

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4

22. Juni 2010



Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Nachrichten des Arbeitsrings Lärm der DEGA | 2 |
| 1.1. Treffen der ALD-Leitung mit Vertretern des UBA | 2 |
| 1.2. Treffen mit Vertretern des BMU..... | 2 |
| 1.3. Bericht der 3. Mitgliederversammlung des ALD..... | 2 |
| 1.4. Bericht der 2. Sitzung des ALD-Beirates | 3 |
| 1.5. Kommentar zum Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des BMVBS vom 27.08.2009 (NVLärmSchP II) – Teil 2: Fluglärm | 3 |
| 1.6. Aktuelle Themen des Lärmschutzes..... | 6 |
| 1.7. Veranstaltungen und Termine | 8 |
| 1.8. Projekte | 8 |
| 2. Diskussionsforum | 11 |
| 3. Neuerscheinungen: Gesetze, Verordnungen, Normen, Texte, | 15 |

1. Nachrichten des Arbeitsrings Lärm der DEGA

1.1. Treffen der ALD-Leitung mit Vertretern des UBA

Am 05.05.2010 haben sich in Berlin die Leitung des ALD und die Projektbetreuerin im IGZ mit den Leitern und Kollegen aus den Lärmfachgebieten des UBA getroffen und alle aktuellen Themen der Lärmbekämpfung diskutiert (Ziele der Lärmbekämpfung, Lärmwirkungsfragen, Umgebungslärmrichtlinie, Minderung des Verkehrslärms, Kinderlärm, Klassenraumakustik usw.).

Positiv vermerkt wurde, dass der Lärmschutz – auch mit der Unterstützung durch den ALD – inzwischen in der öffentlichen und politischen Diskussion einen höheren Stellenwert bekommen hat (siehe z. B. die intensive Diskussion über die Folgen des nächtlichen Flugverkehrs oder die aktuellen Auseinandersetzungen über den Schienenverkehrslärm im Rheintal). Es wurde besprochen, wie die Zusammenarbeit zwischen dem UBA und dem ALD verbessert werden kann. Eine engere Kooperation bezüglich der Beantwortung von Bürgeranfragen wurde vereinbart. Das UBA sieht in dem neuen Internet-Angebot des ALD ein wichtiges Instrument, flexibel, zeitnah und mit fundierten Positionen in die aktuellen Auseinandersetzungen zum Lärmschutz einzugreifen.

1.2. Treffen mit Vertretern des BMU

Am 06.05.2010 fand ein Gespräch der Leitung des ALD, der ALD-Projektbetreuerin im IGZ, des amtierenden und des designierten Präsidenten der DEGA mit dem Abteilungsleiter IG (Abteilung Umwelt und Gesundheit, Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr, Chemikaliensicherheit), dem Unterabteilungsleiter IG I (Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr) und dem Leiter und einem Mitarbeiter des Referats IG I7 (Schutz vor Lärm und Erschütterungen) des Bundesumweltministeriums in Bonn statt. Inhalte des Gesprächs waren die Darstellung der Ziele und der bisherigen Arbeit und Arbeitsergebnisse des ALD sowie die Erwartungen des BMU an den ALD.

Seitens des BMU wurden Erwartungen an den ALD dahingehend formuliert, dass er den Dialog zwischen Lärmverursachern und Betroffenen durch unabhängige und objektive Berichterstattung, Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen unterstützt bzw. in Gang setzt. Der ALD könnte hier die bestehende Lücke einer fehlenden Clearingstelle füllen, die die Belange beider Seiten hinterfragt und darstellt, für Transparenz in konkreten Auseinandersetzungen sorgt, zur fachlichen Meinungsbildung beiträgt und die Hintergründe widerstreitender Interessen verständlich macht. Außerdem erwartet das BMU die Mitwirkung des ALD an Formulierungen greifbarer Lärmschutzziele, die nicht nur Zielgrößen enthalten, sondern auch das realistische Instrumentarium und die Zeitachse einer möglichen Umsetzung enthalten.

1.3. Bericht der 3. Mitgliederversammlung des ALD

Während der DAGA in Berlin fand am 18.03.2010 die dritte Mitgliederversammlung des Arbeitsrings Lärm der DEGA statt. Die ALD-Leitung berichtete den 36 Anwesenden (28 ALD-Mitglieder) über die Aktivitäten der letzten Monate und stellte die geplanten Arbeiten und Projekte vor, die anschließend diskutiert wurden.

Ein weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt war die Diskussion und Verabschiedung einer überarbeiteten Fassung der bestehenden Geschäftsordnung. Im Vorfeld der Mitgliederversammlung hatte die ALD-Leitung auf der Grundlage der von den ALD-Mitgliedern bis Ende Januar 2010 mitgeteilten Änderungsvorschläge einen Entwurf für eine geänderte Geschäftsordnung ausgearbeitet.

27 der 53 eingegangenen Änderungsvorschläge waren dabei berücksichtigt worden. In der Versammlung wurden noch einmal alle 53 Änderungsvorschläge der ALD-Mitglieder thematisiert und anhand des Entwurfs diskutiert. Der Entwurf der ALD-Leitung wurde schließlich von den anwesenden Mitgliedern mit 2 Enthaltungen angenommen.

Die neue, verabschiedete Version der Geschäftsordnung des ALD sowie das komplette Protokoll der 3. Mitgliederversammlung werden allen ALD-Mitgliedern in Kürze per E-Mail zugesandt.

1.4. Bericht der 2. Sitzung des ALD-Beirates

Am 4. Mai 2010 fand die zweite Sitzung des ALD-Beirates, der eine wichtige beratende Funktion hat und durch die Mitgliedschaft externer Ratgeber, Entscheidungsträger und Fachleute gekennzeichnet ist, in Berlin statt.

In der Sitzung berichtete die ALD-Leitung über vergangene, aktuelle und geplante Aktivitäten und Projekte des ALD, die anschließend in der Runde diskutiert wurden. Darüber hinaus wurden zukünftige Aufgaben und Strategien erörtert, mit denen der ALD in der Öffentlichkeit mehr in Erscheinung treten kann. Die Idee, den ALD, in Anlehnung an die Vorgehensweise in den Fachausschüssen, jährlich durch eine eigene Veranstaltung sichtbar zu machen, war ein erster Vorschlag hierzu.

Die nächste Sitzung des ALD-Beirates soll im November 2010 stattfinden.

1.5. Kommentar zum Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des BMVBS vom 27.08.2009 (NVLärmSchP II) – Teil 2: Fluglärm

Einleitung

Am 27.08.2009 hat das BMVBS das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket II“ herausgegeben (http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1097019/Nationales-Verkehrslaermschutzpaket-II.pdf).

Es aktualisiert eine frühere Version vom 02.02.2007 (siehe http://www.bmvbs.de/Anlage/original_017602/Nationales-Verkehrslaermschutzpaket.pdf).

Die Vorschläge des BMVBS zur Minderung des Straßen- und Schienenverkehrslärms hatten wir im ALD-Newsletter 3 kommentiert. Im Folgenden nehmen wir Stellung zu den Vorschlägen des BMVBS zum Schutz vor Fluglärm (siehe auch die Beiträge im Diskussionsforum).

Ziele des NVLärmSchP II für den Fluglärm

Das BMVBS gibt für den Fluglärm im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern die geringsten Minderungsziele an (Reduktion der Belästigung um 20 % im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2008, entsprechend einer Reduktion der Belastung um 3 dB(A)). Bei einem angenommenen Wachstum des Flugverkehrs um 3% pro Jahr sind dann Emissionsminderungen von ca. 4,5 dB(A) erforderlich. Dieses Ziel liegt unter dem, was als mittelfristiges Reduktionspotential (innerhalb von 5 bis 10 Jahren) im Forschungsverbund „Leiser Verkehr“ ermittelt wurde.

