-12_28B_29_templateId=raw_property=publicationFile.pdf/559-12%28B%29.pdf (Abruf 15.01.2013)

¹¹ das sind reine und allgemeine Wohngebiete, besonders empfindliche Gebiete und Nutzungen wie Kur- und Klinikgebiete, Schulen, Kurheimen und Altenheimen.

- Die Minderung der Emissionen der Bestandsfahrzeuge ist wegen des nur langsamen Ersatzes durch Neufahrzeuge vonnöten. Die wichtigste Einzelmaßnahme ist die Umrüstung der Güterwagen mit GG-Bremsen auf Kompositklötze (K- und LL-Sohlen). Dies soll vor allem durch die lauffleistungsabhängigen Boni stimuliert werden, die Wagenhalter mit dem Trassenpreissystem 2013 für die Umrüstung erhalten. Da die Boni aber nicht die betriebsbedingten Mehrkosten finanzieren, ist zu befürchten, dass die Wagenhalter die Umrüstung soweit wie möglich hinauszögern. DB Schenker Rail sollte deshalb öffentlichkeitswirksam Vorreiter der Umrüstung werden.
- Die lärmabhängigen Trassenpreise sind fortzuentwickeln. Mit dem Trassenpreissystem ab 2014 sollten Anreize für Güterwagen eingeführt werden, die die Grenzwerte der TSI Noise deutlich unterschreiten, um weitere Innovationen zu stimulieren. Lärmabhängige Trassenpreise sind als Instrument der verursachergerechten Anlastung externer Lärmkosten mittelfristig für den gesamten Schienenverkehr einzuführen.
- Mit dem Siebten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. Juni 2012 werden die Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe der Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken. Der ALD sieht darin die große Chance, die wünschenswerte Harmonisierung von Lärmaktionsplanung und Lärmsanierung konkret anzugehen. Die DB Netz AG sollte die Mitwirkungspflicht pro-aktiv angehen.
- Öffentlichkeitsarbeit: Die DB sollte zusammen mit der Politik (Bund, Länder, Kommunen), der Verwaltung, den Betroffenen und den verschiedenen Verbänden (Gewerkschaft, Experten, Betroffenenverbände, Verkehrsinitiativen etc.) für eine transparentere Diskussionsstruktur eintreten. Die Gründung von Projektbeiräten bei wesentlichen Neubau- und Sanierungsprojekten nach dem Beispiel der Rheintalbahn wäre dafür eine mögliche Option.

1.8 Bundesvorstandssitzung der EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zum Thema „Schienenverkehrslärm“

18. September 2012 in Potsdam

Michael Jäcker-Cüppers

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG hat auf ihrer Bundesvorstandssitzung am 18.09.2012 das Thema Schienenverkehrslärm diskutiert und dazu die folgenden externe Referenten eingeladen:

- Willi Pusch
Vorsitzender der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden der Bahn e. V.
- Dr. Jens Klocksin
Referatsleiter Lärmschutz Schiene im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Ines Jahnel
Lärmschutzbeauftragte der Deutschen Bahn AG

Der Vorsitzende der EVG, Alexander Kirchner, hat die lärmpolitischen Positionen der EVG vorgetragen.

Der ALD war ebenfalls eingeladen worden. Es war das erste Mal, dass er an einer gewerkschaftlichen Veranstaltung zum Thema Lärm teilnehmen konnte. Der ALD-Vorsitzende M. Jäcker-Cüppers hat es sehr begrüßt, dass die wichtigste deutsche Gewerkschaft im Bereich des Schienentransports sich der Lärmthematik annimmt und in einer Vorstandssitzung auch die Be-

troffenen zu Wort kommen lässt. Der ALD sieht drei gute Gründe für diese Notwendigkeit, sich als Beschäftigte des Eisenbahnsektors mit dem Lärm zu befassen:

- Die Minderung der Geräuschbelastung ist wichtig für die Qualität der Arbeitsplätze bei der Bahn (Soziales).
- Eine leisere Bahn entspricht dem Gebot der Nachhaltigkeit (Ökologie), der sich ja alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen verpflichtet haben.
- Die aktuellen Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm gefährden zunehmend das Geschäftsmodell der Eisenbahnen und damit Arbeitsplätze, vor allem im Güterverkehr (Ökonomie).

Die Vorschläge des ALD zur Minderung des Schienenverkehrslärms wurden vorgestellt. Der ausführliche Text der Stellungnahme des ALD ist unter http://www.ald-laerm.de/downloads/ald-stellungnahmen/Schienenverkehrslaerm_Bundesvorstandssitzung_EVG.pdf einzusehen.

Der Bundesvorstand der EVG hat auf dieser Sitzung auch ein "Acht Punkte-Programm" (siehe https://www.evg-online.org/leiserzug/index_html/achtpunkte.pdf¹²) zur Lärminderung im Schienenverkehr beschlossen.

Die zentralen Forderungen der EVG sind:

- Mehr Geld für den Lärmschutz im Schienenverkehr, u. a. einen Ausgleich für den Wegfall des Schienenbonus
- Eine europäische Lösung der Lärmprobleme des Schienenverkehrs
- Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen zum Schutz vor Schienenlärm wie Radabsorber, verbessertes Schienenschleifen etc.
- Verbot von Güterzügen mit Graugussbremsen ab dem Jahr 2020 angesichts der enormen gesundheitlichen Belastungen in Folge des Schienenverkehrslärms
- Bau von Alternativstrecken
- Personalaufstockung beim EBA
- Vereinfachung des Planungsrechts
- Forschung und Entwicklung vorantreiben

EVG- und ALD-Positionen weisen damit ein hohes Maß an Gemeinsamkeit auf.

¹² Abruf am 25.01.2013

1.9 Weissbuch Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030

Michael Jäcker-Cüppers

Auf der letztjährigen internationalen Fachmesse zum Schienenverkehr "InnoTrans 2012" stellte eine Initiative von Wissenschaft (TU Dresden und Berlin) und Eisenbahnsektor (Hersteller, Betreiber, Verladere)¹³ das "Weissbuch Innovativer Eisenbahngüterwagen 2030"¹⁴ vor. Das Weissbuch ist das Ergebnis eines dreijährigen Diskussionsprozesses. Es will die Entwicklung eines innovativen Güterwagens als "Kernelement" für ein deutliches Wachstum des Schienengüterverkehrs stimulieren. Danach soll die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in der EU 27 von 2010 bis 2030 um 91 % wachsen und ein Anteil am Modal Split von 25 % (gegenüber 2010 von 17 %) erreicht werden¹⁵.

Die so genannte Zukunftsinitiative „5 L“ beschreibt die dazu erforderlichen fünf Wachstumsfaktoren:

- Leise
- Leicht
- Laufstark
- Logistikfähig
- LifeCycleCost-orientiert



Aus Umweltsicht ist die Initiative ein sehr wichtiger Beitrag zu einem nachhaltigen Güterverkehr in Europa. Die deutliche Verringerung der Geräuschemissionen ist dabei die zentrale Voraussetzung für einen nachhaltigen und wachsenden Schienengüterverkehr, da die bereits bestehenden hohen Lärmbelastungen in den Güterverkehrskorridoren die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs beeinträchtigen. Indirekt tragen aber auch die vier anderen L zur Lärminderung bei, da sie durch eine gestiegene Produktivität die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erhöhen und finanzielle Spielräume für Lärminderungsmaßnahmen eröffnen.

Zur Lärminderung führt das Weissbuch aus:

"Der innovative Eisenbahngüterwagen muss so gestaltet werden, dass die Lärmbelastung im Gesamtsystem 2030 tendenziell nicht höher sein wird als in Schienenpersonenverkehr. Weiteres Potential zur Lärmreduktion gegenüber bereits eingesetzten Eisenbahngüterwagen mit K-Sohlen gemäß TSI Noise besteht in den Maßnahmen zur Flachstellenvermeidung, Erhöhung der Schalldämpfung im Fahrwerk, Schwingungsmodenoptimierung und Verringerung des Abstrahlgrades. All diese Maßnahmen stehen nicht nur beim Eisenbahngüterwagen in konstruktivem Zusammenhang miteinander, sondern auch mit dem jeweils befahrenen Gleis. Im Gesamtkontext ist somit zu bedenken, dass zur Vermeidung der unerwünschten Verkehrsfolgen die Lärminderungsmaßnahmen auch die Schieneninfrastruktur beinhalten müssen."

¹³ Die Partner der Initiative sind die Professur für Bahnverkehr, öffentlicher Stadt- und Regionalverkehr der TU Dresden und das Fachgebiet Schienenfahrzeuge der TU Berlin. Aus der Industrie gehören die BASF SE, DB Schenker Rail, DB Waggonbau Niesky GmbH, Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge GmbH, Rail Cargo Austria, SBB Cargo AG, ThyssenKrupp AG, VTG AG und Waggonbau Graaff GmbH dazu.

¹⁴ Link zum Download unter http://www.schiene.nfzq.tu-berlin.de/fileadmin/fg62/pdf/TIS_Wb_InnoEGW2030_Sep_2012.pdf (Abruf 17.01.2013)

¹⁵ vgl. die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie: Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 den Anteil des Schienenverkehrs an der inländischen Güterverkehrsleistung auf 25 % zu steigern. Sie lag 1999 bei 16,5 % und 2010 bei 18 %; das Ziel dürfte damit nicht erreichbar sein (siehe den aktuellen Indikatorenbericht 2012 unter <http://www.nachhaltigkeitsrat.de/uploads/media/Indikatorenbericht2012.pdf> (Abruf 17.01.2013))

In der Diskussion nannte Prof. Hecht, TU Berlin ein Minderungsziel von mindestens 10 dB(A) gegenüber dem heutigen Güterverkehr mit Kompositklötzen durch gemeinsame Maßnahmen an den Fahrzeugen und der Infrastruktur.

Nicht ausreichend präzise erscheint im Weissbuch die Referenz zum Personenverkehr beschrieben. Im Bericht¹⁶ wird dem Schienengüterwagen mit Kompositklötzen ein Emissionswert von 83 dB(A) zugeordnet (entsprechend dem Grenzwert der TSI Noise für einen vierachsigen Güterwagen mittlerer Länge), dem Personenverkehr eine Emission von 75 dB(A). Dieser Wert liegt aber 5 dB(A) unter dem aktuellen Grenzwert in der TSI Noise, so dass sich ein Bezug auf die durch weitere Lärminderungsmaßnahmen gesenkten Emissionen des Personenverkehrs im Jahr 2030 empfiehlt.

1.10 Lärmschutzziele der UIC und der CER

Michael Jäcker-Cüppers

Der Internationale Eisenbahnverband UIC und die Gemeinschaft Europäischer Bahnen CER¹⁷ haben im Rahmen ihrer Strategie für eine Nachhaltige Mobilität im Oktober 2012 auch Lärmschutzziele für das Jahr 2050 formuliert.

Danach streben die Eisenbahnen an, dass 2050 Lärm und Erschütterungen der Eisenbahnen nicht mehr als Problem gesehen werden, damit die Lärmbelastungen sozial und wirtschaftlich akzeptiert werden und ein 24-Stunden-Betrieb beim Personen- und Güterverkehr möglich ist. Erreicht werden soll dies durch die Umrüstung der Güterwagen auf Kunststoffklötze sowie verbesserte Schienenschleif- und Dämpfungstechniken.

Allerdings werden die "akzeptablen" Lärmbelastungen nicht definiert. Eine Quantifizierung von "tragbaren" Lärmbelastungen lässt sich in zwei anderen UIC-Berichten¹⁸ finden. Dort werden die Night Noise Guidelines der WHO zitiert (40 dB(A) als Zielwert für den nächtlichen Mittelungspegel, mit einem Interimswert von 55 dB(A)). Die Zielwerte der WHO könnten aber nicht die einzige Grundlage für die Entscheidung sein, was tragbare Lärmbelastungen sind. Das müsste politisch entschieden werden. Ökonomische Verfahren wie die Kosten-Nutzen-Analyse würden zeigen, dass Schutzziele für die Nacht, die noch mit verhältnismäßigem Aufwand zu erreichen sind, über der Schwelle von 50 bis 55 dB(A) liegen sollten.

¹⁶ Abbildung 3-2 auf S. 33

¹⁷ CER, UIC (October 2012): Moving Towards Sustainable Mobility - Summary
A STRATEGY FOR 2030 AND BEYOND FOR THE EUROPEAN RAILWAY SECTOR.
<http://www.cer.be/media/article/2378/CER-UIC%20Sustainable%20Mobility%20Strategy%20-%20SUMMARY.pdf> (Abruf 26.02.2013)

¹⁸ UIC (2011a): Exploring bearable noise limits and emission ceilings for the railways
Part I: National and European legislation and analysis of different noise limit systems.
http://www.uic.org/IMG/pdf/p250_bearable_noise_limits_part_i_final.pdf (Abruf 26.02.2013)
UIC (2011b): Exploring bearable noise limits and emission ceilings for the railways
Part II: Cost and benefit study for different noise limits.
http://www.uic.org/IMG/pdf/p250_bearable_noise_limits_part_ii_final.pdf (Abruf 26.02.2013)

1.11 Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle gesundheitlicher Lärmbelastung durch Motorradlärm¹⁹

Ulrike Schütz

In seiner 901. Sitzung hat der Bundesrat am 12.10.2012 festgestellt, dass Motorräder bauartbedingt laute Fahrzeuge sind und die effektivsten Ansätze zur Minderung der Geräuschbelastung diejenigen sind, die direkt an der Quelle, mithin dem Motorrad selber, ansetzen.

