

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 5

21. Oktober 2010



Inhaltsverzeichnis

1.	Nachrichten des Arbeitsrings Lärm der DEGA.....	2
1.1.	Stellungnahme des ALD zum Referentenentwurf für ein Luftverkehrsteuergesetz; Anhörung der Verbände	2
1.2.	Aktuelle Initiativen des Bundesrats und der Europäischen Kommission zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise.....	3
1.3.	ExWoSt-Studie „Gute Beispiele der Lärminderung zur Stärkung integrierter Standorte“.....	5
1.4.	Neue Verkehrswege am Himmel – die Flugrouten des BBI	5
1.5.	Aktuelle Themen des Lärmschutzes	6
1.6.	Veranstaltungen und Termine	8
1.7.	Projekte	8
2.	Diskussionsforum.....	10
3.	Neuerscheinungen: Gesetze, Verordnungen, Normen, Texte,	13

1. Nachrichten des Arbeitsrings Lärm der DEGA

1.1. Stellungnahme des ALD zum Referentenentwurf für ein Luftverkehrsteuergesetz; Anhörung der Verbände

Als beim Bundestag registrierter Verband wurde der ALD im Juli 2010 gebeten, zum Referentenentwurf des Finanzministeriums für ein Luftverkehrsteuergesetz Stellung zu nehmen.

Die ALD-Leitung hat dann die folgende Stellungnahme abgegeben:

- Die Erhebung einer Ticketabgabe wird grundsätzlich begrüßt. Der Flugverkehr ist nach Aussagen des Umweltbundesamtes mit insgesamt fast 11,5 Mrd. €/Jahr der am höchsten subventionierte Verkehrsträger (Energiesteuerbefreiung des Kerosins 7,23 Mrd. €/Jahr, Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge 4,35 Mrd. €/Jahr, Stand 2008). Die geplante Ticketabgabe trägt deshalb zur Schaffung fairerer Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger bei, vor allem für den klimafreundlicheren Schienenpersonenverkehr.
- Die Abgabe sollte aber aus ökologischen und sozialen Gründen beim Personenverkehr, soweit diese von der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft vorgesehen sind, nach Tarifklassen (Economy, Business, First Class) differenziert werden, da die personenbezogenen Umweltbelastungen mit dem jeweiligen Platzbedarf ansteigen. Sie sollte ferner grundsätzlich auch auf den Frachtbereich ausgedehnt werden.
- Der ALD bedauert es vor allem, dass die ursprünglich geplante Berücksichtigung des Lärms (siehe „Eckpunkte der Bundesregierung für die weitere Aufstellung des Haushaltentwurfs 2011 und des Finanzplans bis 2014“ vom 07.06.2010) nicht umgesetzt worden ist. Wir schlagen deshalb vor,
 - dass zum einen für Starts während des Nachtzeitraums (22-6 Uhr) ein Zuschlag erhoben wird;
 - dass zum anderen die Abgabe kostenneutral nach den Geräuschemissionen der Flugzeuge gestaffelt wird (Zuschlag für laute, Abschlag für leise Flugzeuge). Für diese Staffelung könnte der ACI Aircraft Noise Rating Index von 2010 zu Grunde gelegt werden, der 8 Emissionsklassen auf der Grundlage der Geräuschzulassungswerte nach ICAO Annex 16 bildet. Diese Klassifizierung sollte die technisch überholte Bonusliste des BMVBS ablösen.
 - Wir schlagen den Nachtzuschlag vor, damit dem Reisenden bei der Buchung signalisiert wird, dass nächtliche Flüge zu besonderen Lärmbelastungen führen. Neben der Steuerungswirkung würde somit auch das Umweltbewusstsein geschärft werden.
 - Die Differenzierung des Ticketzuschlags nach Geräuschemissionen zielt eher auf das Dispositionsverhalten und die Beschaffungs- und Nachrüstungsstrategien der Fluggesellschaften. Wir halten momentan eine einheitliche Vorgabe von Emissionsklassen und daraus abgeleiteten preislichen Differenzierungen für geeigneter als die zurzeit bereits eingesetzten lärmabhängigen Landegebühren, die auf den deutschen Flughäfen sehr unterschiedlich gestaltet sind und nach Aussagen des Umweltbundesamtes relativ geringe steuernde Wirkung gezeigt haben. Mittelfristig sollten beide Instrumente aber auf der Basis aktueller Emissionsdaten harmonisiert werden.“

Aktuell plant die Bundesregierung eine dreistufige Steuer ab 2011, deren Höhe allein von der geflogenen Entfernung abhängt. Die vom ALD vorgebrachten Änderungsvorschläge sind also nicht berücksichtigt worden. Wir werden deshalb unsere Argumente erneut im Anhörungsverfahren einbringen.