Der ALD präferiert grundsätzlich statt prozentualen Minderungszielen die Vorgabe von Umweltqualitätszielen für die Lärmbekämpfung.

In einer ersten Stufe sollten die Belastungen in den betroffenen Gebieten aus Sicht des ALD so weit gesenkt werden, dass gesundheitliche Risiken infolge der Lärmeinwirkungen ausgeschlossen sind, wobei der Schutz der Nachtruhe einen besonderen Stellenwert hat (zum Einen ist der Nachtzeitraum in der Regel die kritischere Phase, zum Anderen ist der Druck, die nächtlichen Kapazitäten der Infrastruktur besser oder weiterhin zu nutzen – vgl. die hitzige Kontroverse über den Um-

fang des Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen – besonders hoch). Zielwerte für diese erste Stufe – darin besteht weitgehend Konsens unter den Lärmwirkungsforschern – sollten Immissionspegel (Mittelungspegel außen) unter 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht sein. In einer zweiten Stufe sollten die erheblichen Belästigungen durch Verkehrslärm abgebaut werden. Wir halten es für geboten, die genannten Lärmschutzziele in einem umfassenden Lärmschutzgesetz oder mindestens in einem Verkehrslärmschutzgesetz im genannten Stufenplan verbindlich festzulegen.

Senkung der Geräuschgrenzwerte für Flugzeuge

Wir begrüßen die Absicht des BMVBS, sich für eine Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Flugzeuge im Rahmen der zurzeit laufenden Verhandlungen im Umweltkomitee der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation ICAO einzusetzen. Wir verweisen auf die Forschungsprojekte des Umweltbundesamtes, in denen ein hohes Lärminderungspotenzial für Flugzeuge gesehen wird (bezogen auf den jeweiligen Messpunkt ca. 7 dB(A) ab 2015, kumuliert für drei Messpunkte 22 PNdB). Das Advisory Council for Aeronautic Research in Europe (ACARE) strebt in seiner Strategic Research Agenda 2020 (<http://www.acare4europe.org/docs/Vision%202020.pdf>) eine Reduktion der Emissionen um 10 dB(A) gegenüber dem heutigen Stand der Technik an. Die bisher genannten (kumulierten) Reduktionsziele in den ICAO-Verhandlungen von 3 bis 12 EPNdB (Vortrag M. Voswinkel, BMVBS auf dem VDEI-Symposium „Lärmschutz“ im Mai 2010) bleiben allerdings deutlich hinter diesen Potentialen zurück.

Zudem würde eine traditionelle Flottenerneuerung die Zunahme der Lärmbelastung durch den prognostizierten Zuwachs des Flugverkehrs nicht kompensieren können. Um die Einführung leiserer Flugzeuge zu beschleunigen, sind „politische Anreize bzw. verkehrliche Steuerungsmaßnahmen notwendig“ (vgl. R. Schmidt, W. Grimme, Die Entwicklung der Fluglärmimmission an Verkehrsflughäfen unter Berücksichtigung der Ziele der „ACARE Strategic Research Agenda 2020“, DAGA 2010).

Minderung der Immissionen des Flugverkehrs

Novelliertes Fluglärmschutzgesetz

Ohne Zweifel hat die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes erhebliche Fortschritte gegenüber dem Gesetz von 1971 mit sich gebracht. (Erweiterung des Anwendungsbereichs, deutliche Senkung der Schwellenwerte für die Lärmschutzbereiche, Einführung Nacht-Schutzzone, Einführung Maximalpegelkriterium etc.). Im Einzelnen ist jedoch kritisch anzumerken:

- Die Privilegierung des militärischen Fluglärms (tags) in Form von jeweils 3 dB(A) höheren Schwellenwerten ist aus Sicht des ALD ungerechtfertigt.
- Die Schwellenwerte für die Festlegung der Schutzzonen sind im Vergleich zu anspruchsvollen Umweltqualitätszielen noch zu hoch. Während die DIN 18005 in Beiblatt 1 bereits seit vielen Jahren z.B. für neue allgemeine Wohngebiete ein Schutzziel am Tage von 55 dB(A) empfiehlt, sind bei bestehenden Flughäfen Wohnungen bei Belastungen von bis zu 65 dB(A) noch zulässig, bei militärischen Flughäfen sogar bis 68 dB(A).
- Der Innenschutz wird für Bestandssituationen und bei Wohnungen, die bereits baulichen Schallschutz bekommen haben, mit insgesamt 8 dB(A) Zuschlag so aufgeweicht, dass ruhiges Schlafen stark gefährdet ist.
- Problematisch ist ferner die zeitliche Staffelung der Auslösepegel für Ansprüche auf passiven Lärmschutz bzw. Entschädigung (für fünf Jahre Anhebung der Schwellenwerte um 5 dB(A)), die es bei anderen Verkehrsträgern nicht gibt.

Lärmarmes Anflugverfahren

Der ALD begrüßt, dass sich das BMVBS für die umfassende Einführung des CDA (Continuous Descent Approach) mit einem Minderungspotential von 2 bis 3 dB(A) einsetzt. Allerdings gibt es im Rahmen der Wahl von Flugrouten und Lande- und Abflugverfahren nach wie vor ungelöste Probleme:

- Flugverfahren werden als Verordnungen erst **nach Abschluss** von Genehmigungsverfahren fixiert.
- Reale und der Berechnung zu Grunde liegende Flugrouten können voneinander **abweichen**; wie das Beispiel des Flughafens Berlin Tegel zeigt.

Deshalb sollten Flugverfahren grundsätzlich im Rahmen der Planfeststellung festgelegt werden. Gegebenenfalls ist eine **Erhöhung** der lärmrelevanten Flughöhe erforderlich (bei 1500 m sind bei Abflügen immer noch Überflugpegel von 75 dB(A) möglich). Die Aspekte der Lärminderung dürfen bei der Wahl von Flugrouten nicht hinter den wirtschaftlichen Belangen zurückstehen.

Lärmabhängige Landeentgelte

Das BMVBS geht davon aus, dass sich lärmabhängige Landeentgelte an deutschen Flughäfen bewährt haben. Auf der „Konferenz zur Internalisierung der flughafennahen Umweltkosten“ des Umweltbundesamts am 14.05.2008 kommt C. Hochfeld vom Öko-Institut zur Einschätzung, dass eine „abschließende Bewertung der Effektivität lärmbezogener Flughafenentgelte anhand der öffentlich zugänglichen Verkehrsstatistiken und/oder der Lärmmessungen/-berechnungen derzeit schwierig“ ist, da es eine Überlagerung der Wirkung der Landeentgelte mit der Wirkung anderer Faktoren und Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Nachtflugbeschränkungen) gebe (<http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/veranstaltungen/kifeu/hochfeld.pdf>).

Anzustreben ist in jedem Fall eine Harmonisierung der zurzeit noch stark differierenden lärmabhängigen Landeentgelte an deutschen – oder besser noch: an europäischen – Flughäfen. Sie sollten grundsätzlich als additive Komponente zu den anderen Landegebühren in Form und im Sinne einer Internalisierung externer Kosten erhoben werden sowie die Lärmwirkungen widerspiegeln, z. B. durch starke Spreizung von Tag- und Nachtgebühren.

