

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 1/2018

7. März 2018



Inhalt

1	NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA	1
1.1	Einladung zur Strukturierten Sitzung des ALD am 22. März 2018 auf der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DAGA) in München.....	1
2	THEMEN	2
2.1	Neue Methodik zur Bewertung der Gesundheitswirkung von Umgebungslärm	2
3	AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN; GERICHTSURTEILE; VORTRÄGE	2
3.1	Öffentliche Konsultation zur Bewertung und eventuellen Überarbeitung der Richtlinie 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen (Geräusche von im Freien betriebene Maschinen und Geräte - Outdoor Machinery Noise).....	2
3.2	Konsultation der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur Fortentwicklung der TSI Geräusche	3
3.3	Weitere internationale Nachrichten.....	4

1 NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1 Einladung zur Strukturierten Sitzung des ALD am 22. März 2018 auf der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DAGA) in München

Im Rahmen der DAGA 2018 lädt der ALD wieder zu einer Strukturierten Sitzung ein. Sie wird sich mit aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zum Umgebungslärm befassen. In acht Vorträgen werden u.a. Untersuchungen zur Kurz- und Langzeitwirkung von Verkehrslärm, zum Einfluss des Maximalpegels auf die Belästigungswirkung von Schienenverkehrslärm, zum Lästigkeitsvergleich verschiedener Lärmarten und zur Belästigung durch Fluglärm vorgestellt. Alle Interessierten sind eingeladen, die Vorträge am 22. März ab 8:40 Uhr im Raum MW 0350 zu verfolgen

2 THEMEN

2.1 Neue Methodik zur Bewertung der Gesundheitswirkung von Umgebungslärm

Im Annex III der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (ULR) werden die Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Umgebungslärms in der Bevölkerung nach Artikel 6, Absatz 3 konkretisiert. In der aktuellen Fassung der ULR beziehen sich die eingeführten Dosis-Wirkungs-Relationen

- (1) auf die Lärmbelastung in der Bevölkerung und den Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} und
- (2) auf Schlafstörungen und den Nachtpegel L_{night} jeweils für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm.

Die Europäische Kommission (DG Environment) hat Anfang dieses Jahres ein Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem Ziel, verschiedene Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm, einschließlich Belästigung, zu prüfen. Darüber hinaus ist ein Verfahren vorzuschlagen, das wissenschaftlich fundiert ist, neben Belästigung und Schlafstörungen die Bewertung weiterer Gesundheitswirkungen beinhaltet und praktikabel, d.h. möglichst einfach umsetzbar ist. Angestrebt wird, die Gesundheitswirkungen summarisch möglichst in einem Index (SMPH, summary measure of population health) darzustellen. Dabei werden die neuesten im Zuge der kommenden neuen WHO Noise Guidelines for the European Region erarbeiteten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt. Mit dem Gutachten wurde das niederländische National Institute for Public Health and the Environment (RIVM), NL-Bilthoven, und das Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung (ZEUS GmbH), D-Hagen, zusammen mit weiteren an der Erarbeitung der WHO Evidenz-Reviews beteiligten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler beauftragt. Die Ergebnisse werden voraussichtlich bis Ende dieses Jahres erarbeitet und vorgestellt.

3 AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN; GERICHTSURTEILE; VORTRÄGE

3.1 Öffentliche Konsultation zur Bewertung und eventuellen Überarbeitung der Richtlinie 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen (Geräusche von im Freien betriebene Maschinen und Geräte - Outdoor Machinery Noise)

Seit Ende der 70er Jahre hat die Europäische Union mehrere Richtlinien verabschiedet, die sich mit der Bestimmung und der Begrenzung der Schalleistungspegel von Maschinen und Geräten befassen, die zur Nutzung im Freien vorgesehen sind. In der Richtlinie 2000/14/EG vom Mai 2000 wurden diese Regelungen zusammengefasst und erweitert. Die Richtlinie schreibt für 63 Maschinen und Geräte eine Pflicht zur Kennzeichnung (Angabe des Schalleistungspegels) vor und führt für 22 von ihnen Geräuschemissionsgrenzwerte in zwei Stufen ein. Durch die Richtlinie 2005/88/EG vom Dezember 2005 wurde die Verbindlichkeit der 2. Stufe (ab Januar 2006) für 9 der 22 Typen aufgehoben.