Laut Bundesrat sind die von der EU vorgeschlagenen Geräuschgrenzwerte²⁰ zu hoch und müssen weiter abgesenkt werden. Die in der UN-Regelung ECE-R41²¹ festgelegten Ziele erscheinen dem Bundesrat als bei weitem nicht hinreichend – eine Festschreibung dieser Vorschriften in europäischem Recht würde die weitere Lärmreduktion auf viele Jahre behindern. Die bisherigen Geräuschmessverfahren seien unzureichend, um den Betrieb der Motorräder in der Praxis korrekt abzubilden.

So bittet der Bundesrat die Bundesregierung, bei der Europäischen Kommission darauf zu dringen, zum Schutz der Bevölkerung folgende Ergänzungen der EU-Lärmbegrenzungsvorschriften für Krafträder mit zu verabschieden:

- Aufnahme von Messungen, mit denen eine Bewertung des Kraftrad-Geräusches ermöglicht wird, die der gesamten Nutzungspraxis entspricht
- Entwicklung wirksamer Mechanismen zur Überprüfung der Übereinstimmung der Serienproduktion von Krafträdern sowie von sicherheits-, umwelt- und geräuschrelevanten Umrüstteilen mit der Serien-Genehmigung
- Gewährleistung der Wirksamkeit von Kontroll- und Abhilfemaßnahmen innerhalb der gesamten EU
- Die Kontrollmöglichkeit für im Verkehr befindliche Fahrzeuge bedarf verbindlicher EU-Rechtsgrundlagen und praxistauglicher Prüfverfahren, die mit dem Fahrgeräusch korrelieren.

1.12 Schweiz: Kampagne der Bundesämter für Energie, Strassen und Umwelt für „Bessere Reifen“

Thomas Beckenbauer

Zum 1. November 2012 ist in der Europäischen Union die Kennzeichnungspflicht für Reifen in Kraft getreten. Das Label gibt Auskunft über Energieeffizienz, Nasshaftung und externes Rollgeräusch von Reifen. Das Label soll dem Verbraucher helfen, gezielt umweltfreundliche und sichere Reifen aus der Fülle der am Markt erhältlichen Exemplare aussuchen zu können. Die Schweiz hat die Einführung des Reifenlabels in der EU zum Anlass genommen, im eigenen Land auf dieses neue Marktinstrument hinzuweisen und für seine Anwendung zu werben, obwohl die Labelpflicht in der Schweiz gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Die Bundesämter für Energie (BFE), Strassen (ASTRA) und Umwelt (BAFU) haben im Oktober 2012 in Zusammenarbeit mit den wichtigsten Branchenvertretern die Informationsoffensive „Bessere Reifen“ gestartet mit dem Ziel, Verbraucher zum Kauf sicherer, energieeffizienter und leiser Reifen zu motivieren.

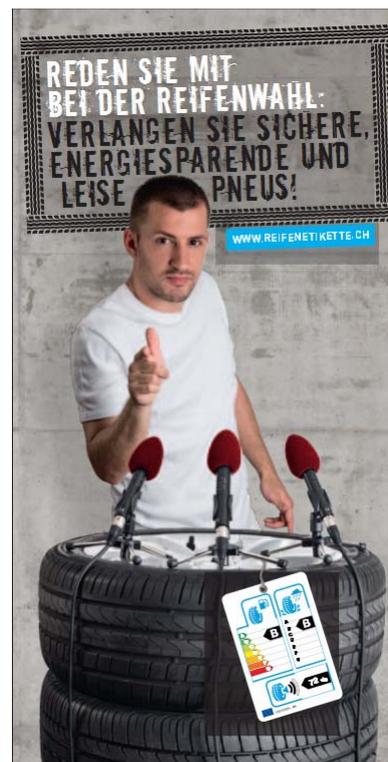
¹⁹ **Relevante Dokumente:** Entschließung des Bundesrates vom 12.10.2012 ([BR-Drucksache 441/12 \(Beschluss\)](#)); Stellungnahme des Bundesrates vom 26.11.2010 ([BR-Drucksache 614/10 \(Beschluss\)](#)); UN Economic Commission for Europe [UN/ECE-R 9](#), [UN/ECE-R 63](#) (alle UN/ECE-Regelungen, ihre Ergänzungen und Überarbeitungen sind [hier](#) i. d. R. in drei Sprachen (Englisch, Französisch, Russisch) abrufbar); [EG-Richtlinie 97/24/EG](#); Beschluss der [Umweltministerkonferenz vom 27.05.2011](#); Beschluss der [Verkehrsmministerkonferenz vom 05.10.2011](#); Grundlage: [Motorradlärm-Studie](#) der LUBW

²⁰ siehe http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/com-2010-542_de.pdf (Abruf 26.02.2013)

²¹ siehe <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R041r2e.pdf> (Abruf 26.02.2013)

Die Außendarstellung umfasst Plakate, TV-Spots, und die Internetseite www.reifenetikette.ch. Auf der Internetseite erfahren interessierte Konsumentinnen und Konsumenten etwas zu Anlass, Ziel und Zweck der Kampagne, werden über rechtliche Hintergründe des Reifenlabels aufgeklärt und können sich über Reifeneigenschaften und deren Einfluss auf Fahrsicherheit und Umwelt informieren. Zu den Informationen zählt insbesondere auch eine Datenbank, die Daten der im schweizerischen Handel erhältlichen Reifen öffentlich zugänglich macht und regelmäßig aktualisiert wird.

Um eine breitere Wirkung der Kampagne zu entfalten, haben die Bundesämter im Vorfeld den engen Schulterschluss mit den wichtigsten Branchenorganisationen der Schweiz (Touring Club Schweiz TCS, Reifenverband Schweiz RVS, Autogewerbeverband AGVS und die Einkaufsorganisation des Schweizerischen Auto- und Motorfahrzeuggewerbes ESA) gesucht. Diese pflegen die Datenbank, schulen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Verkauf und stellen eigene Informationskanäle und Netze für die Verbreitung kampagnenbezogener Informationen zur Verfügung.²²



1.13 European Soundscape Award für Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp

Martin Klemenz und Evelin Baumer

Der Europäische Soundscape Award wurde am 6. November 2012 durch die European Environment Agency (EEA) and the Noise Abatement Society (NAS) an Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp verliehen. Die Preisübergabe fand in einer feierlichen Zeremonie im House of Commons in der Londoner Westminster Abbey statt. Brigitte Schulte-Fortkamp von der Technischen Universität Berlin hat diesen Preis für ihre wissenschaftlichen Tätigkeiten im Bereich der Soundscape-Forschung und Psychoakustik erhalten. Insbesondere wurde das von ihr und ihren Mitarbeitern entwickelte innovative Sound-Design für den Nauener Platz in Berlin geehrt. Das europaweit erfolgreiche Modell „Nauener Platz“ stellt die Partizipation von Betroffenen bei Maßnahmen zur Veränderung in stark schall- und sozialbelasteten Gebieten in den Vordergrund.

An dieser Stelle möchte der ALD Frau Prof. Dr. Schulte-Fortkamp ganz herzlich zu dieser außergewöhnlichen Ehrung gratulieren. Ihr vielfältiges Engagement und ihr intensiver Einsatz für dieses Projekt können nicht hoch genug eingeschätzt werden. Wir wünschen ihr auch für ihre aktuellen und zukünftigen Projekte weiterhin viel Erfolg und möchten ihr noch einmal die besten Glückwünsche aussprechen.

²² Siehe auch: <http://www.bafu.admin.ch/dokumentation/medieninformation/00962/index.html?lang=de&msg-id=46208>
<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/28156.pdf>
<http://www.reifenetikette.ch>

1.14 Kolloquium des Förderkreises Schienenfahrzeugtechnik Hannover FSH e. V. „Schienenverkehrslärm – wie kann er vermindert werden?“ 9. November 2012 in Hannover

Michael Jäcker-Cüppers

Unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Rolf Kretschmer, dem 1. Vorsitzenden, hatte der FSH e. V. vier Vortragende zu diesem Fach-Kolloquium geladen. Die Vorträge wurden jeweils von einer intensiven und fachkundigen Diskussion gefolgt:

- Dipl.-Ing Michael Jäcker-Cüppers, ALD:
 “Minderung des Schienenverkehrslärm aus der Sicht der Betroffenen“
- Dipl.-Ing. Bernhard Koch, DB Netz:
 “Schienenverkehrsgeräusche – Vorschriften, Verminderung der Geräusche durch Maßnahmen an der Infrastruktur, aktuelle Bauvorhaben“
- Dr.-Ing. Matthias Mather, DB Umweltzentrum:
 “Schienenverkehrsgeräusche – Entstehung, Stand der Technik, Maßnahmen zur Geräuschminderung an den Fahrzeugen“
- Dr.-Ing. Friedrich Krüger, STUVA:
 “Schienenverkehrsgeräusche im Nahverkehr – Ursachen, Maßnahmen zur Verminderung der Geräusche“

Der ALD-Vortrag ist wie üblich auf der Internetseite des ALD zu finden (siehe http://www.ald-laerm.de/downloads/downloads-ubersicht/2012-11-15_-MJ_Praesentation_FSH_SchVL.pdf).

1.15 „Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen“: Gemeinsame Fachtagung von Umweltbundesamt und ALD 13. November 2012 in Berlin

Michael Piwonski

Am 13. November 2012 fand in Berlin die Fachtagung „Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen“ mit mehr als 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmern erfolgreich statt. Die Fachtagung wurde vom Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit dem ALD veranstaltet.

Als eine sinnvolle Maßnahme zur Lärminderung, insbesondere zum Schutz der Nachtruhe, wird im Rahmen von vielen Lärmaktionsplänen die Einführung von „Tempo 30“ auf Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen.

In diesem Sinne war das Ziel der Veranstaltung, darüber zu diskutieren, welche Argumente für eine Umsetzung von „Tempo 30“ durch die Straßenverkehrsbehörden sprechen, wo mögliche Schwierigkeiten bei der Planung und Einführung liegen, welche rechtlichen Rahmenbedingungen eine Einführung erleichtern können und die Akzeptanz bei den Autofahrern und der Wirtschaft verbessert werden kann.

Die Tagung richtete sich an Vertreter aus den Bereichen Stadtentwicklung, Verkehr und Lärmaktionsplanung, Politikerinnen und Politiker aber natürlich auch an interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Das Programm umfasste zehn Vorträge, in denen die Vertreter aus den Bereichen Wissenschaft, Verbände, Behörden, Recht und Interessengemeinschaften ihre Stellung zum Thema



Tempo 30
 Chancen, Hindernisse, Erfahrungen
 13. November 2012
 Berlin



präsentierten. Einzig der Vertreter des ADAC sprach sich nicht positiv für die Einführung von „Tempo 30“ auf Hauptverkehrsstraßen aus, da nach Meinung des Automobilklubs die Minderung von Geräuscentwicklungen und Abgasemissionen einfacher mit anderen Mitteln zu erreichen sei.

Die Präsentationen der einzelnen Vorträge stehen auf der Webseite des Umweltbundesamtes – und soweit von den Vortragenden freigegeben, auch auf der ALD-Webseite – zum Download bereit.²³

1.16 Der Deutsche Bundestag beschließt die Abschaffung des Schienenbonus

Michael Jäcker-Cüppers

Die geplante Gesetzesänderung

Auf der 211. Sitzung des Bundestags²⁴ am 29. November 2012 hat die Regierungskoalition in der 2. und 3. Beratung bei Stimmenthaltung der Opposition die Abschaffung des so genannten "Schienenbonus" bei der Lärmvorsorge beschlossen. Dazu soll das Bundesimmissionsschutzgesetz²⁵ BImSchG geändert werden (11. Gesetz zur Änderung des BImSchG). Mit Inkrafttreten des nächsten Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (als Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes) soll der Abschlag von 5 dB(A) in der Verkehrslärmschutzverordnung für die Vorhaben entfallen, für die "das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und dabei die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht worden ist". Da mit dieser Änderung der Beurteilungspegel mit dem Mittelungspegel identisch wird, entfällt der Bonus automatisch auch für die freiwilligen Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes, da die entsprechenden Förderrichtlinien die Definition des Beurteilungspegels in der Verkehrslärmschutzverordnung übernommen haben.

Der Bundesrat muss dem Gesetz noch zustimmen.

Alle Parteien waren sich grundsätzlich in der Abschaffung des Bonus einig. Differenzen gibt es bezüglich des Stichtags. Der Gesetzesentwurf der Regierungskoalition bedeutet nämlich faktisch, dass der Bonus für Vorhaben noch gelten wird, deren Planfeststellungsverfahren vor etwa 2017 eröffnet wird. Damit werden Vorhaben mit Schienenbonus noch bis weit in die 20er Jahre in Betrieb genommen. Vorhaben, die nicht unter den Bedarfsplan fallen, wie die des Öffentlichen Nahverkehrs, werden mit dieser Änderung gar nicht erfasst.

Die SPD-Fraktion hat als Stichtag den 01.01.2015 vorgeschlagen, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen möchte den Bonus nur noch für Verwaltungsverfahren zulassen, die vor Inkrafttreten des Änderungsgesetzes beantragt worden sind²⁶. Gleiches fordert die Fraktion Die Linke²⁷.