1.2. Aktuelle Initiativen des Bundesrats und der Europäischen Kommission zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise

Lärmabhängige Trassenpreise werden aktuell als Instrument zur Minderung des Schienenverkehrslärms intensiv in Deutschland und der EU diskutiert. Die Regierungskoalition will sie in dieser Legislaturperiode einführen (siehe: <http://www.cdu.de/doc/pdfc/091024-koalitionsvertrag-cducsu-fdp.pdf>). Im Pilotprojekt „Leiser Rhein“ erarbeitet zurzeit eine Arbeitsgruppe der Bundesministerien für Verkehr, Umwelt, Finanzen und Wirtschaft Optionen für die Gestaltung lärmabhängiger Trassenpreise (siehe: <http://www.leiser-gueterverkehr.de/index.php?id=793>). Auch die besonders betroffenen Bundesländer (Rheinland-Pfalz etc.) haben Vorschläge zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise gemacht.

Die Bundesratausschüsse für Verkehr, Innere Angelegenheiten und Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit haben inzwischen mit der Beratung vom 24.9.2010 dem Bundesrat empfohlen, den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) – Bundesratsdrucksache 553 / 10 – zum Erlass einer Rechtsverordnung zuzuleiten (siehe: http://www.bundesrat.de/cln_179/SharedDocs/Drucksachen/2010/0501-600/553-10.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/553-10.pdf).

Mit dem Verordnungsantrag des Landes Rheinland Pfalz wurde die Gewährung eines Trassenpreisabschlages durch eine Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung für Güterwagen beantragt, die die Lärmkennwerte der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems für neue Schienenfahrzeuge erfüllen. Dieser Benutzervorteil soll außer für Neufahrzeuge insbesondere für Bestandsfahrzeuge, die mit lärmarmen Verbundstoffbremssohlen nachgerüstet und so die Kennwerte der o. g. Norm erfüllen, in Anspruch genommen werden können. Zusätzliche Boni sollen für Güterwagen gewährt werden, die die Grenzwerte der TSI Lärm deutlich unterschreiten (um 5 bzw. 8 dB(A)).

Hierdurch wird für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Wagenhalter ein Anreiz geschaffen, ihre Wagen möglichst frühzeitig auf eine lärmarme Technik umzurüsten und weitere Innovationen zur Lärminderung einzuführen.

Insbesondere im Nachtzeitraum verursacht der Güterzugverkehr hohe Lärmbelastungen, die u. a. auch Gegenstand vieler Beschwerden von Anwohnern sind. Durch die Nachrüstung von Verbundstoffbremssohlen ist eine hohe Lärminderung pro Güterzugwagen erreichbar. Damit diese Maßnahme möglichst effektiv wirken kann, muss möglichst schnell ein Großteil der Güterwagen entsprechend umgerüstet werden. Um diese Umstellung zu beschleunigen, erscheint der mit dem Verordnungsantrag vorgeschlagene Benutzervorteil für umgerüstete Güterzugwagen ein geeignetes Mittel.

Für alle Städte ist eine solche Regelung von Bedeutung, da nächtlicher Güterzugverkehr gerade in dichtbesiedelten Bereichen hohe Lärmbetroffenheiten verursacht was auch dadurch dokumentiert wird, dass in Städten mit vorliegender Lärmaktionsplanung ein Großteil der Hinweise bei der Öffentlichkeitsbeteiligung sich auf diese Problematik bezogen haben. Vor allem für die Lärmentlastung an der Rheinschiene durch den Güterverkehr kann hiermit eine wesentliche Lärminderungsmaßnahme umgesetzt werden.

Der ALD unterstützt daher diese Initiative und erwartet auf Grund des hohen Handlungsdruckes ihre kurzfristige Umsetzung.

Die europäische Kommission hat im Rahmen der Revision der Richtlinien zum ersten Eisenbahnpaket im September 2010 ebenfalls die europaweite verbindliche Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen vorgeschlagen (Vorschlag für eine EU-Richtlinie siehe: <http://eur->

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0475:FIN:DE:PDF). Artikel 31 (5) des Entwurfs besagt: „Erlauben die Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr eine Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen, so sind die Weegeentgelte zu ändern, um den Kosten von Lärmauswirkungen des Zugbetriebs gemäß Anhang VIII Nummer 2 Rechnung zu tragen. Anhang VIII Nummer 2 kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden, insbesondere zur Bestimmung der Bestandteile der differenzierten Weegeentgelte.“

Anhang VII lautet: „Für lärmabhängige Weegeentgelte gemäß Artikel 31 Absatz 5 gelten die folgenden Anforderungen:

- a) Bei der Differenzierung der Weegeentgelte ist zu berücksichtigen, inwieweit ein Zug aus Fahrzeugen besteht, die die in der Entscheidung der Kommission 2006/66/EG (TSI „Lärm“) festgelegten Lärmgrenzwerte einhalten.
- b) Vorrangiges Augenmerk wird auf Güterwagen gelegt.
- c) Lärmabhängige Weegeentgelte für Güterwagen müssen innerhalb einer angemessenen Zeit die Amortisierung von Investitionen ermöglichen, die dazu dienen, Güterwagen mit der ökonomisch sinnvollsten und verfügbaren geräuscharmen Bremstechnik nachzurüsten.
- d) Darüber hinaus können Weegeentgelte noch weiter differenziert werden, unter anderem
 - nach der Tageszeit, insbesondere im Hinblick auf nächtliche Lärmbelastungen;
 - nach der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen;
 - nach der Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets in Bezug auf Lärmemissionen;
 - durch zusätzliche Lärmemissionsklassen mit deutlich niedrigeren Grenzwerten als die unter Buchstabe a.“

Bemerkenswert ist die gegenüber früheren Vorschlägen neu eingeführte Kopplung der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise an entsprechende Regelungen beim Straßengüterverkehr. Bekanntlich sieht der Entwurf des Rates der Europäischen Union vom 29.07.2010 für die Revision der Richtlinie zur Lkw-Maut die Option eines lärmbezogenen örtlich und zeitlich differenzierten Zuschlags vor (siehe: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/10/st12/st12495.en10.pdf>, Article 7c: „The external cost charge may be related to the cost of traffic-based air pollution. On road sections crossing areas with concentration of population exposed to road traffic based noise pollution, the external cost charge may include the cost of traffic-based noise pollution.“)

Die Vorschläge der Kommission entsprechen somit dem, was ALD und DEGA zum Motto „Kostbare Ruhe, teurer Lärm“ des Tag gegen den Lärm 2010 gefordert haben:

„Die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA) und der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) halten es ... für dringend erforderlich, dass:

- verbesserte Verfahren zur genaueren Ermittlung aller Lärmfolgekosten entwickelt und bereitgestellt werden,
- alle Lärmfolgekosten bei Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen berücksichtigt werden,
- verbesserte ökonomische Instrumente zur Internalisierung externer Lärmkosten implementiert werden, etwa durch die Einführung lärmabhängiger Infrastrukturnutzungsentgelte (z.B. Maut, Trassenpreise und Flughafengebühren) für alle Verkehrs- und Fahrzeugarten.

Ruhe ist kostbar und kann teuer sein, aber sie vermeidet auch teuren Lärm.“ (Siehe den vollständigen Text der Pressemitteilung unter http://www.tag-gegen-laerm.de/download_upload/31/Presseerklaerung_TgL2010.pdf.)

1.3. ExWoSt-Studie „Gute Beispiele der Lärminderung zur Stärkung integrierter Standorte“

Im Rahmen der ExWoSt-Studie (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) werden städtebauliche Lösungen gesucht, bei denen der Schutz vor Lärm insbesondere in Wohnquartieren vorbildlich gelöst ist. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat gute Beispiele zur Lärminderung mit diesem Schwerpunkt zusammenstellen lassen. Im Rahmen der Studie werden Ansätze gesucht, die

- kleinräumige städtebauliche und bauliche Maßnahmen an integrierten Standorten mit Quartierscharakter umfassen,
- autoarmes Wohnen, Mobilitätsmanagement einschließen können,
- intelligente Grundrisse, sensible und Konfliktmanagement auf Ebene der Wohnungswirtschaft beinhalten können,
- städtebaulich vorbildliche Baulückenschlüsse und/oder
- verkehrliche Maßnahmen umfassen.

Der ALD wurde gebeten im Rahmen eines Expertenbeirates aus verschiedenen sachverständigen Institutionen (Ministerien, Stadtverwaltungen, Immobilienverbänden) und Planungsbüros die geeignetsten Beispiele für eine Prämierung auszusuchen. Ziel ist, eine nachweisbare wirkungsrelevante Lärmpegelminderung sowie eine Aufwertung der städtebaulichen Situation festzustellen, mit der eine Verbesserung für die Aufenthaltsqualität der betroffenen Anwohner verbunden ist. Es konnte eine erste Sondierung von geeigneten Beispielen ausgewählt werden, wobei für eine abschließende Bewertung jedoch noch einige Recherchen durch das begleitende Planungsbüro eingeholt werden müssen. Über die abschließende Prämierung wird der ALD ausführlich berichten.

1.4. Neue Verkehrswege am Himmel – die Flugrouten des BBI

Die Auswirkungen von Fluglärm sind nicht auf den unmittelbaren Einzugsbereich der Flughafenstandorte begrenzt. Eine ganz wesentliche Bedeutung hat deshalb das Verfahren zur Festlegung der Flugrouten für den Flughafen Berlin-Brandenburg-International. Die Deutsche Flugsicherung hat dazu kürzlich einen ersten Entwurf vorgelegt, der mit Fokus auf die Flugsicherheit aber bereits auch Lärmauswirkungen berücksichtigen soll.