Die Richtlinie 2000/14/EG entspricht nicht mehr dem Stand der Technik: Neue Geräte sind auf den Markt gekommen, andere wie die Laubbläser – die bislang nur der Kennzeichnung unterliegen und in jedem Herbst regelmäßig zu vielen Beschwerden führen – weisen enorme Steigerungen der Produktionszahlen auf, sodass die Einführung von Grenzwerten geboten

zu sein scheint. Der Stand der Lärminderungstechnik hat sich weiterentwickelt, womit weitere Senkungen der Grenzwerte möglich sind. In mehreren Berichten für die EU-Kommission wurden Vorschläge für die Revision der Richtlinie erarbeitet, zuletzt mit der ODELIA-Studie (Outdoor Equipment Noise Limit Assessment) von 2016 (<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/18281/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>)

Weitere Berichte und Informationen können der Internetseite der EU-Kommission – Generaldirektion Wachstum – Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU) entnommen werden (http://ec.europa.eu/growth/sectors/mechanical-engineering/noise-emissions_de)

Die Kommission plant aktuell die Revision der Richtlinie. Ihre generelle Strategie zu dieser Revision ist im so genannten INCEPTION IMPACT ASSESSMENT formuliert worden: http://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiative/135541/attachment/090166e5b6b98de4_en

Zur Vorbereitung der Revision führt die Kommission aktuell eine öffentliche Konsultation durch, an der sich alle Bürgerinnen und Bürger der Union beteiligen können. Diese Konsultation läuft vom 23.01. bis zum **18.04.2018** (https://ec.europa.eu/info/consultations/public-consultation-evaluation-and-possible-revision-outdoor-noise-directive-2000-14-ec_de)

Der umfangreiche Fragebogen auf Deutsch ist unter der Internetadresse <https://ec.europa.eu/eusurvey/pdf/survey/105291?lang=DE&unique=c60351b7-3e65-4b06-a28c-e5548fc832c9> abrufbar. Für die Bürgerinnen und Bürger sind besonders die Fragen zur Nutzung der Maschinen und die damit verbundenen Beeinträchtigungen durch die Geräuschemissionen relevant. Da zurzeit die Datenbasis zu diesen Themen limitiert ist, könnte die Konsultation dazu beitragen, ein besseres Bild über die Störungen durch die im Freien betriebenen Geräte und Maschinen zu gewinnen und damit ggfs. die Notwendigkeit einer ambitionierten Revision untermauern. Deshalb empfiehlt sich eine breite Teilnahme der Bevölkerung.

3.2 Konsultation der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur Fortentwicklung der TSI Geräusche

Die Grenzwerte für die Geräuschemissionen der interoperablen Schienenfahrzeuge werden bekanntlich durch europäische Vorgaben - in Form von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität - geregelt. Sie gelten bislang nur für neue oder wesentlich geänderte Schienenfahrzeuge. Die aktuelle Version der TSI für die Geräuschemissionen¹ ist unter der Internetadresse

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304&from=DE>

zu finden. Wichtigste Folge der Geräuschgrenzwerte war, dass die sehr lauten Güterwagen mit Graugussklotzbremsen (GG-Bremsen) nicht mehr zulassungsfähig sind.

Wegen der langen Lebensdauer von Schienenfahrzeugen ist die volle Wirksamkeit von Grenzwerten für Neuwagen erst in Jahrzehnten zu erreichen. Deshalb sind nationale Strategien zur Minderung der Emissionen der Bestandsflotten wie das deutsche Umrüstprogramm entwickelt worden. Auf europäischer Ebene wird seit längerem diskutiert,

¹ Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU

Geräuschemissionsgrenzwerte auch für den Güterwagenbestand einzuführen bzw. alternativ Betriebsverbote für GG-Wagen zu erlassen, wie es Deutschland inzwischen mit dem Schienenlärmschutzgesetz vom 20.07.2017 umgesetzt hat.