²³ Siehe <http://www.ald-laerm.de/downloads/veranstaltungen-des-ald> und <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/veranstaltungen/tempo30.htm> (Abruf 26.02.2013)

²⁴ siehe das Plenarprotokoll 17/211 des Deutschen Bundestags. Stenografischer Bericht der 211. Sitzung am 29. November 2012 Tagesordnungspunkt 12 a und b, ab 25778 C. <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/17/17211.pdf> (Abruf 15.01.2013)

²⁵ Der ursprüngliche Gesetzesentwurf der Regierungskoalition vom 25.09.2012 (siehe <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/107/1710771.pdf>) ist dazu leicht modifiziert worden. Die aktuelle Fassung ist der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags zu entnehmen (Bundestags-Drucksache 17/11610 vom 22.11.2012. <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/116/1711610.pdf>):

„Der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 Dezibel(A) ist für die in der Anlage (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1974), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, ausgewiesenen Vorhaben ab dem Tag nicht mehr anzuwenden, an dem ein Gesetz zur Änderung dieser Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Kraft treten wird, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt des Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und dabei die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht worden ist.“

²⁶ siehe Bundestags-Drucksache 17/11610 vom 22. 11. 2012

Auch der Bundesrat hat sich bereits mit der Stichtagsregelung befasst. Auf seiner 903. Sitzung am 23.11.2012 hat er im Rahmen der Befassung mit der Neuordnung der Eisenbahnregulierung²⁸ als Stichtag für den Fortfall des Schienenbonus den 01.01.2017 vorgeschlagen, ohne sich allerdings zum Umgang mit laufenden Planfeststellungsverfahren zu äußern.

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses zum Gesetzesentwurf

Am 07.11.2012 fand in Berlin eine Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags zum Gesetzesentwurf und zu einem Antrag der Regierungskoalition zur Minderung des Schienenverkehrslärms statt, zu der auch die DEGA, vertreten durch den ALD-Vorsitzenden M. Jäcker-Cüppers, geladen war. Das Wortprotokoll der Anhörung und die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen sind unter http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/a15/oeffentliche_anhoerungen/2012/2012_11_07_schienenlaerm_schienenbonus/84_Sitzung_07_11_12.pdf²⁹ (die DEGA-Stellungnahme zusätzlich auf der ALD-Internetseite unter <http://www.ald-laerm.de/downloads/ald-stellungnahmen/ALD-Position-SchVL-Verkehrsausschuss.pdf>) einsehbar. Die Sachverständigen haben mehrheitlich die vorgesehene Stichtagsregelung kritisiert.

Für die DEGA und den ALD hat M. Jäcker-Cüppers in der Anhörung ausgeführt:

"Ich möchte zum Gesetzentwurf und zum Antrag [der Regierungskoalition] Stellung nehmen.

Zum Gesetzentwurf: Der ALD begrüßt die Absicht der Regierungskoalition, den Schienenbonus abzuschaffen. Wir sehen aber die vorgeschlagene Stichtagsregelung sehr kritisch. Wir bitten deshalb die Regierungskoalition, den Stichtag deutlich vorzuziehen, vor allem für die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms. Es gibt drei wesentliche Einwände gegen die Stichtagsregelung.

- *Sie bedeutet faktisch, dass der Wegfall des Bonus erst für Projekte in Kraft tritt, die deutlich nach 2017 realisiert werden. Das ist besonders problematisch für die Lärmsanierung, da die aktuell gültigen Auslösewerte für die Lärmsanierung um 10 Dezibel über dem liegen, was das Umweltbundesamt und die WHO aus Gründen des Gesundheitsschutzes für erforderlich halten. Inzwischen liegen sie auch 8 Dezibel über dem, was für die Lärmsanierung an den Bundesfernstraßen gemacht wird.*
- *Zweitens entspricht die Stichtagsregelung auch nicht den Erwartungen der Bürger. Wir wissen ja, dass die Bürger bei der Rheintalbahn inzwischen einen höheren Schutz durchgesetzt haben – ohne Anrechnung des Schienenbonus – und der Bund beteiligt sich an der Finanzierung. Nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung ist es verständlich, dass die Bürgerinnen und Bürger in anderen laufenden Planfeststellungsverfahren den gleichen Schutz erwarten dürfen.*
- *Drittens ist eine Mittelerhöhung für die Projekte der Lärmsanierung und der Lärmvorsorge leider nicht vorgesehen. Die Regierungskoalition setzt offensichtlich auf die achtzigprozentige Umrüstung der Güterwagen zum Jahr 2020. Eine Steigerung der Verkehrsmengen des Güterverkehrs würde damit nicht kompensiert werden. Wenn der Güterverkehr sich beispielsweise bis 2020 verdoppelt und wir eine Umrüstquote von 80 Prozent haben, dann wäre der gesamte Umrüsteffekt nur 0,5 dB(A) und damit vernachlässigbar, solange nicht zusätzliche Maßnahmen der Gleispflege umgesetzt werden.*

²⁷ Bundestagsfraktion DIE LINKE: Entschließungsantrag zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP – Drucksachen 17/10771, 17/11610 – Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Drucksache 17/11709 vom 28. 11. 2012. <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/117/1711709.pdf>

²⁸ Bundesrat: Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich. Drucksache 559/12 (Beschluss) vom 23.11.2012. http://www.bundesrat.de/cln_236/SharedDocs/Drucksachen/2012/0501-600/559-12_28B_29.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/559-12%28B%29.pdf (Abruf 15.01.2013)

²⁹ Abruf 15.01.2013

Zum Antrag: Wir begrüßen grundsätzlich die im Antrag der Regierungskoalition genannten Einzelmaßnahmen für den Lärmschutz an Schienenwegen und danken dem BMVBS, namentlich Herrn Dr. Jens Klocksin, für die Durchführung. Die gültigen rechtlichen Regelungen und die genannten Programme sind allerdings für die Bestandssituation unzureichend, um den grundgesetzlich garantierten Schutz der körperlichen Unversehrtheit zu gewährleisten. Wir fordern deshalb zum wiederholten Mal, zum Schutz vor Verkehrslärm Ziele in Kraft zu setzen, mit denen sich gesundheitliche Risiken vermeiden lassen. Am besten auf einer gesetzlichen Grundlage. Die dazu erforderlichen Finanzmittel sind vor allem über die verursachergerechte Anlassung der volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrslärms bereitzustellen. Damit der Schienenverkehr seine verstärkte Rolle für eine nachhaltige Mobilität wahrnehmen kann, ist das Instrument der Internalisierung der externen Kosten auf alle Verkehrsarten anzuwenden; zum Beispiel durch die umgehende Einführung der Lärmkomponente in der Lkw-Maut."

Beratungen im Bundesrat

Der Bundesrat muss der Gesetzesänderung zustimmen.

Die zuständigen Ausschüsse für Umwelt und Verkehr haben den Gesetzesvorschlag des Bundestags am 15. bzw. 16. Januar 2013 beraten; die Beratung des Bundesratsplenums³⁰ war am 01.02.2013. Der ALD hat sich am 14. Januar 2013 an die Mitglieder der beiden Ausschüsse mit der Bitte gewandt, für die umfassende und zeitnahe Abschaffung des Schienenbonus einzutreten. Ende Februar haben sich sowohl die Ministerin für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Hessen, Lucia Puttrich, als auch der Baden-Württembergische Minister für Verkehr und Infrastruktur, Winfried Hermann, positiv zurückgemeldet und dem ALD für seine Stellungnahme gedankt („... Ihre Bitte, im Bundesrat für einen umgehenden und umfassenden Wegfall des Schienenbonus zu stimmen, danke ich Ihnen.“).

Der Bundesrat hat dem Gesetzesentwurf nicht zugestimmt und die Einberufung des Vermittlungsausschusses verlangt. Er hat einen eigenen Vorschlag für die Gesetzesänderung vorgelegt³¹, wonach der "Schienenbonus" für alle Vorhaben entfallen soll, für die die Planfeststellungsverfahren nach dem 01.01.2015 eröffnet werden.

1.17 ALD-Winterveranstaltung: „Neuer Lärm durch Strukturwandel und Verdichtung“

6. Dezember 2012 in Berlin

Ulrike Schütz

Fast 100 Zuhörer/innen, die sich als sehr fachkundige und lebhaft Diskutanten entpuppten, besuchten die ALD-Winterveranstaltung am 6. Dezember 2012 in Berlin. Nachdem am Vormittag der Themenkreis rund um Bauleitplanung, Immissionsschutz und deren rechtliche Rahmenbedingungen sowohl in der Theorie wie auch anhand von ganz praktischen Beispielen aus der Jurisdiktion ausführlich behandelt wurde, stand der Nachmittag im Zeichen von konkreter Umsetzung und Beispielfällen. Sowohl die „Hamburger Lösung“ zum (Neu-)Bauen von Wohnungen in akustisch stark belastetem Terrain (HafenCity), wie auch die erst in den letzten Jahren zunehmend virulenten Themen „Windenergieanlagen“, „Schallbelastung durch tiefe Frequenzen“

³⁰ Plenarprotokoll der 906. Sitzung des Bundesrates am 01.02.2013, TOP 15, S. 35ff : siehe http://www.bundesrat.de/clin_340/nn_43984/SharedDocs/Downloads/DE/Plenarprotokolle/2013/Plenarprotokoll-906.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Plenarprotokoll-906.pdf (Abruf 26.02.2013)

³¹ Beschluss des Bundesrates vom 01.02.2013 (Drucksache 11/13): siehe http://www.bundesrat.de/clin_227/SharedDocs/Drucksachen/2013/0001-0100/11-13_28B_29.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/11-13%28B%29.pdf (Abruf 26.02.2013)

ALD-Winterveranstaltung

Neuer Lärm durch Strukturwandel und Verdichtung



6. Dezember 2012

Berlin

und „Schutz gegen Lärm von stationären Geräten“ (wie z. B. Wärmepumpen u. ä.) wurden von den jeweiligen Fachreferenten eingehend beleuchtet.

Auch in den Diskussionen wurde immer wieder deutlich, dass das Konfliktfeld der heranrückenden Bebauung in der Zukunft sorgfältiger Bearbeitung bedarf, um am Ende zu einer Lösung zu kommen, die sowohl den Bedürfnissen von Industrie, Gewerbe und Energiegewinnung – gesellschaftlich durchaus relevanten Faktoren – wie auch dem Ruhebedarf der Bürgerinnen und Bürger, vor allem während ihrer Frei- und Schlafenszeit, gerecht wird.

Der ALD dankt den Referenten und Teilnehmer/innen herzlich für die interessanten Vorträge und die spannenden Diskussionen!

Alle (freigegebenen) Präsentationen sind – wie gewohnt – auf der Webseite des ALD (siehe <http://www.ald-laerm.de/downloads/veranstaltungen-des-ald>) als pdf abrufbar.

1.18 Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen in Deutschland seit dem 09.12.2012

Michael Jäcker-Cüppers

Das Modell lärmabhängiger Trassenpreise laTP

Mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013b ist zum ersten Mal in Deutschland ein lärmabhängiges Trassenpreissystem LaTPS³² für den Schienengüterverkehr eingeführt worden. Das LaTPS unterscheidet sich allerdings von der ursprünglich vorgesehenen Konzeption³³. Danach war die Zahlung eines laufleistungsabhängigen Bonus an die Wagenhalter für lärmgeminderte Güterwagen des Bestands vorgesehen, die die Fahrgeräuschgrenzwerte für Neufahrzeuge (nach der TSI Lärm) einhalten (in der Regel durch Umrüstung der Graugussklotzbremsen auf solche mit Kompositklötzen³⁴ zu erreichen). Die Bonuszahlung an die Wagenhalter – die eigentlich außerhalb des Trassenpreissystems sind – sollte einen direkten Anreiz zur Umrüstung an die dafür Zuständigen liefern und zudem Transaktionskosten sparen.

Finanziert werden sollten die Boni über eine allgemeine Erhöhung der Trassenpreise für Güterzüge und einen staatlichen Zuschuss aus dem Topf des Lärmsanierungsprogramms an den Schienenwegen des Bundes (siehe Abbildung 2).

Kalkulationsgrundlage für die staatlichen Zuschüsse und die laufleistungsbezogenen Boni ist die kostengünstigere Umrüstung auf LL-Sohlen. "Laute Güterzüge", für die die Trassenpreiserhöhung in Kraft treten sollte, waren in diesem Modell noch nicht definiert.

Wegen der Beihilfeproblematik hatte die Bundesregierung das geplante Modell bei der EU-Kommission Ende 2011 zur Notifizierung eingereicht. Überraschenderweise hat die Kommission das Modell nicht akzeptiert, da nach Auffassung der Kommission eine 100 %ige Finanzierung der reinen Umrüstkosten dem europäischen Beihilferecht widerspricht, auch wenn der Ei-

³² Zum Thema LaTPS hatten wir bereits ausführlich in den ALD-Newslettern 5 (1.3), 8 (1.4) und 9 (1.10) berichtet.

³³ siehe ALD-Newsletter 9, Kapitel 1.10 "Lärmabhängige Trassenpreise in Deutschland" (siehe <http://www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter-archiv/Newsletter-Nr-9-final.pdf>)

³⁴ K- oder LL-Sohlen; die LL-Sohlen sind zurzeit immer noch nicht endgültig zugelassen

senbahnsektor durch die Trassenpreiserhöhung 50 % dieser Kosten³⁵ selbst finanziert. Die Kommission stellt diesen Teil der Finanzierung aber einer staatlichen Subvention gleich.