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld aus dem Jahr 2004 betrachtet das nähere Umfeld des Flughafens. Grundlage waren parallele An- und Abflugrouten auf hypothetisch angenommenen Routen. Eine im selben Jahr erlassene Vorschrift¹ schreibt aber stattdessen einen Winkel von 15° zwischen den Abflugrouten bei gleichzeitigem Betrieb der Startbahnen vor. Parallele Abflugrouten sind danach nicht möglich. Die Landungen erfolgen dagegen weiterhin parallel.

Die Flugrouten verlaufen nun woanders mit weitreichenden Folgen: die Konturen der Schutzzonen aus dem Planfeststellungsbeschluss stimmen nicht mehr. Darüber hinaus ändert sich auch in größerer Entfernung die Belastung für manche Umlandgemeinden erheblich. Menschen die davon ausgingen, von nur wenig Fluglärm getroffen zu werden, finden sich nun unter einer Abflugroute wieder. Aber auch Gemeinden, die sich bislang sehr starken Beeinträchtigungen ausgesetzt sahen, erfahren durch die Verlagerung eine Entlastung.

¹International verbindliche Richtlinie der *International Civil Aviation Organization*

Die Fluglärmkommission hat nun die nicht leichte Aufgabe, den vorliegenden Entwurf zu bewerten, Einwände zu sammeln, weitere Lärminderungsmaßnahmen zu entwerfen und dies der zuständigen Behörde, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BaF) vorzutragen. Dazu ist sowohl Sachverstand aber auch Erfahrung in Mediationsverfahren nötig. Denn, wie bei Verlagerungen von Lärmquellen üblich, wird es neben Entlasteten auch neue Betroffene geben. Dieser gerade erst begonnene Prozess soll aber so schnell wie möglich zu Ende gebracht werden. Schließlich wollen die Betroffenen umgehend wissen, worauf sie sich einzustellen haben. Abschließend werden dann das Bundesjustizministerium und das Umweltbundesamt beteiligt, bevor die neuen Flugrouten spätestens 3 Monate vor Eröffnung des Flugbetriebs in Kraft treten.

1.5. Aktuelle Themen des Lärmschutzes

Eine neue Lärmquelle: Laute Rollkoffer

Was lärmbewusste Menschen beim Ziehen ihrer Rollkoffer oder Trolleys schon immer wussten: diese können – z. B. auf gepflasterten Bürgersteigen - Rollgeräusche verursachen. Inzwischen ist das Problem auch in der Politik angekommen. In Berlin war es eines der Argumente dafür, den Ausbau eines Hostels abzulehnen, „nicht nur wegen der Partys, sondern auch wegen der lauten Rollkoffer zu nächtlichen Zeiten auf Asphalt“ (Tagesspiegel vom 18.09.2010 „Trendbezirke lehnen weitere Billighotels ab“). Wir empfehlen: Leute, tragt wieder „leise“ Rucksäcke – oder sollte die Kofferindustrie lärmarme Trolleys entwickeln?

Soundaccount – ein fragwürdiger Aufruf der Sparkassen zur Gehörgefährdung:

Unter der Adresse <http://www.soundaccount.de/alles-ueber-soundaccount/article/77458/0/alles-ueber-soundaccount/> wird jugendlichen Sparkassennutzern ein Musikpaket zum Herunterladen angeboten, auf das mit vermeintlich zielgruppengerechter Sprache hingewiesen wird:

„Mit soundaccount kommen Musikfans voll auf ihre Kosten. Denn mit dem soundaccount Musik-Mehrwertpaket für deine Sparkassen-Kreditkarte gibt's ordentlich was auf die Ohren. Unser extralautes Musikpaket hat alles, was Musikfans sich wünschen Du willst den vollen Sound von soundaccount genießen? Dann schau gleich, ob deine Sparkasse mit dabei ist ...“.

An der Aktion beteiligen sich immerhin ca. 159 Sparkassen, u. a. aus Köln, Bremen, Dortmund, Essen und Nürnberg.