Zu begrüßen ist die Absicht des BMVBS, die so genannte Bonusliste zu überarbeiten, die der Auswahl leiserer Flugzeuge dient.

Betriebsbeschränkungen

Das BMVBS wird an der Überarbeitung der europäischen Richtlinie 2002/30/EG über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen vom 26.03.2002 mitwirken.

Die Richtlinie ermächtigt bisher zu Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen für „Minus-5-Luftfahrzeuge“ (Überschreitung des kumulierten Kapitel-3-Grenzwertes um höchstens 5 EPNdB), bzw. auf Stadtflughäfen (in Deutschland war dies nur der inzwischen still gelegte Flughafen Berlin-Tempelhof) für maximal Minus-10-Flugzeuge.

Gemäß EU-Kommissionsbericht vom 15.02.2008 waren die Effekte bislang gering, wenngleich der Beurteilungszeitraum relativ kurz war: Nur 6 von 52 Flughäfen führten generelle oder partielle Betriebsverbote für Minus-5-Flugzeuge ein. Auch bei weitgehender Umsetzung der Richtlinie steigt nach der Prognose der Kommission die Zahl der nachts über 45 dB(A) Belasteten in Europa von 2,7 Mio. in 2002 auf 3,2 Mio. in 2015 an. Eine Revision der Richtlinie scheint deshalb erforderlich. Es sollte ein grundsätzliches Betriebsverbot für Kapitel-3-Flugzeuge und eine Differenzierung innerhalb der Kapitel-4-Flugzeuge geprüft werden.

Zusätzliche Anmerkungen

Auf ein wesentliches Defizit des Fluglärmschutzes geht das NVLärmSchP II nicht ein: Nach wie vor gibt es beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Flughäfen im Unterschied zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene keinen Vorrang von so genannten **aktiven Lärm-schutzmaßnahmen**, also solchen, die den Außenpegel senken. Es besteht deshalb nur ein indirekter Anreiz zur Emissionsminderung des Flugverkehrs, indem damit die Schutzzonen verkleinert werden können. Im Sinne einer harmonisierten Gleichbehandlung der Verkehrsträger sollten hier vergleichbare Maßstäbe angewandt werden. Allerdings ist dann auch die Vorgabe verpflichtender Sanierungsmaßnahmen, die der Fluglärmschutz kennt, für die anderen Verkehrsträger zu übernehmen.

Der dem NVLärmSchP II zeitlich folgende Koalitionsvertrag von CDU/CSU/FDP vom 24.10.2010 sieht die **Präzisierung des Luftverkehrsgesetzes** vor („Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen“). Auch wenn zurzeit noch interpretiert werden muss, was damit gemeint ist, sieht der ALD keine Notwendigkeit einer Modifikation. Die Urteile und Beschlüsse des Bundesverwaltungsgerichts zur Präzisierung der besonderen Rücksicht auf die „Nachtruhe“ der Bevölkerung (§29b (1), Satz 2) LuftVG postulieren die folgenden Grundsätze:

- Die Nachtruhe ist zu verstehen als „Lärmpause“; sie ist mehr als Schlafschutz.
- Besonderer Schutz gilt der Kernnachtzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr, er ist nicht schon durch passiven Schutz erreichbar. Nachtflüge sind nur bei „standortspezifischem Bedarf“ zulässig (Bsp. Leipzig/Halle als Frachtdrehkreuz: Expressfracht)
- In den Nachtrandstunden von 22:00 bis 24:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr ist ein Betrieb bei „plausibel nachgewiesenen sachlichen Gründen“ zulässig (Flugzeugumlaufplanung, Interkontinentalverkehr, Heimatflughafen etc).

In seinem Urteil zum Flughafen Leipzig (4 A 3001.07) vom 24.07.2008 präzisiert das Bundesverwaltungsgericht:

Nicht-Express-Frachtverkehr ist in der Kernzeit auch dann zulässig, wenn er „logistisch in das Luftfrachtzentrum eingebunden“ ist und „weit überwiegend ...dem Transport von Expressfracht dient.“

Der §29b LuftVG steht somit einem begründeten nächtlichen Flugverkehr nicht im Wege.

Seine Modifikation – siehe Koalitionsvertrag – in der Form einer Aufweichung erscheint uns deshalb nicht erforderlich. Im Gegenteil müsste allenfalls das Gewicht der „Lärmpause“ für die Abwägung der Belange präzisiert werden.

1.6. Aktuelle Themen des Lärmschutzes

Fußball-WM 2010 – laut, lauter, Vuvuzelas?

Seit Beginn der Fußballweltmeisterschaft 2010 in Südafrika sind sie in aller Munde, die langen Plastikröten mit dem Sound eines trompetenden Elefanten, genannt „Vuvuzelas“.

Doch das Lieblingsinstrument der südafrikanischen Fans ist umstritten. Während viele die Tröte bereits als eines der Symbole der WM 2010 ansehen und sie mittlerweile sogar als „Kulturgut“ betrachten, ist die Vuvuzela für die Skeptiker einfach nur ein ohrenbetäubendes und gehörgefährdendes Fan-Accessoire.

Denn Vuvuzelas sind laut, sehr laut. Dies bestätigen auch Ergebnisse einer wissenschaftlichen Studie der Universität Pretoria, wonach der maximale Schalldruckpegel einer Vuvuzela zwischen 113 (in 2m Entfernung) und 131 dB(A) (an der Trichteröffnung der Vuvuzela) liegt. Aktuelle Meldungen in Zeitungen und Fachzeitschriften weisen immer noch höhere Werte aus.

Wenn eine einzige Vuvuzela so hohe, gesundheitsgefährdende Geräuschpegel erreichen kann, welche Pegel sind dann in einem Fußballstadion mit 50.000 Zuschauern zu verzeichnen, wenn 90 Minuten lang Tausende Vuvuzelas ununterbrochen gemeinsam tröten?

Obwohl auch FIFA-Präsident (Fédération Internationale de Football Association) Joseph Blatter mittlerweile zugibt: „Sie machen ziemlich viel Lärm. Die FIFA ist durchaus besorgt über den Lärm, der auch im Fernsehen dauernd zu hören ist.“, hat sich die FIFA deutlich gegen ein Verbot ausgesprochen.

Somit wird es wohl, wie der Chef des südafrikanischen Organisationskomitees für die Fußballweltmeisterschaft, Danny Jordaan, bereits gesagt hat, „die lauteste WM, die es je gegeben hat.“

Weitere Informationen zur Studie der Universität Pretoria finden Sie unter <http://web.up.ac.za/default.asp?ipkCategoryID=6530&articleID=4355>.

Mehr Nachtruhe am Flughafen Zürich

Das Nachtflugverbot des Zürcher Flughafens wird ab dem 29.07.2010 um eine Stunde auf den Zeitraum von 23:00 bis 6:00 Uhr verlängert (vorher ab 24:00 Uhr) (siehe http://flughafen-zuerich.ch/desktopdefault.aspx/tabid-42/66_read-3315/). Diese Ausdehnung hatte der Flughafen selbst vorgeschlagen, im Gegenzug wollte er eine flexiblere Nutzung der Pisten zwischen 6:00 und 23:00 Uhr. Das Schweizer Bundesgericht hat im April 2010 aber dieser Flexibilisierung vorläufig nicht zugestimmt.

Petition zum Lärmschutz an Autobahnen

Zurzeit läuft eine Petition an den Deutschen Bundestag zur Senkung der Schwellenwerte für die Lärmsanierung an Autobahnen. Die Petition kann online unterzeichnet werden (siehe <https://epetitionen.bundestag.de/index.php?action=petition:sa=details:petition=11602>).