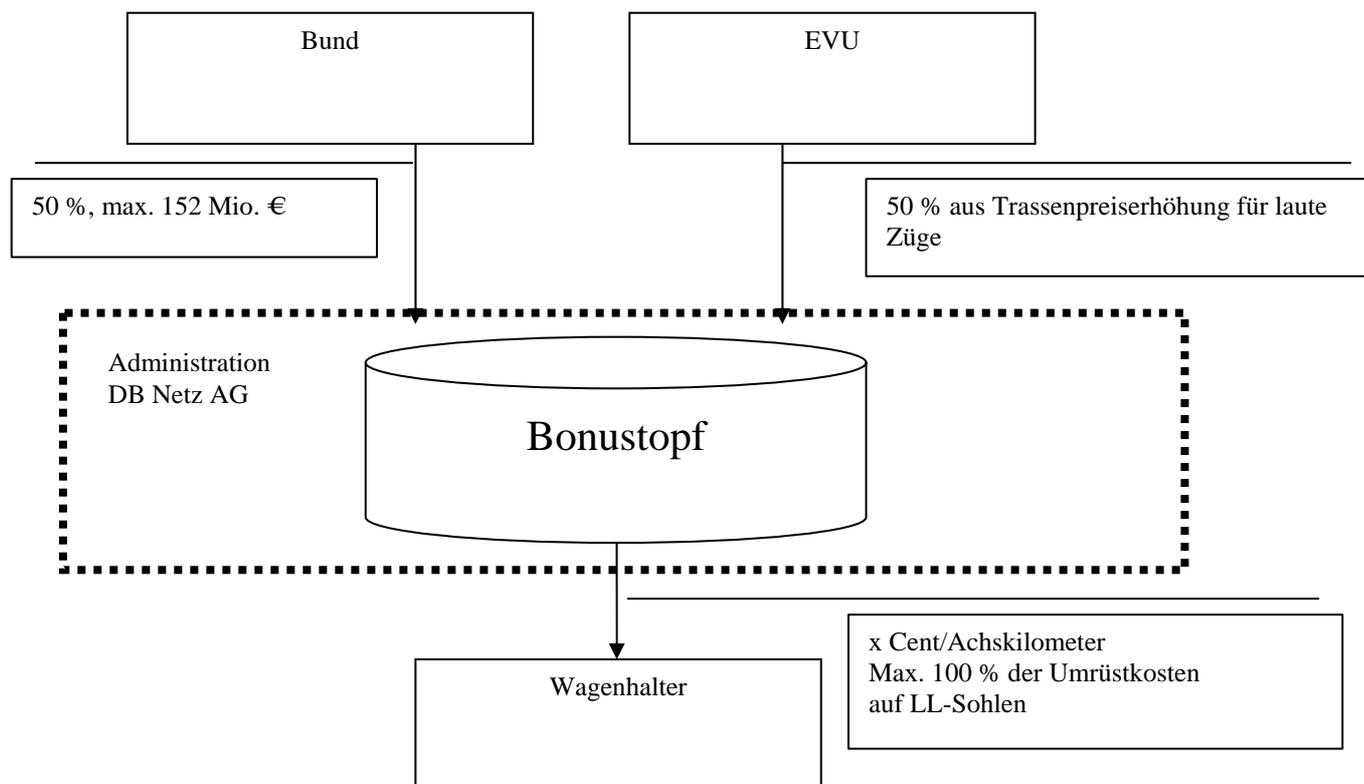


Abb. 2: Ursprüngliches Modell lärmabhängiger Trassenpreise in Deutschland

Die Bundesregierung hat deshalb das Modell modifiziert und die beiden Finanzierungstöpfe getrennt³⁶ (siehe Abbildung 3).

Die staatliche Förderung geht jetzt als laufleistungsabhängiger Bonus an die Wagenhalter, der in der Summe 50 % der Umrüstkosten (auf der Kalkulationsbasis der LL-Sohlen, d. h. 211 €/Achse) nicht übersteigen darf. Einzelheiten des Modells sind in den Förderrichtlinien des BMVBS³⁷ und den Ausführungsbestimmungen³⁸ der DB Netz AG festgelegt worden. Das Modell wird von der DB Netz AG verwaltet, es könnte aber im Grundsatz auch unabhängig von ihr implementiert werden. Die EU-Kommission hat dieses Modellelement inzwischen genehmigt (siehe Pressemitteilung³⁹ der Kommission vom 19.12.2012).

³⁵ Der Sektor muss zudem die erhöhten Betriebskosten bei Kompositklötzen selbst tragen.

³⁶ Siehe auch DB Netze (2012-12): Förderprogramm des BMVBS startet zum 9. Dezember 2012. http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/start/technik/laerm/3150802/laerm_bmvbs.html (Abruf 03.01.2012).

Dr. Jens Klocksins (2012): Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems. 3. VPI-Symposium, Hamburg 20.11.2012

³⁷ Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestands Güterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Förderrichtlinie IaTPS). <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/97592/publicationFile/67545/foerderrichtlinie-trassenpreissystem.pdf> (Abruf 03.01.2012).

³⁸ DB Netze (2012-12a): Förderprogramm zur Umrüstung von Bestands Güterwagen auf leise Bremstechnologien - Ausführungsbestimmungen zur Weiterleitung gewährter Fördermittel in Form eines privatrechtlichen Vertrages zwischen der DB Netz AG und Wagenhaltern. <http://fahrweg.dbnetze.com/file/3079834/data/ausfuhrungsbestimmungen.pdf> (Abruf 03.01.2012)

³⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-1415_de.htm (Abruf 15.01.2012)

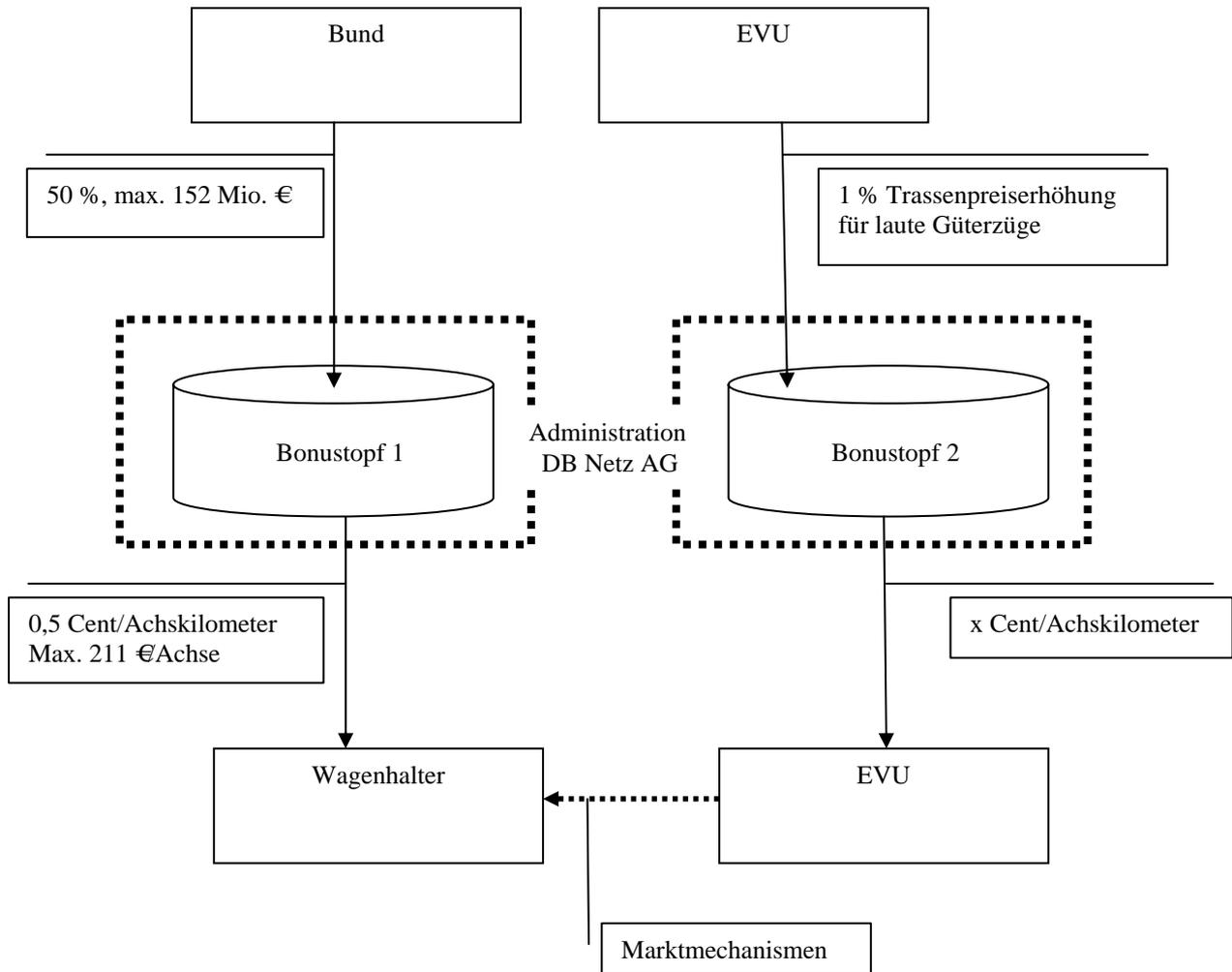


Abb. 3: Gültiges Modell lärmabhängiger Trassenpreise in Deutschland

Hinzu kommt ein klassisches System lärmabhängiger Trassenpreise mit den Geschäftspartnern DB Netz AG⁴⁰ und den Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU: EVU zahlen für laute Züge einen erhöhten Trassenpreis von 1 %, leise Züge (mit einem Anteil an TSI Lärm-konformen Güterwagen von zunächst mindestens 80 % und später 100 %) sind davon ausgenommen. Aus diesen Zusatzeinnahmen wird wie beim "staatlichen Fördermodell" ein laufleistungsabhängiger Bonus an die EVU für solche Wagen gezahlt, die nach dem 09.12.2012 umgerüstet worden sind. Beide Elemente des Systems sind aktuell noch nicht in Kraft, da die LL-Sohlen noch nicht zugelassen sind. DB Netz geht von einer solchen Zulassung im ersten Halbjahr 2013 aus, die Trassenpreiserhöhung ist deshalb zum 01.06.2013 geplant. Einzelheiten wie die Bonushöhe liegen auch noch nicht fest und werden – sobald die Zulassung der LL-Sohlen absehbar ist – ebenfalls bis zum Juni 2013 festgelegt⁴¹. Es ist aber geplant, die Laufleistungen umgerüsteter Wagen rückwirkend zum 09.12.2012 zu berücksichtigen. Wie der Bonus an die Wagenhalter, die ja die Investitionskosten der Umrüstung finanzieren müssen, weiter geleitet wird, liegt außerhalb der Regeln des LaTPS. Vorstellbar sind höhere Mietkosten für umgerüstete Wagen.⁴²

⁴⁰ DB Netze (2012-12): Lärmabhängiges Trassenpreissystem -LaTPS der DB Netz AG startet zum 9. Dezember 2012. <http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/start/produkte/trassen/trassenpreise/latps.html> (Abruf 03.01.2012)

⁴¹ Da die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) für das aktuelle Trassenpreissystem (SNB 2013) bereits seit einem Jahr vorliegen, müssen die konkreten Konditionen als Veränderungen der SNB 2013 außerhalb des planmäßigen Turnus ("unterjährig") mit der Bundesnetzagentur abgestimmt werden.

⁴² Zu weiteren Einzelheiten des Modells siehe auch die Antwort des BMVBS auf Fragen der Hessischen Landesregierung in der 904. Sitzung des Bundesrats am 14. Dezember 2012. http://www.bundesrat.de/cln_236/SharedDocs/TO/904/erl/1_templateId=raw_property=publicationFile.pdf/1.pdf (Abruf 03.01.2012)

Bewertung des Modells

Das neue modifizierte Modell zum Anreiz der Umrüstung von Güterwagen ist komplizierter als die ursprüngliche Konzeption. Wagenhalter wissen zunächst grundsätzlich nicht, wie und in welchem Umfang die Boni an die EVU an sie weiter geleitet werden. Das Investitionsrisiko erhöht sich damit. Entsprechend kritisch sieht der Eisenbahnsektor die Modifizierungen⁴³. Allerdings müssten aus der Schweiz Modelle und Strategien für diese Verrechnungen vorliegen, da das Schweizer LaTPS nur Bonizahlungen an die EVU vorsieht.

1.19 Europäische Lärmschutzpolitik – Treffen mit der EU-Kommission in Brüssel

Michael Jäcker-Cüppers

Die Landesvertretung von Rheinland-Pfalz bei der EU in Brüssel hat am 04.12.2012 eine Besprechung mit der EU-Kommission organisiert, an der Vertreter des rheinland-pfälzischen Umweltministeriums, des Umweltbundesamts, des ALD und der Städte Trier und Ludwigshafen teilgenommen haben.

Themen der Besprechung waren der Schienen- und Straßenverkehrslärm, die EU-Richtlinie zum Umgebungslärm sowie die allgemeine Lärmschutzpolitik der EU.

Das Programm der Veranstaltung und die Vortragenden waren:

1. Introduction and moderation

14.30-14.35 Anja Freytag, Deputy Head of Office,
Representation of Rhineland-Palatinate to the EU

2. Railway Noise Protection

- Piotr Rapacz, European Commission, DG Move:
(presented by Marco Paviotti, European Commission, DG ENV)
"EU Rail Noise Policy – current developments"
- Michael Jäcker-Cüppers, ALD – National Acoustical Society, Germany:
"Railway Noise Protection"
- Discussion

3. Road Transport Noise Protection

- Antony Lagrange, European Commission
(presented by Marco Paviotti, European Commission, DG ENV):
"Reducing Noise Emissions from Motor Vehicles: Commission – legislative proposal"
- Lars Schade, Federal Environment Agency, Germany:
"Road Transport Noise Protection – The role of limit values for vehicles and tires"
- Discussion

4. Health Protection and Environmental Noise Directive

How to improve the END on basis of the EU consultation

- Marco Paviotti, European Commission, DG ENV:
"Environmental Noise Directive 2002/49/EC"

⁴³ siehe z. B.: Pressemitteilung des VDV vom 08. November 2012 "EU erschwert Umrüstung auf lärmmindernde Bremsen".
http://www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen_entry.html?secure_type=show&secure_filename=41ba35e1a3abf45e9c04d2965e1969bd&secure_targetname=121108_pm_foerderrichtlinie_laermmindernde_bremsen.pdf (Abruf 03.01.2012).
Privatbahn-Magazin Online. 06.11.2012: "VPI kritisiert Kehrtwende bei den lärmabhängigen Trassenpreisen."
<http://www.privatbahn-magazin.de/blog/?p=5324> (Abruf 03.01.2012)

- Rainer Ritthaler, Administration of the City of Ludwigshafen:
"Problems of medium-sized towns – noise reduction planning Ludwigshafen"
- Michael Jäcker-Cüppers, ALD – National Acoustical Society, Germany:
"Improvement of the END"
- Discussion

5. European Noise Action Plan

How could an update of the "Green Paper on Future Noise Policy (1996) looks like?