Berechnungsverfahren steuern die Lärmaktionsplanung

Bislang bringt Tempo 30 innerorts knapp 3 dB(A) - zukünftig könnten es 5 dB(A) werden. Warum? In der Aktionsplanung nach § 47 d BImSchG stellt sich im Vollzug die Frage nach angemessenen Lärminderungsmaßnahmen. Möglich wären z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßenverkehr. Bei der Entscheidung ist die damit einhergehende Pegelreduktion von großer Bedeutung. Diese wird berechnet, in Deutschland mit den RLS-90 oder der VBUS. Wenn innerorts Tempo 50 auf 30 begrenzt wird, ergibt sich nach den genannten Berechnungsverfahren eine Reduktion von knapp 3 dB(A). Die VBUS gilt jedoch nur vorläufig und auch die RLS-90 werden derzeit novelliert. In den neuen Verfahren fallen die berechneten Pegelminderungen deutlich höher aus. So beträgt diese bis zu 5 dB(A) in dem für die zukünftige Aktionsplanung diskutierten Berechnungsverfahren². Was die Novelle der RLS-90 ergeben wird, ist derzeit noch offen.

² Common Noise Assessment Methods in EU, CNOSSOS-EU. Draft JRC Reference Report, Version 2 d, Mai 2010

Der Grund liegt in den unterschiedlichen Emissionskennlinien der Berechnungsverfahren. Eine transparente Darstellung der Zusammenhänge hat Herr Wolfram Bartolomaeus³ vorgelegt, die zum eingehenden Studium sehr zu empfehlen ist.

Klar ist: die Rollgeräusche haben auch im innerstädtischen Verkehr eine hohe Bedeutung. So sieht die EU hier große Potentiale zur innerstädtischen Lärminderung⁴. Die Bedeutung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wird im behördlichen Abwägungsprozess zwischen dem Schutz gegen Lärm auf der einen Seite und verkehrlichen Anforderungen auf der anderen in der Zukunft also eher zu als abnehmen müssen. Ändern wird sich dies nur, wenn die Industrie endlich leisere Reifen produziert und die ersten Erfolge mit lärmarmen Fahrbahnbelägen auf kommunalen Straßen z.B. aus Düsseldorf⁵ und Berlin⁶, aber auch in vielen anderen Städten, die im Rahmen des Konjunkturpaketes II Straßensanierungen mit geräuschkindernden Fahrbahnbelägen durchgeführt haben und noch durchführen werden zur allgemeinen Verbreitung dieser Bauweisen führt.

Bericht zum Deutschen Straßen- und Verkehrskongress 2010

Von 15. bis 17. September fand in Mannheim der alle zwei Jahre durchgeführte Deutsche Straßen- und Verkehrskongress statt. Eine Veranstaltung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV. Nachdem in den vergangenen 10 Jahren das Thema Lärm insbesondere im Zusammenhang mit dem Straßenbau und der Herstellung von geräuschkindernden Fahrbahnbelägen eine wichtige Rolle eingenommen hatte, war dieses Jahr kaum etwas davon zu hören. Anlass dazu gegeben hätte es genug: Abschluss des Forschungsverbundprojektes „Leiser Straßenverkehr 2“ im Jahr 2009, Reduzierung der Lärmsanierungsgrenzwerte in diesem Jahr, laufende Lärmaktionsplanung und deren Umsetzung und nicht zuletzt das Konjunkturpaket II (KP II), das besonders die Lärmbekämpfung in Kommunen mit Hilfe angepasster und geeigneter geräuschkindernder Fahrbahnbeläge im Fokus hatte und hat. Was fehlt, ist eine strukturierte Aufbereitung der bau- und schalltechnischen Eigenschaften der KP II-Fahrbahnbeläge, die in den Kommunen deutschlandweit eingebaut und häufig auch gemessen wurden, sowie ein koordinierter Erfahrungsaustausch. Zumindest einen Aufruf hierzu hätte es auf dem Kongress geben können. Was es dagegen gab, war ein einziger schlaglichtartiger Erfahrungsbericht der Stadt München in der Sitzung „Lärminderung“, die mit einem zweiten Vortrag von Herrn Bergs, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen des Lärmschutzes an Straßen auch schon wieder abgeschlossen war. Zukunftsgerichtet und ermutigend war der Vortrag von Herrn Habermann von der Bundesfachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie zum Thema „Innovationen fördern – Möglichkeiten des Vergaberechts“ in der Sitzung „Nachhaltigkeit im Straßenbau“. Ging es in diesem Beitrag doch auch darum, wie Neuentwicklungen und Optimierungen lärmarmen Fahrbahnbeläge, die noch nicht den „Segen“ einer Regelbauweise erhalten haben und sich als Sonderbauweisen bzw. noch nicht praxisperprobte Bauweisen deshalb schwer tun, auf öffentlichen Straßen umgesetzt zu werden, ein vergaberechtliches Umfeld bereitet werden kann, um trotzdem den so wichtigen Praxistest auf öffentlichen Straßen zu ermöglichen.

Ausgewählte Tagungsbeiträge werden in den nächsten Monaten nach und nach in der Zeitschrift „Straße und Autobahn“ veröffentlicht werden.