Das Ende der Mitzeichnungsfrist ist bereits der 23.06.2010. Bislang haben 1224 Bürgerinnen und Bürger mitgezeichnet (Stand 21.06.2010).

Der Text der Petition lautet:

„Der Bundestag möge beschließen, die geltenden Grenzwerte des Lärmschutzes zugunsten der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Anwohner entlang bestehender und geplanter Autobahnen kurzfristig von z. Zt. 70(Tag)/60(Nacht) auf 65/50 und mittelfristig auf 60/40 dB(A) entsprechend den international anerkannten Umgebungslärmrichtlinien anzupassen und die Rechtsgrundlagen zum Schutz vor Verkehrslärm so zu ergänzen, dass den Kommunen stärkere Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidungen eingeräumt werden.“

Fraport stellt Nachhaltigkeitsbericht 2009 vor

Im Rahmen der Vorstellung des Nachhaltigkeitsberichts 2009 betonte Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender des Airport-Konzerns, dass sich die Fraport AG in den kommenden Jahren intensiv mit dem aktiven Schallschutz und der Lärmwirkungsforschung befassen möchte. Er erklärte ebenfalls: „Wir wollen uns für eine Lärmentlastung in der Region stark machen, so dass wir die eigenen Prognosen der Lärmentwicklung nach Flughafen-Ausbau schlagen. Fraport wird sich an konkreten Ergebnissen messen lassen“.

Den kompletten Nachhaltigkeitsbericht 2009 der Fraport AG finden Sie unter http://www.fraport.de/cms/nachhaltigkeit/dokbin/415/415316.nachhaltigkeitsbericht_2009.pdf.

1.7. Veranstaltungen und Termine

25.06.2010 in Braunschweig:

DEGA-Akademiekurs „DEGA-Schallschutzausweis“

siehe auch: <http://www.dega-akustik.de/aktuelles/akademie-schallschutzausweis>

04. - 06.10.2010 in Berlin:

DEGA-Akademie-Kurs „Die wissenschaftlichen Grundlagen der Technischen Akustik“

siehe auch: http://www.dega-akustik.de/aktuelles/akademie_berlin_10

15. - 16.10.2010 in Herzogenrath:

Herbstworkshop des DEGA-Fachausschusses Lärm

siehe auch: http://www.dega-akustik.de/fachausschuesse/laerm/dokumente/workshop_laerm_2010

11. - 12.11.2010 in Dortmund:

Lärmschutz-Messe 2010

siehe auch: <http://www.laermschutz-messe.de>

13. - 14.11.2010 in Boppard:

Internationaler Bahnlärmkongress 2010

weitere Informationen in Kürze unter: <http://www.IBK2010.de>

1.8. Projekte

Rückblick auf den Tag gegen Lärm 2010

Unter dem Motto „Kostbare Ruhe – teurer Lärm“ hat am 28. April 2010 der von der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA) und ihrem Arbeitsring Lärm (ALD) koordinierte 13. „Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day“ erfolgreich stattgefunden. Bundesweit wurden über 150 Aktionen zum „Tag gegen Lärm“ (TgL) durchgeführt. Die meisten der Aktionen galten Kindern und Jugendlichen, aber es wurden auch vielfach Akzente auf die differenzierte Problematik der Schallbelastungen bei Erwachsenen gesetzt. Unter www.tag-gegen-laerm.de sind die einzelnen Aktionen zur Information abrufbar.



Bundesweit wurden ca. 2.500 Plakate, 12.000 Flyer, 5.000 Magnetbuttons und 5.000 Postkarten versandt. In Österreich wurden weitere 2.500 Flyer verteilt. Darüber hinaus wurden das Plakat und der Flyer über 5.000 Mal und die Postkarte mehr als 2.500 Mal von den Internetseiten des „Tag gegen Lärm“ heruntergeladen. Auch der Videoclip, der am 28.04.2010 im Berliner Fenster der Berliner U-Bahnen ausgestrahlt wurde, wurde ca. 500 Mal auf der TgL-Homepage angeschaut.

Anlässlich des 13. Tag gegen Lärm trafen sich am 28. April 2010 Experten des Normenausschusses Akustik, Lärminderung und Schwingungstechnik (NALS) im DIN und VDI, der TU Berlin, des ISO/TC 43/SC 1/WG 54, des Umweltbundesamtes, des Landes Berlin, der DEGA und anderer

interessierter Kreise in Berlin im Deutschen Institut für Normung e. V., um in einem Workshop über das Thema "Kinder, Lärm, Lebenswelten" zu diskutieren. Organisiert und moderiert wurde der Workshop vom NALS (Jörg Zymnossek) und der TU Berlin/DEGA (Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp). Der Bericht über diesen Workshop wird in der nächsten Ausgabe der Zeitschrift für Lärmbekämpfung veröffentlicht werden.

Wie jedes Jahr fand einen Tag vor dem Tag gegen Lärm, am 27.04.2010, die offizielle Pressekonferenz in Berlin statt. Vertreten waren die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau), die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA), das Umweltbundesamt (UBA) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Die Pressereaktionen in den Printmedien zum 13. Tag gegen Lärm 2010 finden sich in diesem Jahr zu etwa 50% in den Agenturmitteilungen zum Tag gegen Lärm 2010. Weitere Informationen wurden durch die lokalen Nachrichten zum Thema Lärm vermittelt. Es konnten Agenturmeldungen u. A. von adn, ap, apn, ddp direct, dpa, epd und lbn nachgewiesen werden. Themen und Nennungen von Organisationen waren:

- allgemeine Informationen zum Tag gegen Lärm sowie Verkehrslärmproblematik und Kosten des Verkehrslärms (DEGA),
- Risiko von Herz-Kreislauf-Krankheiten durch Verkehrslärm (UBA),
- Berufskrankheit „Schwerhörigkeit“ (BG BAU),
- gute Akustik am Arbeitsplatz und auf öffentlichen Plätzen (Initiative Hören),
- Lärminderung im Schienenverkehr (VCD),
- Hörschäden und Konzentrationsschwächen bei Kindern (BZgA) und
- die internationale Studie zum Hörverlust der Initiative „Hear the World“ (Hörgerätehersteller / Klinik der Universität Innsbruck).

Es wurden stichprobenartig hauptsächlich online verfügbare deutsche Tages- und Wochenzeitungen/-zeitschriften ausgewertet. Mindestens 193 Artikel in 88 Printmedien aus einem Verzeichnis von 300 überregionalen und regionalen Zeitungen konnten aufgezeigt werden. Da nicht alle bundesweit verfügbaren Printmedien Online-Ausgaben besitzen oder die entsprechenden Archive nur gegen Gebühr oder nur für Abonnenten abfragbar sind, sowie einige lokale Ausgaben nur eine gemeinsame Online-Ausgabe besitzen, muss die tatsächliche Anzahl höher geschätzt werden. Bei im Durchschnitt ca. 2 Artikeln pro Zeitung und einer Anzahl von ca. 300-500 Tageszeitungen in Deutschland kann somit eine geschätzte Artikelanzahl von ca. 600-1000 hochgerechnet werden.