- Dr. Wolfgang Eberle, Ministry for Environment Rhineland-Palatinate:
„European Noise Action Plan“
- Discussion and Conclusions

Die Präsentationen sind, soweit sie freigegeben sind und dem ALD vorliegen, im Downloadbereich der ALD-Internetseite (<http://www.ald-laerm.de/downloads/externe-veranstaltungen>) zu finden.

Die Teilnehmer stimmten darin überein, dass es der Lärmschutzpolitik der EU an Systematik, Harmonisierung und Umsetzung anspruchsvoller Lärmschutzziele mangelt. Die inzwischen erhärteten Befunde zu den gesundheitlichen Risiken des Lärms sind bislang noch zu wenig in Handlungsziele der EU zum Lärmschutz eingegangen.

Der Kommission wurden die folgenden strategischen Aktivitäten vorgeschlagen:

- Aktualisierung des Grünbuchs „Zukünftige Lärmschutzpolitik“ von 1996, am besten zu einem Weißbuch „EU-Lärmschutzpolitik“;
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe der Kommission, die die Kommission bei der Erarbeitung einer Strategie bzw. des Grün- oder Weißbuchs unterstützt;
- Workshops der Kommission und/oder des Europaparlaments zu einer umfassenden Bestandsaufnahme der europäischen Lärmschutzpolitik;
- Aufwertung der Richtlinie zum Umgebungslärm zu einer umfassenden Rahmenrichtlinie für die europäische Lärmschutzpolitik.

Es ist in diesem Zusammenhang auf eine Publikation hinzuweisen, die für die Kommission Umwelt, des Europäischen Parlaments die Lärmschutzpolitik der EU bewertet:

Committee on Environment, Public Health and Food Safety of the European Parliament (2012):
Towards A Comprehensive Noise Strategy

<http://www.europarl.europa.eu/committees/de/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78671> (Abruf 15.01.2013)

Die Studie kommt zu folgenden **zentralen Ergebnissen**:

- Die Richtlinie zum Umgebungslärm hat zwar das Bewusstsein für die Lärmprobleme verbessert, zu einer effektiven Minderung der Geräuschbelastungen aber bislang nur wenig beigetragen. Gründe dafür sind die Verzögerungen bei der Umsetzung der Richtlinie, die mitunter schlechte Qualität der Strategischen Lärmkarten und der Lärmaktionspläne, fehlende Umsetzung der Lärmschutzziele und mangelhafte Abstimmung der Zuständigkeiten.
- Die europäischen Regelungen für den Umgebungslärm und die Geräuschemissionen der verschiedenen Quellen (Fahrzeuge, Maschinen etc.) sind nicht optimal aufeinander abgestimmt.
- Die aktuellen Fortschreibungen der Vorschriften für die Geräuschemissionen sollten genutzt werden, um anspruchsvollere Grenzwerte durchzusetzen.

- Europäische Grenzwerte für die Immissionen wären schwierig zu implementieren und im Konflikt mit dem Subsidiaritätsprinzip. Am Schutzziel der Gesundheit orientierte Ziel- oder Auslösewerte wären dagegen einfacher durchzusetzen, politisch akzeptierter und effektiver, besonders wenn sie mit strengeren Vorschriften für die Lärmquellen einhergingen.

1.20 Zusammenarbeit von ALD und dem Ausschuss „Physikalische Einwirkungen“ der LAI

Michael Jäcker-Cüppers

Der ALD hatte zum 2. Mal die Gelegenheit, seine Aktivitäten den Lärmexpertinnen und -experten von Bund und Ländern vorzustellen. Auf der 5. Sitzung des Ausschusses "Physikalische Einwirkungen" der LAI am 16.01.2013 in Bremen gab der Vorsitzende des ALD, M. Jäcker-Cüppers, einen aktuellen Überblick über diese Aktivitäten und die Möglichkeiten, wie die Zusammenarbeit mit Bund und Ländern im Bereich der Lärmbekämpfung optimiert werden könnte (siehe <http://www.ald-laerm.de/downloads/downloads-ubersicht/2013-01-16-ALD-APhysE.pdf>; dort ist auch die 1. Präsentation vor dem Ausschuss am 20.01.2010 in Eisenach zu finden⁴⁴). In der anschließenden Diskussion über relevante Themen der Lärmbekämpfung wurde von Seiten der Länder und dem Bund angeregt, eine Veranstaltung zum Thema Nachbarschaftslärm zu machen, der schon seit einiger Zeit nach den Umfrageergebnissen, die "Quelle" ist, die nach dem Straßenverkehrslärm am meisten belästigt.

1.21 Veranstaltung des Ortsverbandes von Bündnis 90/Die Grünen in Achim zur Lärmaktionsplanung (LAP)

16. Januar 2013 in Achim

Michael Jäcker-Cüppers

Der Achimer Ortsverband von Bündnis 90/Die Grünen hatte am 16.01.2013 zu einer Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Verkehrslärm in Achim eingeladen. Landtagskandidat Erich von Hofe und Ratsherr Axel Eggers leiteten die Diskussion. M. Jäcker-Cüppers stellte für den ALD die grundsätzlichen Minderungsmöglichkeiten und ihre konkrete Umsetzbarkeit in Achim vor ("Lauter Lärm – Was tun gegen den Verkehrslärm in Achim")⁴⁵.

Achim ist eine nordöstliche Nachbargemeinde von Bremen mit etwa 30.000 Einwohnern. Zahlreiche Hauptverkehrsstraßen (mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr) und eine Haupteisenbahnstrecke (Bremen – Hannover, mit über 60.000 Zügen pro Jahr) im Sinne der Richtlinie zum Umgebungslärm (ULR) tangieren oder durchschneiden die Stadt (siehe Abbildung 4). Achim war deshalb gehalten, einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Dieser wurde 2010 vorgelegt⁴⁶. Inzwischen wird der LAP der 2. Stufe vorbereitet.

⁴⁴ siehe <http://www.ald-laerm.de/downloads/downloads-ubersicht/2010-MJ-Vorstellung-ALD-PhysEinw.pdf>

⁴⁵ Siehe <http://www.ald-laerm.de/downloads/downloads-ubersicht/2013-01-16-MJ-Laerm-Achim-final.pdf>

⁴⁶ <http://achim.ver-net.de/inhalt/datei.php?id=OTAyMDA0ODg2Oy07L3Vzci9sb2NhbC9odHRwZC92aHRkb2NzL2Ntcy9hY2hpbS9tZWRpZW4vaW50ZXJUL2xhZXJtYWt0aW9uc3BsYW5fYmVyaWNodDIwMTAucGRm>

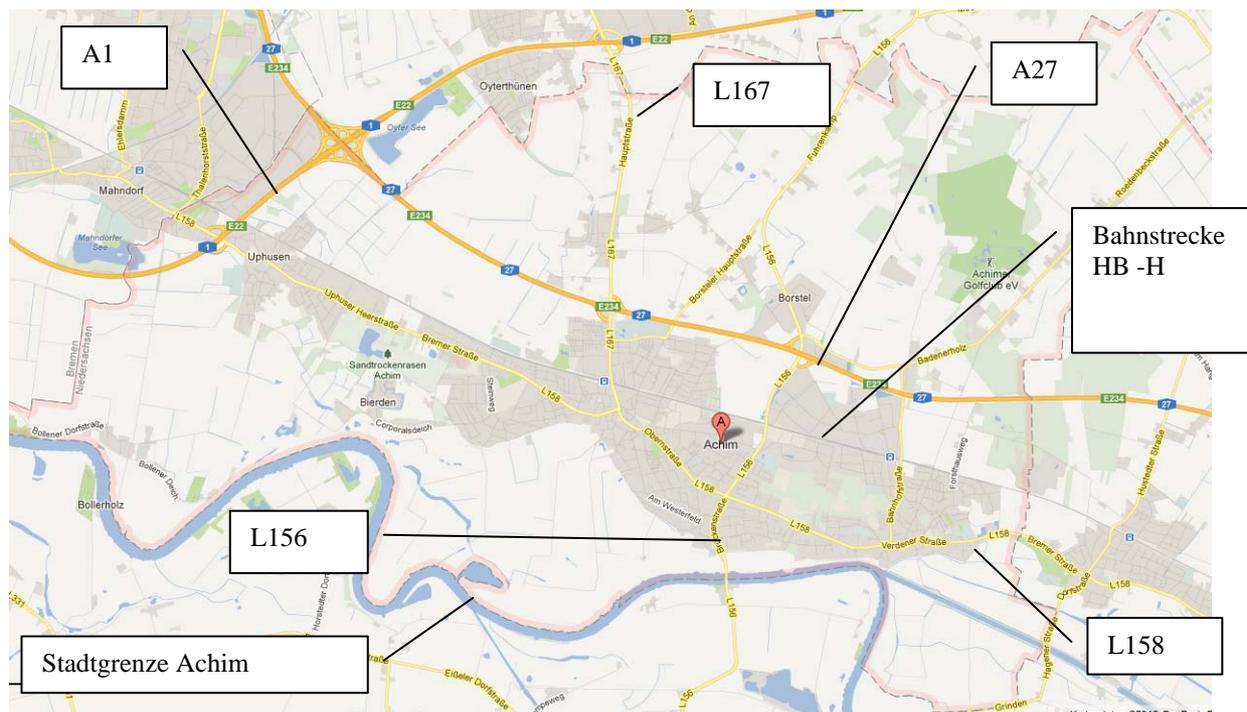


Abb. 4: Stadtgebiet von Achim mit Hauptverkehrsstraßen und -eisenbahnen (Quelle: Google Maps)

Achim ist **exemplarisch** für viele kleinere Gemeinden in Deutschland. Sie hat kaum Möglichkeiten, Maßnahmen umzusetzen, da die genannten Verkehrswege in der Zuständigkeit des Landes oder des Bundes sind. Eine eigene Straßenverkehrsbehörde hat die Stadt nicht, die zuständige Straßenverkehrsbehörde in Verden hat bislang Maßnahmen zur Reduktion der zulässigen Geschwindigkeiten abgelehnt.

Das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes wurde von der DB AG bereits 2005 bis 2007 abgeschlossen (Auslösewerte für den Mittelungspegel 75/65 dB(A)). Achim hat als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung die damaligen Empfehlung des Landes übernommen, d. h. 70/60 dB(A) L_{DEN}/L_{Night} . Damit liegt die Belastung nachts trotz der Sanierung für 2 % der Bevölkerung über den – nicht besonders anspruchsvollen – Auslösewerten. 6 % sind nachts mit gesundheitsgefährdenden Pegeln belastet (55 dB(A)). Beim Straßenverkehrslärm sind dies 4 % der Bevölkerung.

Das Beispiel Achim belegt einmal mehr, dass die deutsche Umsetzung der Richtlinie zum Umgebungslärm mit der Zuordnung der Zuständigkeiten an die Kommunen wenig zur effektiven Minderung der Belastungen beitragen kann. Wir brauchen deshalb eine Verpflichtung der übergeordneten Instanzen, bei der kommunalen Lärmaktionsplanung mitzuwirken (vgl. die Änderung des BImSchG §47d vom 27.06.2012, die eine Mitwirkungspflicht für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Eisenbahnlärm eingeführt hat⁴⁷).

⁴⁷ Siehe ALD-Newsletter 11, Kapitel 1.4 „Stärkere Einbindung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die Lärmaktionsplanung“

1.22 Auftaktveranstaltung der Aktion „Berlin wird leiser: aktiv gegen Verkehrslärm“

24. Januar 2013 in Berlin

Michael Piwonski

Zum Sommer 2013 haben die Kommunen bekanntlich die Lärmaktionspläne der 2. Stufe nach der Richtlinie zum Umgebungslärm zu erstellen. Dabei ist die Öffentlichkeit zu beteiligen. Die Stadt bzw. das Land Berlin hat diese Öffentlichkeitsbeteiligung für den Verkehrslärm mit der Veranstaltung am 24.01.2013 eröffnet.

An ihr haben rund 70 Berlinerinnen und Berliner teilgenommen. Das IGZ des ALD hatte die Berliner ALD-Mitglieder auf diese Veranstaltung hingewiesen.

Herr Bernd Lehming (Referatsleiter Immissionsschutz, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Berlin⁴⁸) erläuterte auf der Auftaktveranstaltung der Aktion „Berlin wird leiser: aktiv gegen Verkehrslärm“ den Stand der Lärmaktionsplanung in Berlin und stellte die momentanen Hauptverursacher für Lärmprobleme anhand von Lärmkarten dar.

Herr Jörg Kaptain (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Berlin) erläuterte die Lärmsituation und mögliche Lösungen am Beispiel der Frankfurter Allee (und Karl-Marx-Allee) und Herr Thomas Myck (Umweltbundesamt) am Beispiel der Turmstraße.