³ „Vergleich von Emissionsmodellen der Straße“, Wolfram Bartolomaeus, S. 179-187, Lärmbekämpfung Heft Nr. 5, 2010

⁴ Inventory of Potential Measures for a Better Control of Environmental Noise, Final Report on Task 2, Milieu Ltd, May 2010

⁵ <http://www.duesseldorf.de/umweltamt/laerm/film/index.shtml>

⁶ Derzeit sind in Berlin mehrere Pilotprojekte mit lärmarmen Fahrbahnbelägen in der Erprobung, Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, Referat III D

Nationales Verkehrslärmschutzpaket – Ein Plan gegen den Lärm

Unter diesem Titel berichtete die Sendung „nano“ auf 3sat am 7. Oktober 2010 über das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II. Herr Lehming wurde dafür als Vertreter des ALD interviewt. Der entsprechende Beitrag sowie eine kurze Zusammenfassung sind in der Mediathek der Sendung unter <http://www.3sat.de/page/?scsrc=2&date=2010-10-07&division=nano&cx=60> zu finden.

1.6. Veranstaltungen und Termine

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

siehe auch: <http://www.IBK2010.de>

23.11.2010 in Paris:

UIC-Workshop „Railway Freight Noise Reduction“

Themen des Workshops sind u. A. Anreizsysteme für leise Güterwagen und die Fortschritte bei der Zulassung von LL-Bremssohlen, die die präferierte Technik zur Umrüstung der Güterwagen auf lärmindernde Bremssysteme sind. Die Teilnahme am Workshop ist kostenlos, Anmeldungen sollten bis zum 12.11. 2010 erfolgen.

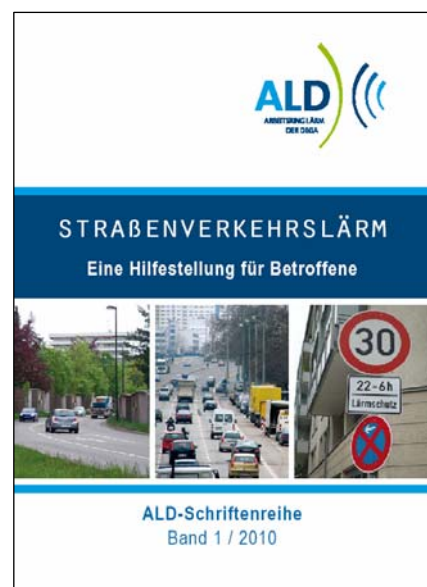
Siehe auch: <http://www.uic.org/spip.php?article2500>

1.7. Projekte

Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene

Der Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD) publiziert mit der Broschüre Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene die erste Ausgabe einer ALD-Schriftenreihe.

Die Broschüre wurde von den ALD-Mitgliedern Dr. Peter Fürst und Rainer Kühne verfasst. Die Autoren beschreiben die Entstehung von Straßenverkehrsgeräuschen und die technischen Möglichkeiten ihrer Minderung anschaulich anhand von Beispielen aus der Praxis. Sie gehen ein auf die gesetzlichen Regelungen, aber auch auf bestehenden Handlungsbedarf zur Verbesserung des Straßenverkehrslärmschutzes. Die Autoren vervollständigen diese umfassende Hilfestellung mit ausführlichen Hinweisen für Bürgerinnen und Bürger, was sie bei bestehenden oder zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm machen können (Vorgehensweise, Handlungsoptionen, Ansprechpartner), aber auch, wie sie selbst zur Minderung des Straßenverkehrslärms beitragen können.



Der erste Band der ALD-Schriftenreihe umfasst 72 Seiten mit 42 Abbildungen. Die gedruckte Ausgabe kann im Informations- und Geschäftszentrum des ALD zum Preis von 2,00 € (zzgl. Versand) bestellt werden. Eine elektronische Version der Broschüre steht als pdf-Datei kostenlos zum Download unter <http://www.ald-laerm.de/downloads> zur Verfügung.

Parlamentarischer Abend

Der ALD wird am 25.11.2010 in Berlin einen Parlamentarischen Abend zum Thema „Internalisierung externer Kosten“ durchführen. Hierzu werden alle Mitglieder des Umwelt- und des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages eingeladen.

2. Diskussionsforum

Beitrag 1: Jörg Kaptain

Reifen werden leiser – ein wenig

Straßenverkehrsgeräusche stehen im Vordergrund bei den Lärmproblemen in den Städten – dies ist spätestens seit den Ergebnissen der Lärmkartierungen allgemein bekannt. Dabei sind die Reifen/Fahrbahngeräusche auch bei den niedrigeren Geschwindigkeiten dort von großer Bedeutung.