Die Berichterstattung in den Printmedien hat sich in diesem Jahr im Vergleich zum Vorjahr etwas verändert. Nicht alle Zeitungen verweisen explizit auf den Tag gegen Lärm als Aktionstag. Auffällig ist aber eine Vielzahl von „Lärm-Themen“ um den 28.04.2010 herum. Besondere Aufmerksamkeit war auf Äußerungen der Politik gerichtet; hierbei insbesondere auf die Aussagen des Bundesverkehrsministers Ramsauer zur geplanten Investition in Lärmschutz an Straßen, die nicht explizit auf den Tag gegen Lärm Bezug nimmt, aber an diesem Tag erschien. Weiterhin sind in den jeweiligen Lokalausgaben der Zeitungen viele Artikel zu finden, die auf örtliche Probleme oder Aktionen zum Thema Lärm hinweisen.

Einen breiten Raum nahmen in den Artikeln Themen ein mit Überschriften wie:

- „Jedes achte Kind hört schlecht“ (BZgA über dpa),
- „In Deutschland ist es zu laut“ und „Immer auf die Ohren – Krach kostet Milliarden“ (UBA, DEGA, VCD),
- „Minister verspricht Schutz vor Lärm“ (Bundesverkehrsministerium),
- sowie sehr viele unterschiedliche lokal bezogene Themen.

Die Anzahl der Berichte in Fernsehen und Radio war in diesem Jahr hoch. Beiträge mit Interviews von Lärmexperten und -betroffenen liefen z.B. in der ARD-Sendung „Tagesschau“ (Minister Ramsauer), in den ZDF-Sendungen „heute“ (Minister Ramsauer) und „Volle Kanne“ (Krank durch Fluglärm), in den rbb-Sendungen „Abendschau“ (Lärm in Berlin/Brandenburg), „Ozon“ (Kreislaufschäden durch Lärm) und „zibb“ (Tag gegen Lärm) und im WDR-Fernsehen in den Sendungen „hier und heute“ und „daheim&unterwegs“. Im Radio wurden viele teilweise sehr umfangreiche Beiträge ebenfalls mit Interviews mit Lärmexpertinnen und -experten gesendet, so z.B. im rbb Info-Radio, auf hr2, im NDR und im SWR. Die Videotexte der öffentlich-rechtlichen Fernsehanstalten (nachgewiesen in ARD, ZDF, 3sat, BR, rbb) wiesen auf die entsprechenden Fernsehsendungen und Meldungen hin. Der ARD-Text sendete zum „ARD-Morgenmagazin“ Zusatzinformationen zu „Lärm – Was ist erlaubt?“ auf 20 Videotext-Tafeln.

Die Anzahl der Besucher auf der Webseite des „Tag gegen Lärm“ lag in den Tagen vor dem 28.04.2010 zwischen 500 und 1.000 Aufrufen pro Tag. Am Tag gegen Lärm selbst wurden 2.353 Besucher gezählt.

Im Internet sind zum Tag gegen Lärm nach wie vor Seiten von kaum zu zählenden Organisationen zu finden. Bei Google wird zwar auf die Eingabe „Tag gegen Lärm“ mit zahlenmäßig gesunkenen ungefähr 40.100 Treffern geantwortet (-15.800 gegenüber dem Vorjahr) und mit ungefähr 12.100 (-2.100) für „Tag des Lärms“ aber mit zahlenmäßig stark gestiegenen 136.000 Treffern (+112.800) für „Tag gegen den Lärm“. Die Suche nach Seiten, die „International Noise Awareness Day“ enthalten aber nicht „Tag gegen Lärm“, liefert ca. 17.100 (+10.460) Treffer. Die Suchmaske „Tag gegen Lärm“+“28.04.2010“ liefert ca. 5.940 Treffer (-4.760), die Suchmaske „Tag gegen den Lärm“+“28.04.2010“ dagegen liefert 13.300 Treffer. Offensichtlich wird der „Tag gegen Lärm“ in der Öffentlichkeit sprachlich vor allem als „Tag gegen den Lärm“ bezeichnet.

Wieder ein großer Erfolg, der deutlich macht, dass der Tag gegen (den) Lärm nicht nur Thema für die Medien ist, sondern auch von der Bevölkerung wahrgenommen wird und häufig auch zu Aktionen führt.

Dank an alle, die mit viel Engagement Aktionen zum Tag gegen Lärm geplant und durchgeführt haben, aber auch an alle, die an diesem Aktionstag teilgenommen haben. Ein besonderer Dank gilt dem Gesundheitsladen München, und hier explizit Gunhild Preuß-Bayer, die den Tag gegen Lärm in München seit 13 Jahren erfolgreich gestaltet!

„Lärm – Lärmbelästigung - Lärmvermeidung“ brauchen viel öffentliche Aufmerksamkeit. Der Tag gegen Lärm als Institution zur Veräußerung und Auseinandersetzung mit den Belastungen durch Einwirkung von Geräuschen bleibt aktuell.

Das Datum des 14. „Tag gegen Lärm“ steht fest. Er wird am 27. April 2011 stattfinden!

Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp & Evelin Baumer

2. Diskussionsforum

Beitrag 1: Joachim Hans Beckers

Fluglärm gestern, heute, morgen¹

Der Luftverkehr nimmt weltweit stark zu. Auch wenn die Zunahme regional unterschiedlich ist, trifft dies auch für Europa zu. Mit dieser Zunahme sind starke Umweltauswirkungen verbunden. Beim Fluglärm überschreiten an vielen Flughäfen die Dauerschallpegel das zumutbare Maß. Hinzu kommt, dass aufgrund der Verkehrszunahme und des Fehlens von Verbesserungsanreizen die Dauerschallpegel wieder ansteigen und die Wissenschaften ein Ansteigen der Sensibilität bei den Betroffenen festgestellt haben: Das Schutzdefizit nimmt teils dramatisch zu: **Es müssen dringend wirksamere Maßnahmen gegen den Fluglärm getroffen werden.**

Um die weitere Lärmentwicklung beurteilen zu können, muss man die Prognosen der weltweiten Verkehrsentwicklung auf ihre Wahrscheinlichkeit prüfen und auch die wahrscheinliche technische Entwicklung einbeziehen. Hilfreich ist dabei, die Entwicklung in der Vergangenheit ebenfalls darzustellen, denn auch dort wurden erhebliche technische Verbesserungen vorausgesagt und Vieles davon auch erreicht. Dennoch ließen die Wirkungen auf die Menschen nicht nach. Das lag einmal daran, dass technische Verbesserungen sich nur sehr langsam in den Dauerschallpegeln bemerkbar machen, weil aufgrund des logarithmischen Zusammenhangs immer die wenigen lautesten Flugzeuge die Dauerschallpegel bestimmen. Zweitens hat die „Empfindlichkeit“ der Menschen gegen Fluglärm stetig zugenommen und so wurden die Verbesserungen weitgehend wieder „aufgefressen“.