Frau Riedel von der Firma zebra log stellte im Anschluss die Homepage www.leises.berlin.de als Mittel der Bürgerbeteiligung vor, auf der die Berlinerinnen und Berliner um Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des Lärmaktionsplans Berlin 2013 gebeten wurden. Vom 24. Januar bis zum 22. Februar 2013 konnten dort Interessierte im Online-Dialog auf Lärmprobleme hinweisen, sich über Maßnahmen zu ihrer Reduzierung informieren und eigene Vorschläge machen, diskutieren oder die Beiträge anderer bewerten. Mögliche Fragestellungen sind z. B. wo ein anderer Straßenbelag oder geringere Geschwindigkeiten helfen würden, ob man den Verkehrsfluss an bestimmten Stellen anders organisieren könnte oder auch wie umweltfreundliche Verkehrsmittel – Fahrrad, Bus, Bahn – oder das Zu-Fuß-Gehen attraktiver werden würden.

Geplant sind auch ein Expertenworkshop für Vertreterinnen und Vertreter von Initiativen und Verbänden und zwei Lärmwerkstätten in den Bezirken Lichtenberg und Spandau, die zum Austausch über „laute Orte“ und Lärminderungsmaßnahmen einladen.

Die Dialogergebnisse der Onlinebefragung fließen in die weitere Entwicklung des Lärmaktionsplans ein. Die Verfasserinnen und Verfasser der 20 besten Beiträge werden zu einem Lärm-Workshop mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eingeladen, um diese zu diskutieren.

Zum Ende der Veranstaltung wurde den Anwesenden die Gelegenheit zum fachlichen Austausch geboten, was auch lebhaft genutzt wurde.

Durch den Abend führte Frau Sally Below (sally below cultural affairs).

⁴⁸ und stellvertretender Vorsitzender des ALD

1.23 Videowettbewerb des ALD zum 15. Tag gegen Lärm

Michael Piwonski

Lärm ist eine gravierende und in einigen Situationen sogar gesundheitsgefährdende Umwelt- und Lebensbeeinträchtigung. Ziel dieses Wettbewerbs war es, die Sensibilität von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen für das Thema „Lärm“ zu steigern.

Mit dem Wettbewerb waren ambitionierte Filmer/innen aller Altersstufen aufgerufen, Probleme aber vielleicht auch überraschende positive Seiten der uns umgebenden Geräuschkulisse in 60 Sekunden filmisch einzufangen und bis zum 15. Oktober 2012 einzusenden.



Bewertet wurden die Einsendungen von einer Jury, die aus vier Lärmexperten des ALD, einer medienschaffenden und einer lärm betroffenen Person bestand.

Preise gab es in zwei Altersgruppen: „Jugendliche“ und „Erwachsene“. Die Preise waren in jeder Gruppe mit 1000 €, 500 € und 250 € dotiert.

Gewonnen haben in der Kategorie "Erwachsene":

- René Haustein (1.Platz)
- Michael Schwabe (2.Platz)
- Mathias Spaan (3.Platz)

und in der Kategorie "Jugendliche":

- Alena Jahns (1.Platz)

In der Kategorie „Jugendliche“ gab es nur einen Preis, denn mit ihrem Video war Alena Jahns die einzige Teilnehmerin in der Gruppe der Jugendlichen. Nicht jedoch diese Tatsache, sondern die Qualität Ihrer Idee und deren Realisierung haben es der Jury leicht gemacht, den ersten Preis in dieser Kategorie an sie zu vergeben.

Seit Anfang Februar 2013 werden die Gewinnervideos und ausgewählte weitere Beiträge auf der Website des ALD im monatlichen Wechsel präsentiert. <http://www.ald-laerm.de/projekte-des-ald/abgeschlossene-projekte/videowettbewerb-60-sec.-larm-1>

1.24 AIA-DAGA 2013 in Meran

Michael Jäcker-Cüppers

Die internationale Tagung AIA-DAGA 2013 findet innerhalb der Konferenzreihe "Euroregio" der European Acoustics Association (EAA) statt und umfasst die 39. Deutsche (DAGA) und die 40. Italienische Jahrestagung für Akustik.

Der ALD organisiert in Meran mit den italienischen Kollegen eine strukturierte Sitzung zum Thema "Umgebungslärm". Sie umfasst insgesamt 37 Präsentationen und 10 Poster. Sie wird eröffnet mit 2 Vorträgen der Generaldirektion Umwelt der EU-Kommission zum aktuellen Stand der Überarbeitung der Richtlinie zum Umgebungslärm. Einzelheiten können dem inzwischen erschienenen Programm⁴⁹ entnommen werden.

1.25 Veranstaltungen und Termine

EAA Winter School

15. - 17.03.2013 in Meran (IT)

<http://www.aia-daga.eu>

Tagung AIA-DAGA 2013

18. - 21.03.2013 in Meran (IT)

<http://www.aia-daga.eu>

DEGA-Akademie-Kurs „DEGA-Schallschutzausweis“

17.04.2013 in Aachen

<http://www.dega-akustik.de/aktuelles>

16. Tag gegen Lärm

24.04.2013: bundesweit

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

DEGA-Akademie-Kurs „Bauakustik“

24. – 26.04.2013 in Braunschweig

<http://www.dega-akustik.de/aktuelles>

5. Mitgliederversammlung des ALD

voraussichtlich Juni 2013

<http://www.ald-laerm.de/aktuelles>

21. International Congress on Acoustics (ICA 2013)

02. - 07.06.2013 in Montreal (CAN)

<http://www.ica2013montreal.org>

Inter-Noise 2013

15. -18.09.2013 in Innsbruck

<http://www.internoise2013.com>

DEGA-Akademie-Kurs "Die wissenschaftlichen Grundlagen der Technischen Akustik"

09. – 11.10.2013 in Berlin

<http://www.dega-akustik.de/aktuelles>

⁴⁹ siehe http://www.dega-akustik.de/aktuelles/dokumente/aiadaga13_program.pdf

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

2.1 Umweltbewusstsein in Deutschland – neue Studie des BMU und des UBA

Michael Jäcker-Cüppers

Am 18.01.2013 haben BMU und UBA die neue Studie zum Umweltbewusstsein in Deutschland vorgestellt (siehe: BMU, UBA (2013): Umweltbewusstsein in Deutschland 2012, www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Umweltinformation_Bildung/4396.pdf)

"Die Studien zum Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Deutschland werden im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Umweltbundesamtes seit 1996 im Abstand von zwei Jahren durchgeführt. Dabei wird die deutsche Wohnbevölkerung ab 18 Jahren befragt.

Für die aktuelle Repräsentativumfrage fanden im Zeitraum von **Juli bis August 2012** mündliche Interviews mit **zweitausend Personen** statt. Davon waren 1585 Personen aus Westdeutschland und 415 Personen aus Ostdeutschland. Federführend wurde die Studie vom Institut für Sozialinnovation e.V. (Berlin) in Zusammenarbeit mit der Philipps-Universität Marburg, in enger Fachbegleitung des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamtes, durchgeführt. Die Erhebung der Daten oblag der TNS Emnid Medien- und Sozialforschung GmbH Bielefeld." (S. 14).

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

Auf Seite 52 wird das Ergebnis der Umfrage dargestellt:

„Ich persönlich fühle mich durch ...gestört oder belästigt.“	Äußerst	Stark	Mittelmäßig	Etwas	Überhaupt nicht
Schienenverkehrslärm	0	3	12	19	66
Straßenverkehrslärm	0	6	20	28	46
Industrie- und Gewerbelärm	0	2	11	19	68
Flugverkehrslärm	0	1	5	17	77
Lärm von Nachbarn	0	3	14	25	58

Frage: 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 mit jeweils, ob Sie sich äußerst gestört, stark gestört, mittelmäßig, etwas gestört oder überhaupt nicht gestört oder belästigt fühlen? N=2000

Abb. 5: Beurteilung der Wohnsituation nach Lärmbelästigungen (Angaben in Prozent der Befragten)
(Quelle: Umfragen zum Umweltbewusstsein in Deutschland, 2000 bis 2012, siehe www.umweltbewusstsein.de)

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 6 fasst alle Aussagen zur Störung zusammen, während Abbildung 7 den Prozentsatz der äußerst und stark gestörten Personen zusammenfasst.

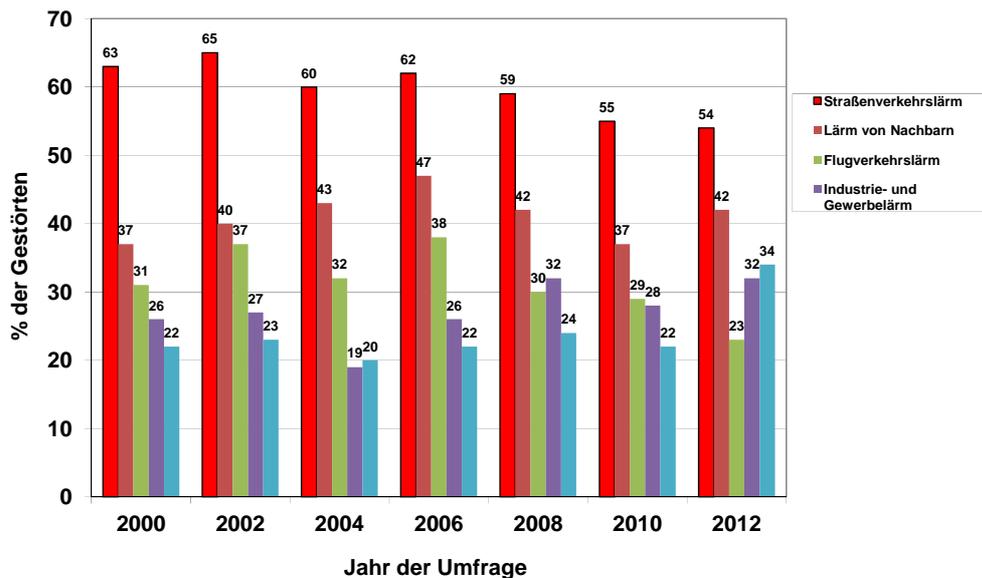


Abb. 6: Umfrageergebnisse zur **Störung** durch Lärm in Deutschland 2000-2012
 (Quelle: Umfragen zum Umweltbewusstsein in Deutschland, 2000 bis 2012, siehe www.umweltbewusstsein.de)

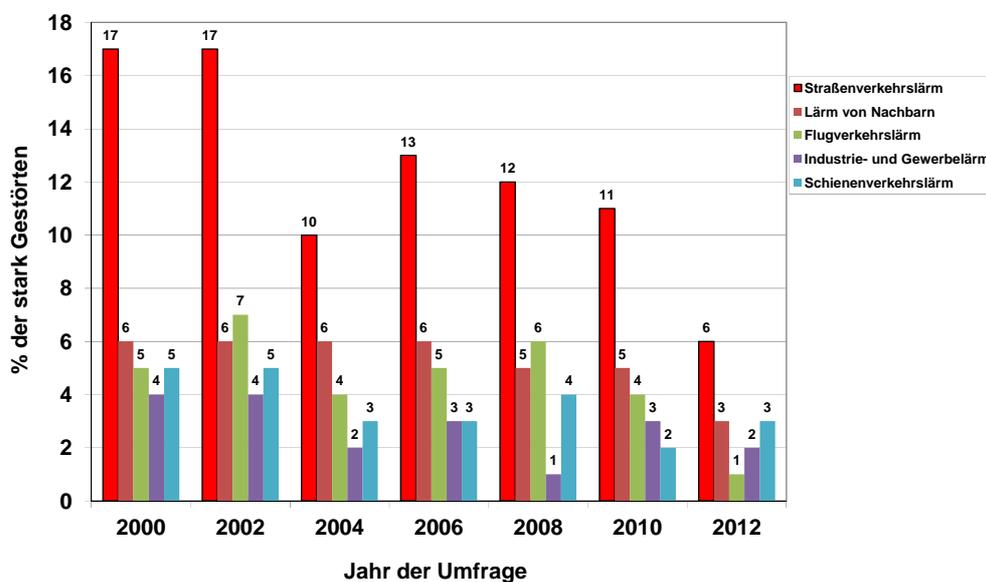
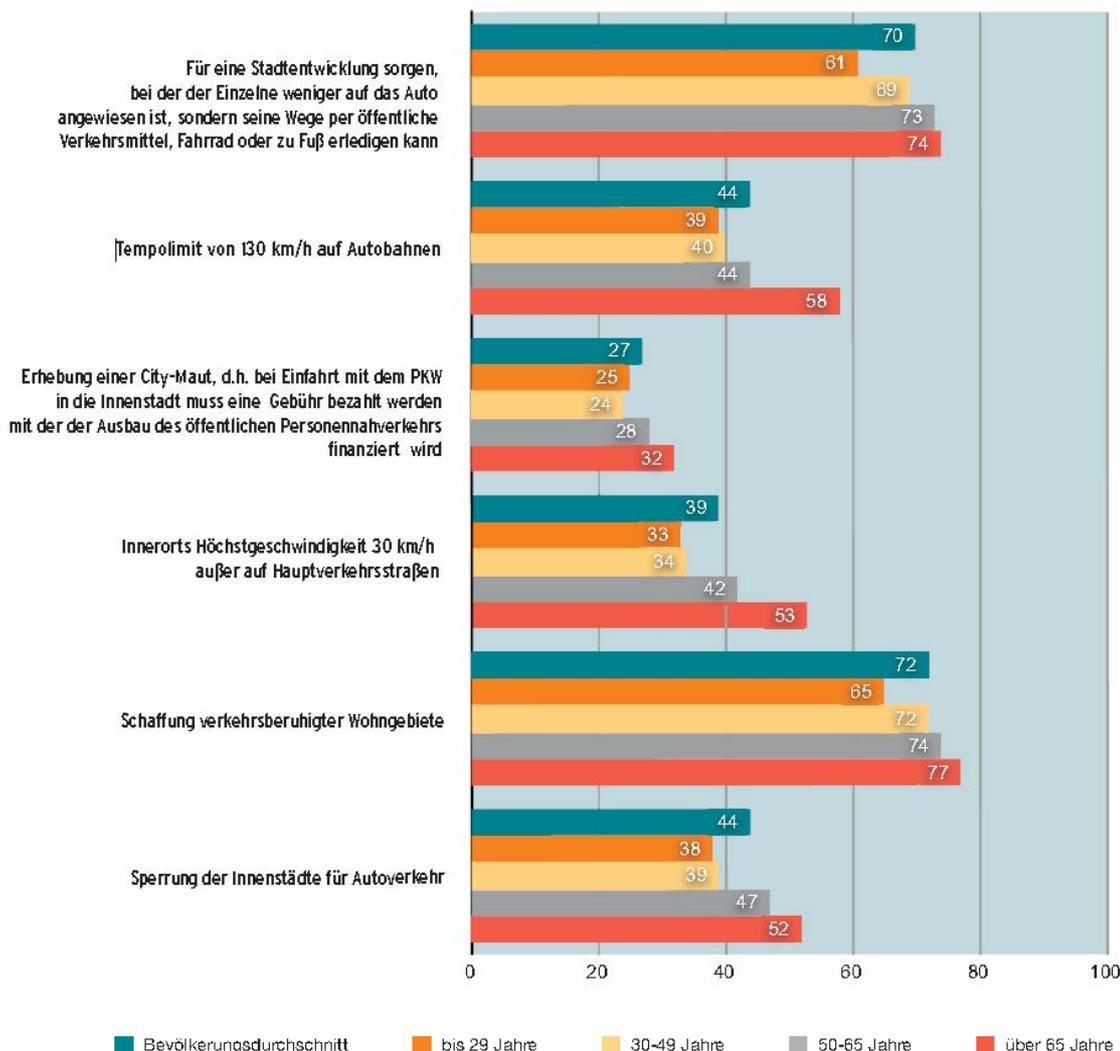


