

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 8

31. August 2011



Inhaltsverzeichnis

1.	Nachrichten des Arbeitsring Lärm der DEGA	2
1.1.	„Brauchen wir ein Verkehrslärmschutzgesetz?“ – Fachgespräch der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen am 09.05.2011 in Berlin	2
1.2.	Flugroutendiskussion in Berlin	3
1.3.	Klassenraumakustik	4
1.4.	Lärmabhängige Trassenpreise.....	5
1.5.	Revision der Geräuschvorschriften für Schienenfahrzeuge	8
1.6.	Konferenz „Quiet please: The future of EU Noise Policies“ am 25. Mai 2011 in Berlin.....	9
1.7.	RLS-90 Überarbeitung	11
1.8.	CNOSSOS	11
1.9.	Aktuelle Themen des Lärmschutzes	12
1.10.	Veranstaltungen und Termine	13
1.11.	Projekte	13
2.	Veröffentlichungen: Gesetze, Verordnungen, Texte, Vorträge,	17

1. Nachrichten des Arbeitsring Lärm der DEGA

1.1. „Brauchen wir ein Verkehrslärmschutzgesetz?“ – Fachgespräch der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen am 09.05.2011 in Berlin

Anlass des Fachgesprächs der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen sind die „gravierenden Regelungsprobleme“ zur Bekämpfung des Verkehrslärms: „ein zersplittertes und nicht konsistentes Lärmschutzrecht mit einer Vielzahl Mess- und Berechnungsmethoden, verschiedenen Vorgaben für Bestand und Aus- sowie Neubau und höchst unterschiedlichen Standards“ (Flyer der Einladung). Ca. 60 Teilnehmer(innen) aus Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Wissenschaft und Verbänden, unter ihnen auch zahlreiche Betroffene, diskutierten über Wege, wie die Regelungsdefizite und -inkonsistenzen am besten zu beheben seien. Die Veranstaltung wurde von den MdB Winfried Hermann und Dr. Anton Hofreiter moderiert.

Dr. W. Eberle vom Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz Rheinland-Pfalz führte mit seinem Vortrag „Lärmschutz im Dschungel von Rechtsgrundlagen“ in die Problematik des „zersplitterten“ Verkehrslärmschutzrechts ein.

Es folgten drei Podien zu den Themen:

- Umgebungslärmrichtlinie mit Beiträgen von T. Myck, Umweltbundesamt, C. Popp, Lärmkontor
- Straßen- und Schienenlärm (M. Jäcker-Cüppers, ALD, Prof. Dr. M. Hecht, TU Berlin, RA K. Sommer)
- Fluglärm (J. Lindmaier, Umweltbundesamt, Dr. W. Reh, BUND)

Einen breiten Raum nahm die Diskussion zum Thema Verkehrslärmschutz ein. Betroffene wiesen u. A. auf die aktuellen Defizite bei der Bewältigung des Fluglärms beim neuen Flughafen BBI hin.

Zu den Beiträgen im Einzelnen:

Dr. Eberle gab einen Überblick über die Rechtsgrundlagen des Verkehrslärmschutzes, die in der Tat für die einzelnen Verkehrsträger – oft unbegründet – unterschiedlich geregelt sind.

Für die Behandlung des Problems der Belastung durch mehrere Quellen schlägt er die Anwendung der VDI-Richtlinie 3722-2 vor.

Für die Verbesserung des Verkehrslärmschutzes schlägt er die Änderung des BImSchG vor:

- Die Gesamtlärmbetrachtung ist einzuführen.
- Bestehende Verkehrswege sind in den Geltungsbereich einzubeziehen (§2).
- Es sind „Immissionsrichtwerte“ für den Bestand einzuführen z. B. für den L_{DEN} und als Wert für zulässige Aufwachreaktionen nachts (VDI 3722-2).
- Die Verordnung nach § 43 Abs. 2 Nr. 2 (technische Anforderungen an Strecken) ist umzusetzen.

Explizit für einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmsanierung haben sich C. Popp und M. Jäcker-Cüppers (siehe www.ald-laerm.de/downloads/Praesentation_VLaermSchG_Grunen.pdf) eingesetzt. Einwände dagegen verwiesen auf das zentrale Dilemma einer solchen Regelung: Anspruchsvolle Grenzwerte seien nicht finanzierbar, finanzierbare Grenzwerte nutzlos. Vertreter von Kommunen befürchten, dass komplexe Lösungen in Form eines Verkehrslärmschutzgesetzes kurzfristig nicht umsetzbar erscheinen, weil der Widerstand in den entsprechenden Bundesresorts (Verkehr und Wirtschaft) und auch bei Interessenverbänden der Autolobby zu groß ist. Zur Umsetzung der Lärmaktionspläne wären kurzfristige Rechtsergänzungen, z. B. im Bundesimmissionsgesetz, der Straßenverkehrsordnung und des Baugesetzbuches hilfreich.

Es seien zur Erinnerung einige „historische“ Anmerkungen erlaubt. 1980 hatte sich der Bundestag bereits auf ein Verkehrslärmschutzgesetz mit Immissionsgrenzwerten für bestehende Straßen (Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts) verständigt. Der Bundesrat hat diesem Gesetz nicht zugestimmt, der Vorschlag des Vermittlungsausschusses (Erhöhung der Grenzwerte um 5 dB(A)) fand nicht die Zustimmung des Bundestags.