Die Europäische Eisenbahnagentur ERA als zuständige Behörde hat nun auf der Basis der Beratungen einer europäischen Arbeitsgruppe eine Regelung für die Bestandsflotten vorgeschlagen:

“Draft Recommendation N. 006Rec1072 of the European Union Agency for Railways on the Amendment of Commission Regulation (EU) No 1304/2014 concerning the technical specification for interoperability relating to the subsystem ‘Rolling stock – noise’” (<http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/006REC1072%20TSI%20Noise%20consultation.pdf>)

Kern des Vorschlags ist die Einführung eines europaweiten Fahrverbots ab dem Jahr 20xx auf den so genannten “Quieter routes” für Güterwagen, die die Vorgaben der TSI „Fahrzeuge - Lärm“ nicht einhalten². Die „Quieter routes“ werden definiert als Strecken mit einer Mindestlänge von 20 km und einer durchschnittlichen nächtlichen Zuganzahl im Jahr 2016 von mehr als 12, also relativ hoch belastete Strecken.

Die ERA hat diesen Vorschlag im Dezember 2017 in Form einer öffentlichen Konsultation zur TSI Noise zur Diskussion gestellt, siehe <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Consultation-draft-limited-revision-TSI-subsystem-rolling-stock-Noise.aspx>

Diese Konsultation läuft noch bis zum **22.03.2018**

Zum besseren Verständnis der vorgeschlagenen Revision weisen wir auf den folgenden öffentlich verfügbaren Bericht der ERA in Englisch hin: ERA (2018): Report on the application of NOI TSI (Commission Regulation (EU) No 1304/2014 of 26 November 2014 on the technical specification for interoperability relating to the subsystem ‘rolling stock — noise’ amending Decision 2008/232/EC and repealing Decision 2011/229/EU) to the existing freight wagons (<http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/ERA-REP-155.pdf>)

Der Vorschlag der ERA ist bei einigen Mitgliedsstaaten umstritten. Besonders die Länder, die eine geringe Bevölkerungsdichte haben und wo dementsprechend die Belastung der Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm relativ gering ist, sehen nicht die Notwendigkeit eines europaweiten Verbots. Insofern erscheint eine hohe Beteiligung an der Konsultation seitens der Vertreter mitteleuropäischer hoch belasteter Transitstaaten geboten.

Das deutsche Verbot für GG-Wagen ab 2021 gilt für die Strecken, an denen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung nicht eingehalten werden. Es lässt für den Gelegenheitsverkehr mit GG-Wagen Ausnahmen zu, wenn diese durch Geschwindigkeitsreduktionen die Emissionen TSI-konformer Wagen bei Regelgeschwindigkeit nicht überschreiten, es wäre also insgesamt nicht konform mit der vorgeschlagenen Regelung.

3.3 Weitere internationale Nachrichten³

Die Internationale Union der Eisenbahnen UIC hat sich schon seit langem intensiv mit der Thematik des Lärms und der Erschütterungen von Eisenbahnen beschäftigt. Sie hat jetzt einen aktuellen „State of the Art Report“ zum Thema Erschütterungen aus dem

² Mit Ausnahmen für bestimmte Wagen

³ Wir danken Herrn Rüdiger Garburg von der Deutschen Bahn AG für diese Hinweise

ALD-Newsletter Nr. 1/2018

Schienenverkehr erstellt und im November 2017 veröffentlicht. Dieser Report ist öffentlich zugänglich und kann unter dem nachstehenden Link von der Website der UIC bezogen werden:

<https://uic.org/noise#collapse2486>

Die UIC führt regelmäßige Tagungen zum Schienenverkehrslärm durch. Die Beiträge vom 11th International Railway Noise Workshop der UIC von November 2017 sind nun ebenfalls veröffentlicht und können hier eingesehen werden:

<https://events.uic.org/11th-uic-noise-workshop>