Abb. 7: Umfrageergebnisse zur **starken Störung** durch Lärm in Deutschland 2000-2012
 (Quelle: Umfragen zum Umweltbewusstsein in Deutschland, 2000 bis 2012, siehe www.umweltbewusstsein.de)

Die Zeitreihen zeigen relativ starke Schwankungen der Ergebnisse. So erstaunt die relativ starke Abnahme der Belästigung durch Fluglärm angesichts der intensiven öffentlichen Diskussion zu diesem Thema in den vergangenen anderthalb Jahren. Es bliebe einer genaueren Untersuchung überlassen, die Gründe dafür zu ermitteln.

Weitere Fragen (siehe S.34) beschäftigen sich mit den Maßnahmen zur Minderung der Umweltbelastungen durch den Verkehr. Sie sind auch für den Lärmschutz von Bedeutung (siehe Abbildung 8).



Frage: 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. N=2000

Abb. 8: Zustimmung zu umweltentlastenden Verkehrsmaßnahmen („sehr dafür“ und „eher dafür“, Angaben in Prozent der Befragten)

(Quelle: Umfragen zum Umweltbewusstsein in Deutschland, 2000 bis 2012, siehe www.umweltbewusstsein.de)

Im Zeitvergleich ist die Zustimmung zu Tempo 30 innerorts stark gesunken (2010: 58 %), sie ist gestiegen für die 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%). Generell gilt, dass mit steigendem Lebensalter die Zustimmung zu verkehrsentslastenden Maßnahmen z. T. deutlich steigt.

2.2 Lärm und Recht

Rechtsanwalt Wolfram Sedlak

(eine Auswahl lärmrelevanter Rechtsprechung, die unter juris abrufbar ist - Zeitraum 1.6.2012 – 31.12.2012)

1.) OVG Berlin-Brandenburg - Beschluß v. 15.6.2012 – Az: 12 S 27.12 :

Das OVG entschied für den neuen **Flughafen Berlin-Brandenburg**, es sei im Wege geeigneter aufsichtsrechtlicher Maßnahmen sicherzustellen, dass für den Tagzeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) in den Kinderzimmern und den kombiniert genutzten Wohn- und Schlafräumen der Wohngebäude der Antragsteller ab Inbetriebnahme des Flughafens bei geschlossenen Fenstern **keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A)** auftreten. Das bisherige Schallschutzprogramm der Vorhabenträgerin beruhte auf der unzutreffenden Annahme, dass der Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminnern pro Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate bis zu sechs Mal überschritten werden dürfe (NAT-Kriterium 6). Dem widerspreche jedoch der bisherige Planfeststellungsbeschluss.

2.) OVG Münster - Beschluß v. 21.6.2012 – Az: 20 D 45/09.AK :

Das dem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Gutachten für die Verlängerung der Start- u. Landebahn des **Flughafens Paderborn/Lippstadt** um 390 m hatte nicht eigene Untersuchungen zur Frage der Erhöhung von Flugbewegungen vorgenommen, sondern dies von vorneherein quasi im Sinne einer Vorgabe der Flughafenbetreiberin verneint. Das OVG verpflichtete die Beklagte, diese Problematik u. eine hierdurch bedingte mögliche Lärmzunahme für die Flughafenanwohner durch ein neues Sachverständigengutachten klären zu lassen.

3.) OVG Lüneburg – Beschluß v. 29.6.2012 – Az: 12 LA 155/11:

Kleinstwindkraftanlagen sind nach § 69 Abs. 1 Satz 1 NBauO nicht von der Genehmigungspflicht freigestellt. Im vorliegenden Verfahren ging es um ein Kleinwindrad Typ E mit Dreiflügeldurchmesser von 1,60 m, einem Gewicht von 17 kg u. einer Masthöhe bis 10 m, das in einem **reinen Wohngebiet** errichtet werden sollte. Da es sich nicht um ein weiträumiges Grundstück handelte (Größe 525 qm), widerspreche diese zwar untergeordnete Nebenanlage aber der Eigenart eines reinen Wohngebietes. Es überrage u.a. die umliegende Häuser an einer recht schmalen Stelle des Grundstückes, wirke als Blickfang u. versperre der Nachbarschaft den freien Blick auf den dahinterliegenden See. Auf der östlichen Seite befindet sich eine Wohnanlage mit Freizeit- u. Erholungscharakter, in deren Benutzungssatzung großer Wert auf Ruhe u. gegenseitige Rücksichtnahme gelegt werden.

4.) VGH Baden-Württemberg - Urteil v. 3.7.2012 – Az: 3 S 321/11 :

Im Rahmen einer Klage gegen die Baugenehmigung für das Weststadion in Freiburg stellt der VGH klar, daß in Gemengelagesituationen (Zusammentreffen von unterschiedlichen Gebietsstrukturen – hier allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet) die **18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung)** auch bei unmittelbarer Anwendung Raum für eine differenzierte Bewertung nach Maßgabe des Rücksichtnahmegebotes bietet und damit die **Bildung von Zwischenwerten** zwischen den baugebietsbezogenen Richtwerten nach § 2 Abs. 2 der 18. BImSchV zuläßt. Dies war im vorliegenden Fall unterblieben und einem an die Sportanlage angrenzenden Anwohner in einem WA-Gebiet nur die Schutzwürdigkeit eines MI-Gebietes zugestanden worden.

5.) **BVerwG Leipzig – Urteil v. 10.7.2012 – Az: 7 A 24/11:**

Anlässlich der Errichtung des unterirdischen Bahnhofes „Unter den Linden“ in Berlin bestätigte das BVerwG die Fortgeltung der **AVV Baulärm** von 1970. Diese sei selbst bei mehrjährigen Baustellen (hier vier bis fünf Jahre) anwendbar u. nicht die TA Lärm. Die AVV Baulärm diene jedoch lediglich dem Schutz der Nachbarschaft, d.h. derjenigen Personen, die den Einwirkungen dauerhaft ausgesetzt seien wie z.B. Grundstückseigentümer oder Mieter bzw. Personen die dort arbeiten. Nach dem zugrundeliegenden Planfeststellungsbeschluss waren Entschädigungen für die Beeinträchtigung von Wohn- u- Büroräumen, Restaurants, Läden, etc. u. Außenbereiche zu leisten bezogen auf die Tage, an denen die festgelegten Pegel (68 dB(A) für Außenwohnbereiche; 40, 45 bzw. 50 dB(A) für Innenräume) überschritten werden. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung bezogen auf die Tage, an denen vor den Fassaden zur Friedrichstraße und zur Straße Unter den Linden ein Beurteilungspegel von 76 dB(A) überschritten wird. Weitergehende Ansprüche wegen Störung der Außenkontaktbereiche vor Ladengeschäften wurden abgelehnt. „Zwar gehört zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße (Kontakt nach außen), die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewährt und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermöglicht Der Zugang zu Ladengeschäften wird aber nicht durch den Baulärm als solchen, sondern allenfalls durch bauliche Anlagen zu dessen Abschirmung beeinträchtigt. Abweichendes folgt nicht daraus, dass - wie die Klägerinnen meinen - die Möglichkeit zur Aufnahme von Außenkontakten durch Verweilen vor den Schaufenstern durch den Baulärm behindert wird. **Passanten und Laufkundschaft werden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen**, weil sie sich - auch beim Verweilen vor Schaufenstern - nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Wirkungsbereich des Baulärms aufhalten. Anders verhält sich dies etwa bei den Freisitzen von Restaurants und Gaststätten, die grundsätzlich zu den schutzwürdigen Außenbereichen gehören können.“

6.) **Verwaltungsgericht Würzburg – Beschluß v. 8.8.2012 – Az: W 5 S 12.660 :**

Das VG ordnete ein **Haltungsverbot für einen Pyrenäischen Hirtenhund wegen übermäßigem, v.a. nächtlichen Hundegebell** an. Zu dieser extremen Maßnahme kam es, weil der Hundehalter mehrfach gegen Haltungsanordnungen verstoßen hatte. Andere Möglichkeiten, wie die weitere Verhängung von Zwangsgeldern oder Auflagen zum Besuch einer Hundeschule seien bislang ohne Erfolg geblieben. „Auch ein Verbot der Hundehaltung nur auf dem Anwesen, auf dem der Hund bisher gehalten werde, reiche nicht aus, da zu erwarten sei, daß der Tierhalter den Hund nicht abgeben wolle und versuchen werde, ihn tatsächlich oder vorgeblich auf einem anderen Grundstück auf dem Gemeindegebiet zu halten, wobei aber wiederum die gleichen Gefahren und Störungen fortbestehen würden. **Lautes Hundegebell ist bereits aufgrund seiner Eigenart als ungleichmäßiges, lautes Geräusch dazu geeignet, das körperliche und seelische Wohlbefinden eines verständigen Durchschnittsmenschen zu beeinträchtigen.** Belästigungen sind erheblich, also nicht mehr geringfügig, wenn sie das übliche und zumutbare Maß übersteigen; dies richtet sich nach Stärke, Häufigkeit und Dauer des Lärms sowie nach dem konkreten Zeitpunkt der Lärmimmission sowie deren Ortsüblichkeit. Bei Geräuschbelästigungen, die von einer Tierhaltung ausgehen, ist für die Annahme einer „erheblichen“ Belästigung nicht erforderlich, dass diese die Immissionsrichtwerte überschreiten, die für die Bestimmung der Erheblichkeit von Geräuscheinwirkungen durch Anlagen in Regelwerken wie z.B. der TA Lärm festgelegt sind; dies gilt insbesondere bei Störungen der Nachtruhe Die Vielzahl der wiederholten Nachbarbeschwerden und die Aufzeichnungen des Antragsgegners lassen darauf schließen, dass das Bellen des streitgegenständlichen Hundes im vorliegenden

Wohngebiet die Nachtruhe stört und auch am Tage geeignet ist, die Nachbarschaft erheblich zu belästigen. Die vom Antragsteller mittelbar verursachten Beeinträchtigungen der Nachbarschaft können auch keineswegs mehr als ortsüblich angesehen werden.“

7.) **BGH - Urteil v. 20.9.2012 – Az: III ZR 264.11 :**

Die Kläger beehrten Entschädigung für Mietminderungen und Leerstände infolge einer erhöhten Lärmbelästigung durch eine provisorische Fahrbahnführung auf ihren Grundstücken während des Ausbaus Mittlerer Ring Südwest in München - die Fahrbahn nebst Geh- u. Radwegen rückte von 12,5m auf 2,5m an ihre Wohnhäuser heran. Die Enteignungsbehörde hatte lediglich 1,30 Euro/qm monatlich festgesetzt. Landgericht und OLG hatten die Klagen wegen angeblicher Sperrwirkung des Planfeststellungsbeschlusses abgewiesen. Die Revision beim BGH verneinte hingegen eine solche Bindung. Über die Substanzschädigung hinaus können auch „Folgeschäden entschädigt werden, die ohne dinglichen Wertbezug durch **Enteignung** unmittelbar oder zwangsnotwendig begründet werden, wobei auch hier nur rechtlich geschützte konkrete Werte und nicht bloße wirtschaftlichen Interessen, Erwartungen oder Chancen dem Eigentumsschutz unterliegen.“