Die technischen Potentiale zur Entwicklung geräuscharmer Reifen sind seit langem bekannt. Die aktuellen Geräuschgrenzwerte für die Typgenehmigung neuer Reifen sind zu hoch. Umfassend wurde dies in der FEHRL Studie 2007 untersucht, die der Europäischen Kommission Vorschläge zur Grenzwertanpassung unterbreitet hat. Auch der Bund hat sich auf Veranlassung des Bundesrates für eine Verschärfung der geltenden Grenzwerte für Reifenrollgeräusche eingesetzt. Das Ergebnis liegt mit der Verordnung 661/2009⁷ des Europäischen Parlaments vor: die Grenzwerte werden je nach Reifenkategorie und -breite zwischen 1 bis 4 dB bei Pkw-Reifen und zwischen 1 bis 3 bei Lkw-Reifen verschärft. Die neuen Grenzwerte gelten dann ab November 2012 für die Typgenehmigung.

Fraglich bleibt jedoch die Wirkung auf das Geräuschniveau in den Straßen, denn die Verordnung ist wie so oft nur ein Kompromiss. Es wird lange dauern, bis der Anteil der leisen Reifen ausreichend hoch ist, um tatsächlich eine Entlastung zu bewirken, denn:

Bereits typgeprüfte Reifen dürfen weiter produziert und noch bis November 2016 verkauft werden, auch wenn sie den verschärften Anforderungen nicht genügen. Bescheiden ist auch die Marge der Absenkung. Gerade bei den überbreiten und daher auch lautereren Reifen beträgt diese nur 1 dB. Der Kompromiss wird weniger als möglich zur Absenkung des Verkehrslärms beitragen, und dass auch erst recht spät.

Es bleibt durch eine verbesserte Kundeninformation die Kaufentscheidung zugunsten leiserer Reifen zu fördern. Aber auch hier ist nicht ausgeschlossen, dass die Angabe des Rollgeräuschwertes in dem aktuell laufenden Abstimmungsprozess zur Kennzeichnung von Reifeneigenschaften⁸ verwässert wird. Zumindest sind eindeutige und genaue Angaben im Kennzeichnungsfeld einzufordern - und das kompromisslos.

Jörg Kaptain

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz

Berlin

⁷ veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 200/1 vom 31. Juli 2009

⁸ Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter, aktueller Abstimmungsprozess

Beitrag 2: Florian Sedmak

Das Akustikon ist tot, es lebe die Hörstadt

"Ab heute Ruhetag", hieß am 30. Juni 2010 lapidar auf der Fassade des Akustikon, dem von Hörstadt im Stadtkern von Linz (Österreich) betriebenen Hörmuseum. Fußnote auf den zuhauf produzierten und im Sinne einer Protestnote in der ganzen Innenstadt platzierten Hinweistafeln: "Linz verabschiedet sich von der Welt des Hörens. Das Akustikon schließt wegen mangelnder Unterstützung von Stadt (Linz; Anm.) und Land (Oberösterreich; Anm.) für immer Tür und Ohren."



In einem Akt der Selbstbeschämung hat die Stadt Linz, die erst 2009 als Kulturhauptstadt Europas mit dem einstimmigen Beschluss der "Linzer Charta" im Gemeindeparlament eine wegweisende Handlungsanleitung für die Stadtentwicklung in akustischem Sinn beschlossen hat, zusammen mit dem Land Oberösterreich kurzfristig die Förderung von Hörstadt und damit des Akustikon eingestellt – entgegen aller mündlichen Beteuerungen vorher und entgegen aller Versprechungen in punkto der "Nachhaltigkeit" von Linz09. Bis heute haben es die zuständigen Politiker nicht zuwege gebracht, der Initiative für Akustik, Raum und Gesellschaft einen schriftlichen Bescheid mit einer Begründung zuzustellen. Insider vermuten ein Machtspiel im Linzer Rathaus, bei dem es darum geht, wer sich den Erfolg von Linz09 auf die Fahnen heften darf – um den Preis, dass dieser Erfolg nachträglich hintertrieben wird. Und um den Preis, sich damit wohl einen herben Tadel der Control- und Eingangsinstanzen der Republik Österreich wie auch der Stadt Linz einzufangen.

Das wenig originelle Ergebnis: 14 Menschen verloren ihren Arbeitsplatz und Linz eine einzigartige Kultureinrichtung, die trotz minimaler Ausstellungsfläche von unter 300 m² und der knappen Öffnungszeit von 25 Wochenstunden in ihrem nur einjährigen Bestehen 16.000 Besucher(innen) begrüßen konnte. Unverständnis dominiert die Reaktionen rundum. "Es ist eine himmelschreiende Schande"; kommentierte die Frankfurter Allgemeine Zeitung, und in der Frankfurter Rundschau hieß es: "Nicht, dass damit besonders viel Geld eingespart wird. Es wird nur maximaler Schaden angerichtet und maximale Gedankenlosigkeit eindrucksvoll demonstriert." Das Akustikon wurde an seinem letzten Öffnungstag in Form eines Hörrohrs auf dem Linzer Hauptplatz mit Kondolenzbuch und Trauerkranz aufgebahrt und von vielen Sympathisant(inn)en höchst öffentlichkeitswirksam verabschiedet.