Die künftige Minderung des Fluglärms muss sich an die internationalen Regeln halten. Leider hat sich die ICAO, die International Civil Aviation Organization, nicht entschließen können, schärfere Grenzwerte als die des Kapitels 4, das ja heute von fast allen noch gebauten Flugzeugen erfüllt wird, einzuführen. Sie hat allerdings den „Ausgewogenen Ansatz“ definiert², der auch aktive Lärmschutzmaßnahmen gleichberechtigt vorschreibt, Regeln für die Einführung von Betriebsbeschränkungen festlegt und damit anerkennt, dass man ohne solche nicht auskommt. Die EU hat diesen Ansatz mit seinen 4 Elementen in der Betriebsbeschränkungsrichtlinie³ umgesetzt und Deutschland hat entsprechende Regeln in die §§ 48 a bis f der Luftverkehrszulassungsordnung⁴ übernommen. Die vier Elemente des „Ausgewogenen Ansatzes“ sind:

- Reduzierung des Fluglärms an der Quelle
- Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung
- Lärmindernde Betriebsverfahren und
- Betriebsbeschränkungen

In den 5 Jahrzehnten Düsenflug konnten die Startlärmpegel um bis über 40 EPNdB vermindert werden; das verbleibende Potential für die nächsten 40 Jahre liegt bei bis zu 15 EPNdB am einzelnen Flugzeug, was sich in diesem Zeitraum aber nicht voll in den Gesamtdauerschallpegeln bemerkbar macht, weil die Lebensdauer der Flugzeuge bei über 30 Jahren liegt und die lautesten Ereignisse die Dauerschallpegel bestimmen. Das Potential der Flächennutzungsplanung ist sehr gering, da diese Planung nur sehr langfristig wirken kann und auch nur Teilbereiche erfasst. Lärmindernde Betriebsverfahren wirken dagegen schnell, aber das Potential liegt nur bei weni-

¹ Ausführlicher: Beckers, J.H.: Verbesserungspotential für die Fluglärmbekämpfung in Europa. www.fluglaerm.de

² ICAO: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection. Resolution A33-7. Montreal, 5.10.2001. Download: www.icao.org/icao/en/env/a33-7.htm und Kommentar: www.icao.org/en/nr/pio200112.htm

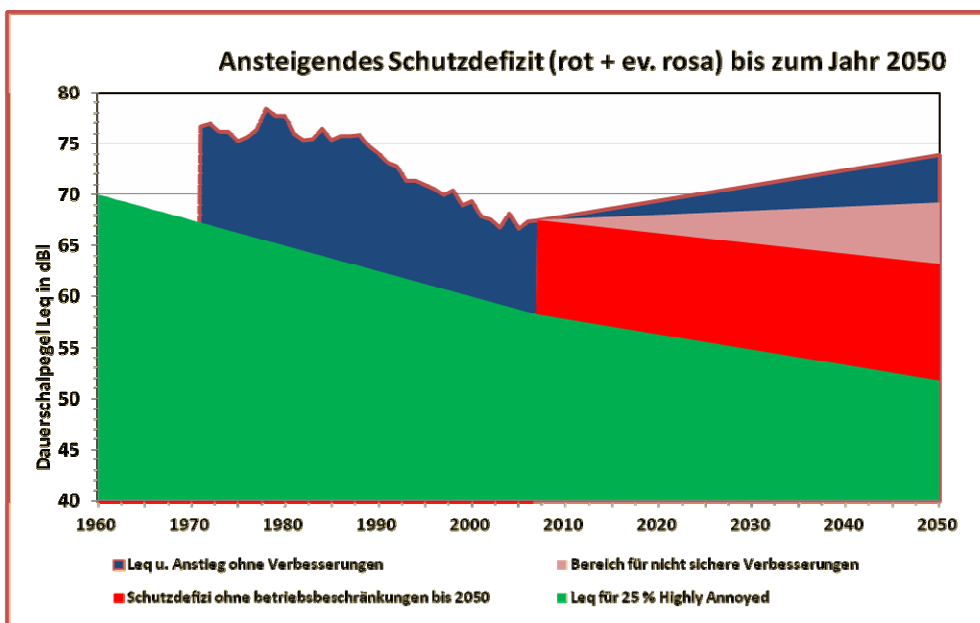
³ Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 85/40 vom 28.3.2002

⁴ Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 13.Juni 2007 (BGBl. I S 1048 (2203))

gen dB. So bleibt für wirksamen Fluglärmschutz in ausreichendem Umfang nur der Bereich der Betriebsbeschränkungen in all seiner Vielfalt.

Das Hauptproblem ist der Zeitfaktor. Wenn heute eine neue Verbesserungsmöglichkeit erkannt wird, dann dauert es Jahre, bis die theoretischen Zusammenhänge erarbeitet sind und die Entscheidung für den Einsatz erfolgt. Wiederum weitere Jahre dauert es, bis die Konstruktion freigegeben ist und die Produktion anläuft. Bis eine ausreichende Marktdurchdringung gegeben ist und das Detail in den Dauerschallpegeln erkennbar wird, vergehen weitere Jahrzehnte, so dass es praktisch 40 bis 50 Jahre braucht, ehe die Verbesserung im gesamten Verkehrsgeschehen voll wirksam wird.

Da die beiden erstbehandelten Elemente nicht kurzfristig wirken können und das dritte Element nur ein relativ geringes Verbesserungspotential aufweist, müssen sich also alle Anstrengungen auf das vierte Element, die Betriebsbeschränkungen konzentrieren. Mit diesem Instrument muss ein sehr großes und noch um über 2 dB anwachsendes Schutzdefizit aufgeholt werden (Bild). Dieses Bild ist eine schematische Darstellung der Lärmentwicklung seit Beginn der planmäßigen Düsenluftfahrt (1959); bzw. der offiziellen Lärmmessungen (1973), bis 2050, einmal ohne Verbesserungen (blau) und ev. rosa mit den drei ersten Elementen des ausgewogenen Ansatzes und das verbleibende Defizit bei fehlenden Betriebsbeschränkungen (rot) und Teile von rosa je nach tatsächlichem Verbesserungsvolumen.



Quelle: Beckers, J. H.: Über die Unverzichtbarkeit von weitreichenden Betriebsbeschränkungen. Manuskript vom 5.3.2008

Das im Bild dargestellte im Zeitablauf vereinfachte Modell geht von über den dargestellten künftigen Zeitbereich bis 2050 gleichmäßig verteilten Resultaten aus, auch wenn sich die mit fast bis zu 11 dB großzügig angesetzten technischen Verbesserungen erst stark verzögert auswirken werden. Der Verkehrszuwachs wurde mit weniger als den bekannten Prognosen zugrundeliegenden 4,5 %/a nur mit 3,5 %/a angenommen. Der Empfindlichkeitsanstieg der Betroffenen wurde nur abgeschwächt mit 6,5 dB in 43 Jahren (anstatt bisher 11,5 dB in 47 Jahren) fortgesetzt. Dennoch steigt das rot dargestellte Schutzdefizit um über 2 dB plus Teilen des rosa-Bereiches deutlich an.

Festzuhalten ist, dass sich die Empfindlichkeit der Betroffenen seit Beginn der planmäßigen Düsenluftfahrt um über 11 dB erhöht hat. Dieser Trend setzt sich offenbar weiter, vielleicht etwas weniger intensiv, fort. Entsprechend sind die Grenzwerte abzusenken und es muss dafür gesorgt werden, dass die derzeitigen Dauerschallpegel deutlich vermindert werden, wozu alle Behörden

auch durch die Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet sind. Es ist also ein Ziel zu verfolgen, das mindestens 10 dB unter den jetzigen Pegeln liegt. Da, wie geschildert, aber ein deutlicher Anstieg bevorsteht, müssen jetzt zusätzliche Maßnahmen getroffen werden, die ca. 15 dB Senkung versprechen. Das wird nicht ohne empfindliche Betriebsbeschränkungen, insbesondere Nachtflugbeschränkungen, möglich sein.