8.) **VGH München - Beschluß v. 2.10.2012 – Az: 2 ZB 12/1898 :**

Die Baugenehmigung eines Gaststättenbetreibers wurde maßgeblich wegen des erheblichen Lärms von Rauchern vor dem Lokal für rechtswidrig erklärt und die hiergegen eingelegten Berufungszulassungsanträge abgelehnt. Es sei durch die Rechtsprechung hinreichend geklärt, daß auch der durch Gaststättenbesucher hervorgerufene Lärm auf dem Weg zu und von der Gaststätte dieser zuzurechnen ist, sofern er einen erkennbaren Bezug zu deren Betrieb hat. Ein Gastwirt sei generell verpflichtet, auch einem Fehlverhalten seiner Gäste entgegen zu wirken und dafür zu sorgen, dass diese sich an die Lärmschutzbestimmungen halten. Dies gelte auch für rauchende Besucher, die nur kurz die Kneipe verlassen und bei denen keine Vermischung mit anderen Passanten stattfindet. **Die sich vor der Gaststätte aufhaltenden Raucher sind daher als unmittelbare Folge der Betriebsführung der Gaststätte anzusehen. Die Klägerin müsse sich nicht darauf verweisen lassen, ihre Schallschutzfenster in der Nacht geschlossen zu lassen oder gar eine Belüftung einzubauen. „Zur angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse gehört grundsätzlich auch die Möglichkeit, bei ausreichender Luftzufuhr, d.h. bei gekipptem Fenster störungsfrei zu schlafen (vgl. BVerwG vom 21.9.2006 Az. 4 C 4/05 BVerwGE 126, 340).“** (Rz. 9)

9.) **Verwaltungsgericht Würzburg – Urteil v. 4.10.2012 – Az: W 5 K 11.418 :**

Wiederum wurde einer Klage wegen fehlerhafter Festsetzung von **Lärmemissionskontingenten** stattgegeben. Eine Berufung auf § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 BauNVO setze voraus, dass das Baugebiet auch tatsächlich anhand der zulässigen Schalleistungspegel gegliedert wird (sog. horizontale Gliederung). Dafür wird das Plangebiet notwendigerweise in mehrere Zonen eingeteilt, denen – je nach Entfernung zum Immissionsort – unterschiedlich hohe Schalleistungspegel bzw. unterschiedliche Emissionskontingente zugeordnet werden. Das ist vorliegend nicht geschehen. Es sind im Bebauungsplan zwar die zwei Teilgebiete „G...“ und „M...“ festgesetzt worden. Für diese Teilgebiete ist aber letztlich ein einheitliches Emissionskontingent von $L_{EK} 64 \text{ dB(A)}$ tags und $L_{EK} 49 \text{ dB(A)}$ nachts festgelegt worden.

10.) VGH München - Beschluß v. 2.11.2012 – Az: 22 NE 12/1954 :

Dem einstweiligen Rechtsschutz von mehreren Schank- und Speisegaststättenbetreibern gegen eine **Sperrzeitverlängerung** in der Passauer Innenstadt wurde stattgegeben, weil der räumliche Geltungsbereich der Verordnung nicht ausreichend bestimmt worden war. Konkret war nicht ohne weiteres erkennbar, wo die Grenzen der von der VO ausgenommenen Gewerbe- Industrie- u. Sondergebiete verlaufen, die nicht in Bebauungsplänen festgelegt worden sind, sondern nur faktisch bestehen. Auch die tatbestandlichen Voraussetzungen der nicht auf bestimmte Lokalitäten bezogenen VO fehlten. Eine auf ein ganzes Gebiet bezogene abstrakt-generelle SperrzeitVO komme ausnahmsweise nur dort in Betracht, wo nicht durch Maßnahmen gezielt gegen die jeweiligen Gaststätten vorgegangen werden kann, weil die abzuwehrenden Gefahren (insb. Lärm und öffentl. Sicherheit) nicht einzeln zugeordnet werden können.

11.) OVG Lüneburg – Urteil v. 30.11.2012 – Az: 11 KN 187/12:

Ein zum Schutz der Bewohner erlassenes, auf eine 214 Meter lange Straße und die Nachtstunden von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie einzelner Feiertage begrenztes Alkoholkonsumverbot zwischen 24:00 Uhr – 8:00 Uhr auf der Nikolai Straße in Göttingen ist verhältnismäßig. Gleiches galt für das Mitführen alkoholischer Getränke jeglicher Art, wenn aufgrund der konkreten Umstände die Absicht erkennbar ist, diese dort konsumieren zu wollen. Die Anwohner berichteten von regelmäßig stattfindenden gefährlichen Körperverletzungen, Sachbeschädigungen, enthemmten Schreien, öffentlichem Urinieren, Koten, und Erbrechen auf der Straße und in den Hauseingängen, unkontrollierter Abfallentsorgung, Zerschlagen von Glasflaschen, Beleidigungen, sexuellen Belästigungen, etc.. Polizeiliche Einsatzberichte bestätigten dies. Die Verordnung wurde auf §§ 1 und 55 Nds. SOG gestützt. Eine abstrakte-generelle Regelung wurde in diesem Falle für zulässig erachtet. Nach Inkrafttreten der AVV gingen die v.g. Taten um 69 % zurück.

2.3 Fundstücke

Ulrike Schütz

Flip & Co.

Grashüpfer. Die haben ihre Ohren zwar an den Beinen, aber sie brauchen sie dringend. Denn die heiß begehrte Damenwelt sucht sich auch bei diesen Tieren den Auserwählten nach dessen Klang aus. Die Männer jedoch haben – wie viele Vögel auch – ein Problem, wenn sie in der Stadt wohnen: Lärm. Gegen große Autos kommt „mann“ nur schlecht an. In Bielefeld wurde jetzt erforscht, was denn die Hüpfer machen. Ergebnis: sie erhöhen die Frequenz ihrer Musik und werden so besser gehört. Ob dies auch Nachteile mit sich bringt, so z. B. dass die Weibchen sie schlechter als Männchen der eigenen Art erkennen oder Fressfeinde schneller auf sie aufmerksam werden, ist noch nicht bekannt.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/verkehrs-laerm-veraendert-zirpen-von-grashuepfern-a-867037.html>

Der Flughafen Köln-Bonn stellt seine Gebührenstruktur um

Ab Mai 2013 soll es für laute Flugzeuge einen deutlichen Zuschlag auf die Start- und Landegebühren geben. Zum Beispiel für die laute MD11 ist dann das Dreifache der bisherigen Gebühren zu entrichten. Ein Fokus liegt hierbei auf dem nächtlichen Lärm: nachts wird die Nutzung der Rollbahnen für die Fluggesellschaften dann doppelt so teuer sein wie tagsüber. Mit dem

Konzept des Kölner Flughafens wird die Lärmemission der Flieger zum ersten Mal dem Kriterium „Gewicht“ gleichgestellt. Weiter so! Wir warten darauf, dass andere Flughäfen nachziehen und die Lärmemission eines Tages das endgültig entscheidende Kriterium wird, dem alle anderen nachgeordnet sind!

<http://www.aachener-zeitung.de/lokales/region/koeln-bonn-bittet-fuer-laerm-staerker-zur-kasse-1.499775>

Gut ist oft das Gegenteil von gut gemeint...

In Zürich wird eine Straße verengt, um den Verkehrslärm dort zu reduzieren. Statt 3 gibt es dort nun nur noch 2 Fahrspuren je Richtung. Die Idee, die Anwohner zu entlasten, ist ja eine gute... warum allerdings das Rasen(gitter)bett der Tram-Gleise gegen Asphalt ausgetauscht wurde, erschließt sich den Anwohner/innen nicht so recht. Allein diese Maßnahme bewirkt (siehe auch die „Wie laut ist Deutschland?“-Untersuchung des ALD) einen signifikanten Anstieg des Lärmpegels. Dass zukünftig auch noch mehr Autoverkehr dazukommt, da eine andere Straße gesperrt wird, ist ein weiterer Punkt, den die Planer augenscheinlich übersehen haben. Also, liebe Planer/innen: bitte berücksichtigt doch ALLE Faktoren, wenn Ihr urbane Lebensräume umbaut! Die Bürger/innen werden's Euch danken und langfristig billiger ist es auch.

http://www.nzz.ch/aktuell/zuerich/stadt_region/mehr-laerm-trotz-weniger-fahrspuren-1.17918236

Evelin Baumer

Auch eine Möglichkeit, „Lärm-Klagen“ zu vermeiden

Aus Angst vor Lärmklagen betroffener Anwohner im Rahmen der Erweiterung des Airbus-Werkes (Verlängerung der Landebahn für den A 380) im benachbarten Finkenwerder kaufte die Stadt Hamburg in Neuenfelde vor 12 Jahren 66 Häuser und ließ sie bis jetzt leer stehen. Ein Lärmgutachten aus dem Jahr 2011 ergab jedoch, dass die ursprünglichen Bedenken aus rechtlicher Sicht größtenteils nicht zutrafen. Deshalb beschloss man in Hamburg, einen Teil der mittlerweile sehr maroden Häuser für 1,3 Mio. Euro zu sanieren und anschließend wieder zu vermieten. Der Geisterstadt wird somit zumindest wieder teilweise Leben eingehaucht. Für 31 Häuser kam allerdings jede Hilfe zu spät!

<http://www.han-online.de/Harburg-Stadt/article97727/Leben-in-den-Laerm-Haeusern.html>
<http://www.abendblatt.de/hamburg/article2165303/Neues-Leben-hinterm-Deich-in-Neuenfelde.html>

Lärm beeinflusst das Pflanzenwachstum

Viele Untersuchungen haben bereits gezeigt, dass Vögel und andere Tiere aufgrund von Lärm ihr Verhalten ändern. Eine Studie eines US-amerikanischen Forscherteams vom National Evolutionary Synthesis Center in Durham zeigt nun, dass sogar das Pflanzenwachstum durch eine von Menschen verursachte laute Geräuschkulisse (Erdgasförderung mit an 365 Tagen laufenden Kompressoren der Förderstationen im Nordwesten New Mexicos) beeinflusst wird. Dies geschieht dabei indirekt, weil sich viele Pflanzen auf Vögel oder andere Tiere verlassen, die ihre Pollen von einer Blüte zur Nächsten transportieren oder ihre Samen verteilen.

Zu den Verlierern zählt die in dem untersuchten Gebiet heimische Kiefer. Die Studie belegt, dass in ruhigen Gebieten ca. 4x mehr junge Bäume nachwachsen als in geräuschintensiven Bereichen. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass Buschhähler laute Gegenden meiden und

somit die Samen der Kiefer nicht mehr sammeln und verbreiten. Manche Tiere hingegen, wie z.B. Kolibris, die für die Bestäubung von Pflanzen eine große Rolle spielen, profitieren vom Umgebungslärm und kommen häufiger als gewöhnlich vor. Somit zählen auch Pflanzen, die von ihnen bestäubt werden zu den Gewinnern des durch den Menschen verursachten Lärms, weil sie langfristig die Gegend dominieren werden.

Diese unterschiedliche Beeinflussung von Lärm auf das Pflanzenwachstum wird den Lebensraum auf lange Sicht nachhaltig verändern und könnte gravierende Auswirkungen auf das komplette Ökosystem haben.

<http://rspb.royalsocietypublishing.org/content/279/1739/2727>

http://www.nescent.org/science/awards_summary.php?id=222

„Autofasten“ wirkt nachhaltig und leistet somit auch einen Beitrag zum Lärmschutz

Die 5. Jahreszeit ist zu Ende und die Fastenzeit hat begonnen. Auch in diesem Jahr findet im Süd-Westen Deutschlands wieder die Aktion „Autofasten“ statt. Die beteiligten Kirchen rufen hierbei bereits zum 16. Mal dazu auf, in der Fastenzeit das Auto möglichst oft stehen zu lassen.

Nach der letzten Aktion im Jahr 2012 hat das von den beteiligten evangelischen Landeskirchen und katholischen Bistümern beauftragte Saarbrücker Sozialforschungsinstitut iSPO eine Evaluation der Aktion durchgeführt. Die Studie zeigt, dass nicht nur während der Aktion (mehr als die Hälfte reduzierte die Autofahrten um mehr als 40 %), sondern auch darüber hinaus die Autonutzung eingeschränkt wurde. Rund 70 % der an den Aktionen der Vorjahre Beteiligten (ca. 1.500 – 2.000 Personen pro Jahr) gaben an, Ihr Mobilitätsverhalten in der Tat langfristig verändert zu haben.

Diese nachhaltige Veränderung der Gewohnheiten führt nicht nur zu einem bewussteren Umgang mit dem Auto, sondern reduziert auch direkt das Verkehrsaufkommen und trägt somit zu einer Reduzierung des Straßenverkehrslärms bei. Weiter so!

<http://www.ispo-institut.de/files/Autofasten.pdf>

Redakteure dieses Newsletters:

Dipl.-Ing. Michael Jäcker-Cüppers
Leiter des ALD
Ehem. Mitarbeiter des Umweltbundesamtes
Berlin

Dr.-Ing. Thomas Beckenbauer
Stellvertretender Leiter des ALD
Müller-BBM GmbH
Planegg

Dipl.-Ing. Bernd Lehming
Stellvertretender Leiter des ALD
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Berlin

Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp
ALD-Mitglied und Mitglied des DEGA-Vorstands
TU Berlin
Berlin

Rechtsanwalt Wolfram Sedlak
ALD-Mitglied
Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak
Köln

Dipl.-Ing. Evelin Baumer
ALD-Projektbetreuerin
Informations- und Geschäftszentrum des ALD
Berlin

Michael Piwonski (M.A.)
ALD-Projektbetreuer
Informations- und Geschäftszentrum des ALD
Berlin

Dipl.-Biol. Ulrike Schütz
(Elternzeitvertretung von Frau Evelin Baumer)
ALD-Projektbetreuerin
Informations- und Geschäftszentrum des ALD
Berlin

Dr.-Ing. Martin Klemenz
Geschäftsführer
DEGA-Geschäftsstelle
Berlin

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