Hörstadt wird von einem kleinen Kernteam rund um Initiator Peter Androsch weiter verfolgt und betrieben. Für eine österreichische Handelskette konzipiert das Hörstadt-Team gerade ein alternatives Beschallungskonzept, in Hamburg betreuen Androsch und Mitstreiter einen Teil der akustischen Agenden der Internationalen Bauausstellung IBA 2013 im Stadtteil Wilhelmsburg, und in Österreich beginnen demnächst wieder die Vorarbeiten für die Kür des "Zwangsbeschallers 2010". Ein Forschungsprojekt in Sachen akustischer Raumplanung für das EU-Programm "Stadt der Zukunft" läuft demnächst an.

Florian Sedmak
Linz

Florian Sedmak ist Kultur- und Öffentlichkeitsarbeiter, arbeitet seit 2007 bei und für Hörstadt und hat mit Hörstadt-Initiator Peter Androsch das Buch "Hörstadt. Reiseführer durch die Welt des Hörens" (Christian Brandstätter Verlag Wien, 2009) veröffentlicht.

www.hoerstadt.at

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

Lärmschutzpolitik aktuell – Was bringt die neue Legislaturperiode für den Lärmschutz?

Unter diesem Titel bewertet der Leiter des Referats „Schutz vor Lärm und Erschütterungen“ im BMU, Dr. Franz-Josef Feldmann, in der Zeitschrift KommP spezial 1/2010 die lärmschutzpolitischen Absichten der amtierenden Bundesregierung auf dem Hintergrund der Lärmschutzpolitik der jüngeren Zeit in Deutschland und der EU. Wesentliche Grundlage der Bewertung sind der Koalitionsvertrag und das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket“. Herr Feldmann beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Verkehrslärm, behandelt aber auch den Industrielärm und den Nachbarschaftslärm. Der Aufsatz gibt insgesamt einen guten Überblick über die laufenden Aktivitäten zum Lärmschutz auf nationaler und europäischer Ebene und benennt Erfolge wie Defizite. Er kann hier nicht umfassend gewürdigt werden, weshalb nur einige wichtige Kernaussagen herausgestellt werden sollen:

Der Aufsatz macht deutlich, dass anspruchsvoller Lärmschutz oft nicht durchsetzbar war, z. B. beim neuen Typprüfverfahren für Kraftfahrzeuge, bei den Geräuschgrenzwerten für Reifen oder der Überarbeitung der Lärmschutzrichtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.

In zentralen Forderungen geht Herr Feldmann über die Absichten des Koalitionsvertrages hinaus. So klagt er ein „einheitliches Lärmschutzkonzept, das auch die Lärmsanierung an Straße und Schiene umfasst“, ein. Der Bund dürfe sich auch seiner Verantwortung für den Lärmschutz an kommunalen Straßen nicht entziehen, beeinflusst er doch mit wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen die Verkehrserzeugung in den Kommunen. Herr Feldmann bemängelt außerdem das Fehlen einer Ermächtigungsgrundlage für betriebliche Anordnungen des Eisenbahn-Bundesamts - z. B. in Form von Lärmkontingentierung oder Geschwindigkeitsbeschränkungen - zum Schutz gegen Schienenverkehrslärm (analog zum Straßenverkehrsrecht).

Änderung der Lärmsanierung

Am 25. Juni 2010 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Schreiben (Az. StB 13/7144.2/01 / 1206434) an die Obersten Baubehörden der Länder gerichtet mit der Aufforderung, die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes neuen Auslösewerten für den Beurteilungspegel entsprechend umzusetzen. Die neuen Auslösewerte sind gegenüber den bisherigen Werten um 3 dB abgesenkt. Je nach Gebietsnutzung gelten dementsprechend folgende Auslösewerte:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten
Tag 67 dB(A), Nacht 57 dB(A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
Tag 69 dB(A), Nacht 59 dB(A)
3. in Gewerbegebieten
Tag 72 dB(A), Nacht 62 dB(A)

Damit hat das BMVBS seine im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II von 2009 formulierte Absicht, die Auslösewerte für die Lärmsanierung zu senken, bereits vollzogen.

Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2009

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Broschüre „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2009“ herausgebracht. Hierzu wurden die Erhebungen der Straßenbauverwaltungen der Länder über Ausgaben und Bauleistungen für das Jahr 2009 ausgewertet. Die Broschüre kann von der Abteilung Straßenbau des BMVBS bezogen werden und steht in Kürze auf der Internetseite www.bmvbs.bund.de unter Service, Mediathek-Publikationen zum Herunterladen bereit.

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