Bei der Fluglärmbekämpfung sind sehr viele Gesichtspunkte gleichzeitig zu berücksichtigen. Insbesondere die internationalen Vereinbarungen und Regelungen erlauben oft keine schnellen Änderungen und es ist sehr schwierig und langwierig, alle Beteiligten zu solchen Änderungen zu bewegen. Deshalb ist besonderes Augenmerk auf die Durchführung der bestehenden Regelungen zu legen und es sind große Bemühungen nötig, um das Vollzugsdefizit abzubauen. Auch hierzu wird die Einrichtung der EU-Kontrollbehörde EASA hilfreich sein, weil nunmehr eine immer wieder vorzufindende Untätigkeit der zuständigen Stellen verfolgbar wird.

Joachim Hans Beckers

Beitrag 2: Helmut Breidenbach

Nachtruhe darf nicht atomisiert werden

BVF und ADF verurteilen die geplante Änderung des § 29 b LuftVG

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) und die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Fluglärmkommissionen (ADF) veranstalteten am 24. März unter dem Motto „Nachtflug versus Nachtschlaf“ einen Parlamentarischen Abend in der Landesvertretung Sachsen-Anhalt in Berlin. Eingelesen waren insbesondere Bundestagsabgeordnete aus dem Umwelt- und Verkehrsausschuss und Wahlkreisen mit Fluglärmproblematik, sowie Vertreter von Ministerien und Behörden.

Ausgelöst wurde die Veranstaltung durch die im Koalitionsvertrag geäußerte Absicht der Regierungskoalition, den § 29 b LuftVG zu ändern. Der Absatz (1) beinhaltet bislang die Aussage: „Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“. Offenbar hat sich die Regierung erneut dem Druck der Luftverkehrslobby gebeugt und will deren vorgeschobenen Argumenten von der Sicherstellung international wettbewerbsfähiger Betriebszeiten unbedacht folgen. Die von der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) gewünschte Änderung würde lauten: „Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist bei der Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“ Während die heutige Formulierung im Prinzip von einer Nachtruhe ausgeht, die in festgelegten Fällen durchbrochen wird, würde die neue Formulierung nahezu in Umkehrung die Nachtruhe aus rein wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen nahezu beliebig atomisieren. Immerhin gilt es nach Artikel 2 GG ein Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit und damit Gesundheitsschutz zu verteidigen, das nicht durch den vermeintlichen dritten oder vierten Umlauf eines Flugzeugs unterlaufen werden darf.

In zwei Vorträgen stellen der Präsident der BVF, Helmut Breidenbach (Köln), und Vorsitzende der ADF, Bürgermeister Thomas Jühe (Raunheim), fest, dass bereits das Fluglärmgesetz weit hinter der eigenen Zielsetzung und dem Schutzbedürfnis der Menschen zurück geblieben ist. Viel zu hohe zulässige Grenzwerte, die schon am Rand der Gefährdung für Herz- und Kreislaufkrankungen lägen, führten zu nur kleinen Lärmschutzzonen, in denen die Menschen erst nach sieben Jahren Lärmschutz erhalten würden. Durch eine ebenso unzureichende Schallschutzverordnung werde dieser Schutz auch noch viel zu schwach ausfallen. Insbesondere für den Schutz der Nacht taue das Abstellen auf Dauerschallpegel nicht, hier müssten (entsprechend dem Fluglärmgesetz)

Einzelerschallpegel Verwendung finden und wie bei den DLR-Empfehlungen auch Aufwachwahrscheinlichkeiten berücksichtigt werden.

Zudem zeuge es von einem ärmlichen Menschenbild, wenn man, wie die ADV, nur von passivem Schallschutz ausgehe und damit verlange, dass die Lärmbetroffenen ihre natürliche Umgebung immer nur durch dicke Fensterscheiben oder aber belastet durch schwer erträglichen Lärm erleben. Gerade der Umstand, dass sich heute nur noch Restzeiträume eines Tages schützen lassen, mache die Bewahrung des Restes (zumindest der Kernzeit der Nacht) umso wichtiger.

Die Bundesrepublik führe nach einer Untersuchung von Eurocontrol „Trends in airtraffic, Volume5“ mit dem Flughafen Köln/Bonn bereits die bereits die „bad list“ aller europäischen Flughäfen an. Nirgendwo sonst gebe es mehr Nachtflugbewegungen in der besonders sensiblen Kernzeit der Nacht zwischen 0:00 und 5:00 Uhr.

Hier setzten auch die Rechtsanwälte Dr. Martin Schröder (München), und Ursula Philipp-Gerlach (Frankfurt) an und hoben die Bedeutung der neueren Urteile des BVerwG zu den Flughäfen BBI und Leipzig/Halle hervor, die auf der bisherigen Formulierung des § 29 b LuftVG mit dem besonderen Gewicht auf die Nachtruhe zurück gingen.

Für den neuen Flughafen BBI wird es eine Kernruhezeit von 0:00 bis 5:00 Uhr geben. Flüge unmittelbar vor und nach der Kernruhezeit werden einer strengeren wirtschaftlichen Betrachtung unterzogen und zählen bei einer Nachtflugkontingentierung doppelt. Alleine betriebswirtschaftliche Gründe eines weiteren Umlaufs von Passagierflügen können gegenüber dem Schutz vor Fluglärm nicht ausschlaggebend sein.

Beim Flughafen Leipzig/Halle wurde ein Nachtflugverbot für Passagierflüge in der Kernzeit der Nacht verfügt, damit auf die hohe Anzahl der nächtlichen Frachtflüge nicht noch eine erhebliche Zahl von als weniger notwendig eingestuften Passagierflugbewegungen erfolgt.

Genau dies begründet offenbar die Ängste der ADV, die einen Wandel in der Rechtsprechung und in der öffentlichen Wahrnehmung der Nachtflugproblematik erkennt und befürchtet, dass im Rahmen künftiger Planfeststellungsverfahren auch an anderen Flughäfen Verschärfungen der Nachtflugregelungen greifen könnten. In einer Art Präventivschlag fordert man nun genau das Gegenteil.

Natürlich drängt sich auch ein ganz anderer Verdacht auf, der erst kürzlich durch die Äußerung einer FDP-Bundestagsabgeordneten aus Baden-Württemberg genährt wurde, dass die Gesetzesänderung vor allem für den Flughafen Frankfurt vorgenommen werden soll. Es nährt den Verdacht, dass in einem vom Land Hessen eingeleiteten Revisionsverfahren im Streit um die Zahl der Nachtflüge beim Ausbau des Frankfurter Flughafens ganz einfach ein neues Gesetz und damit ein Schlupfloch in der politischen Auseinandersetzung geschaffen werden soll. Einiges spricht dafür - die Änderung soll schnell über die Bühne gehen – ein Entwurf zur Änderung des Gesetzes liegt angeblich schon in der Schublade des Verkehrsministeriums und soll im Juni des Jahres vorgelegt werden.

BVF und ADF werden in gemeinsamen Aktionen mit den führenden deutschen Umweltverbänden gegen die Zerstörung der Nachtruhe vorgehen und für den Erhalt des Vorrangs der Nachtruhe im § 29 b LuftVG kämpfen.

Helmut Breidenbach
Bundesvereinigung gegen Fluglärm
www.fluglaerm.de

3. Neuerscheinungen: Gesetze, Verordnungen, Normen, Texte, ...

Fachtagung des Umweltbundesamts zum Nachtfluglärm am 20.04.2010 in Berlin

Das Umweltbundesamt hat im Rahmen des „Tag gegen Lärm 2010“ eine Tagung zum Fluglärm durchgeführt. Im Zentrum der Diskussion stand die kürzlich veröffentlichte Studie des UBA zu den gesundheitlichen Auswirkungen des nächtlichen Fluglärms (siehe ALD-Newsletter 3, S. 16) sowie die aktuelle Diskussion über die im Koalitionsvertrag von CDU/CSU/FDP vom Oktober 2010 geäußerte Absicht, mit einer „Präzisierung im Luftverkehrsgesetz“ „international wettbewerbsfähige Betriebszeiten“ auch während der Nacht sicherzustellen (siehe auch den ALD-Kommentar zum Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des BMVBS und den Beitrag im Diskussionsforum in diesem Newsletter).

An der Tagung nahmen ca. 150 Personen teil. Lärmwirkungsexperten, Betroffene und Vertreter des Luftfahrtsektors kamen zu Wort. Die Position des ALD zur Bekämpfung des Fluglärms wurde von M. Jäcker-Cüppers vorgestellt.

Unter <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/veranstaltungen/nachtfluglaerm.htm> stehen die Vortragsfolien zum Herunterladen bereit.

Verbraucherforum „Motorradlärm“ des Umweltbundesamtes am 26.04.2010 in Berlin

Am 26.04.2010 veranstaltete das Umweltbundesamt das Verbraucherforum „Motorradlärm“. Ziel des Forums war es, „das Thema Motorradlärm aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten, Akteure und Probleme zu benennen, Lösungsansätze zu diskutieren und den Dialog zwischen den einzelnen Gruppen zu fördern. Entsprechend kamen Vertreter von Anwohnern, Motorradfahrern, Umweltverbänden, Vollzugsbehörden, Industrie, Politik, sowie Wissenschaft und Forschung zu Wort“.

Eine Zusammenfassung sowie die Vortragsfolien der Veranstaltung finden Sie unter <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/veranstaltungen/motorradlaerm.htm>.

Umweltbundesamt publiziert Studie zur Beurteilung von Lärmwirkungen mit Dosis-Wirkungsrelationen

In einem Forschungsbericht im Auftrag des Umweltbundesamtes wurden vorliegende Dosis-Wirkungsbeziehungen hinsichtlich Belästigungen, Schlafstörungen, gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Kosten-Nutzen-Funktionen zusammengetragen und vergleichend bewertet.

Der Bericht ist als UBA-TEXTE 13/2010 erschienen und kann unter <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3917.pdf> heruntergeladen werden.

Der Forschungsbericht „Lärmwirkungen Dosis-Wirkungsrelationen von Prof. Dr. Kerstin Giering, Fachhochschule Trier, Umwelt-Campus Birkenfeld, kommt in der Zusammenfassung zu folgenden Aussagen:

„Ausgehend von einer kritischen Auseinandersetzung mit diesen Arbeiten werden im vorliegenden Bericht seit 2000 erschienene Studien zu Belästigungswirkungen und Schlafstörungen aufgeführt und analysiert. Dabei werden sowohl Feldstudien- als auch Laborstudien ausgewertet. Es wird hierbei kein Wert auf eine vollständige Erfassung der Literatur gelegt, im Wesentlichen wurden Artikel aus dem europäischen Raum berücksichtigt. Wichtige Graphiken und Tabellen wurden direkt aus den Arbeiten in diesen Bericht übernommen. Weiterhin werden Studien betrachtet, die die gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrslärms aufzeigen. Hier sind besonders die Zunahme des Risikos für Myokardinfarkt sowie für die Ausbildung einer Bluthochdruckerkrankung gut abgesichert.“

„Nur ca. 15-30 % des Belästigungsurteils ist akustischen Parametern zuzurechnen. Die Rolle von Moderatoren ist entscheidend und mit den bisherigen Ansätzen der Lärmwirkungsforschung noch nicht vollständig verstanden. Wesentliche Bedeutung kommen dabei der Lärmempfindlichkeit und dem Zugang zu einer ruhigen Fassade zu. Ferner sind die Verfahren zur Ermittlung der Exposition in den Studien nicht einheitlich.“

„Mit dieser Arbeit wird deutlich, dass sowohl auf dem Gebiet der Dosis-Wirkungszusammenhänge als auch bei der monetären Bewertung der Lärmauswirkungen noch ein erheblicher Forschungsbedarf besteht. Bei Studien, die dazu weitere Antworten liefern könnten, sollte es sich um breit angelegte Feldstudien mit gleichen Kriterien zur Erfassung von Exposition, Belästigung, gesundheitlichen Wirkungen und moderierenden Parametern sowie lokalen Miet- und Immobilienpreisen handeln.“

Zweiter Schienenlärmkongress „Verbesserter Lärmschutz durch Abschaffung des Schienenbonus“ in Freiburg

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat am 30.04.2010 den Zweiten Schienenlärmkongress „Verbesserter Lärmschutz durch Abschaffung des Schienenbonus“ durchgeführt.

Ein Teil der Präsentationen ist über die Internetseite des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein <http://www.region-suedlicher-oberrhein.de> abrufbar.

Studie der Universitätsklinik Freiburg „Macht Schienenlärm krank?“ erschienen

Auf dem Zweiten Schienenlärmkongress in Freiburg wurde auch eine zusammenfassende Studie zum Schienenbonus vorgestellt.

„Macht Schienenlärm krank?“ ist eine Studie des Universitätsklinikums Freiburg zur Evaluierung der gesundheitlichen Wirkungen bei Exposition gegenüber Schienenlärm unter besonderer Berücksichtigung der DB-Trasse Basel-Offenburg (und der Haltbarkeit des Schienenbonus).

Die Studie steht auf den Internetseiten des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein <http://www.region-suedlicher-oberrhein.de> als Download bereit.

UBA publiziert Studie „Lärmbonus bei der Bahn? - Ist die Besserstellung der Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern noch gerechtfertigt?“

Schienenverkehrslärm wird durch Anwohnerinnen und Anwohner weniger belästigend wahrgenommen als Straßenverkehrslärm, so die Annahme der Verkehrslärmschutzverordnung. Sind diese Festlegungen aus den 1980er Jahren noch aktuell oder haben die zwischenzeitlichen Entwicklungen auf dem Gebiet des Schienenverkehrs in Deutschland zu einer Änderung geführt?

In einer vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Studie „Lärmbonus bei der Bahn? - Ist die Besserstellung der Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern noch gerechtfertigt?“ wurden auf der Grundlage einer umfangreichen Literaturrecherche die aktuellen Erkenntnisse zusammengestellt und bewertet.

Die Studie resümiert:

„Forschungsdefizite in Hinblick auf den Schienenbonus wurden vor allem hinsichtlich der Bewertung des Nachtschlafes, des tageszeitlichen Veränderungen in der Belästigung insbesondere abends sowie in besonderen akustischen Situationen (erhöhter Güterzuganteil, Hochgeschwindigkeitsstrecken) festgestellt. Die Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, dass aufgrund der inzwischen eingetretenen Veränderungen in der Verkehrszusammensetzung und im Freizeitver-

halten der Bevölkerung eine Differenzierung in der Anwendung des Schienenbonus vorgenommen werden muss.“

Die Studie ist als UBA-TEXTE 23/2010 erschienen und kann über die Internetadresse <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3934.pdf> heruntergeladen werden.

DIN-Normen

Änderungen und Neuerscheinungen von DIN-Normen finden Sie ab sofort auf den Internetseiten des Normenausschusses Akustik, Lärminderung und Schwingungstechnik (NALS) im DIN und VDI.

siehe: <http://www.nals.din.de/cmd?level=tpl-normen&committeeid=54738835&languageid=de>

Impressum:

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

Tel. (030) 46 77 60 00

Fax (030) 46 06 94 70

e.baumer@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de