SPD und Bündnis 90/Die Grünen haben als Oppositionsparteien 1995 bzw. 1997 die Bundesregierung vergeblich aufgefordert, erneut ein Verkehrslärmschutzgesetz auf den Weg zu bringen (Drucksachen 13/1042 und 13/6958 des Bundestags). Sie hatten auf die Verpflichtung des Staates gemäß Grundgesetz Artikel 2 hingewiesen, die Bevölkerung vor gesundheitlichen Risiken durch Verkehrslärm zu schützen und bereits anspruchsvolle Grenzwerte für die Lärmsanierung vorgeschlagen (SPD: 5 dB(A) über den Immissionsgrenzwerten der Lärmvorsorge für Straße und Schiene, Grüne: Für Straßen Höchstgrenze tags 65 dB(A), für Bundesfernstraßen bis 2005 Senkung auf die Grenzwerte der Lärmvorsorge.) Als Finanzierungsinstrument schlugen die Grünen u. A. eine „ökologisch-soziale Steuerreform“ vor. Als Regierungsparteien haben sie 1998 als konkrete Maßnahmen vereinbart: „Der Schutz vor Verkehrslärm, besonders während der Nachtruhe, wird auf eine verbesserte gesetzliche Grundlage gestellt. Im Vorgriff auf eine gesetzliche Regelung ist aus dem Schienenbautitel ein Sonderprogramm Lärmschutz für Härtefälle an bestehenden Schienenstrecken aufzulegen.“ (Koalitionsvereinbarung). Das Sonderprogramm ist dann tatsächlich 1999 umgesetzt worden, die gesetzliche Regelung aber ausgeblieben. Zu einem neuen Anlauf für ein Verkehrslärmschutzgesetz würde deshalb auch die Analyse gehören, warum die guten Absichten nicht umgesetzt worden sind. Zentrales Problem ist sicher die Finanzierung der Maßnahmen. Bereitstellung von Geld ist – wie wir in der aktuellen Finanzkrise täglich erfahren – eine Frage der politischen Priorität. Deshalb kann der Hinweis auf die Unfinanzierbarkeit eines anspruchsvollen Verkehrslärmschutzes nicht gänzlich die Frage beantworten, warum sich alle Parteien bislang der Verpflichtung entzogen haben, den Schutz vor gesundheitlichen Risiken durch Verkehrslärm gesetzlich sicher zu stellen und damit den Auftrag des Grundgesetzes zu erfüllen.

1.2. Flugroutendiskussion in Berlin

Nach über einem Jahr zäher Verhandlungen in der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-International (BER) hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) Anfang Juli dieses Jahres die geplanten Lande- und Abflugrouten in Berlin Schönefeld vorgestellt und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als abschließende Entscheidungsinstanz diese Abwägung zugeleitet. Die DFS hat auf Wunsch der Fluglärmkommission 74 Alternativen analysiert und der Fluglärmkommission in zeitlich äußerst kurzer Abfolge seit September 2010 präsentiert.

Die Diskussion um die Flugrouten hat gezeigt, dass die Bevölkerung unzureichend über die endgültige Entscheidung der Flugrouten im Rahmen der Planfeststellung unterrichtet wurde. Dass die für die Planfeststellung zugrunde gelegten Flugrouten nur vorläufigen Charakter hatten, ist nicht deutlich geworden, da davon ausgegangen wurde, dass die für die Entschädigungsleistung nach Fluglärmgesetz herangezogenen Flugrouten auch die Endgültigen sind.

Die jetzt ausgewiesenen Flugrouten zeigen eine erheblich andere Charakteristik in den betroffenen Gebieten, als die der Planfeststellung zugrunde gelegten Routen. Es ist aus Sicht des ALD nicht nachzuvollziehen, warum die jetzt zur Diskuss

ion stehenden Routen nicht schon im Planfeststellungsverfahren Gegenstand der Prüfung waren. Es waren sowohl zum Zeitpunkt der Planfeststellung die zukünftigen Auslastungsprognosen des Flughafens bekannt, als auch das einzusetzende Fluggerät, wobei sich die meteorologischen Prognosen auch langfristig abschätzen lassen.

Der Prozess macht deutlich, dass künftig die durch die Prognose zu erwartenden Flugrouten in der Planfeststellung mitbeschlossen werden müssen. Der ALD wird sich für die Berücksichtigung in einem entsprechenden Verfahren einsetzen.

1.3. Klassenraumakustik

Es ist gesellschaftlicher Konsens, die Zukunftsaussichten der Kinder zu verbessern. Hierzu wird u. A. „Kinderlärm“ im Immissionsschutzrecht privilegiert. Akustisch geeignete Unterrichts- und Aufenthaltsräume führen zu einer deutlichen Verringerung der Lärmentstehung und fördern dauerhaft ruhige Verhaltensweisen der Kinder und Jugendlichen. Sie sind deshalb notwendiger Bestandteil einer auf dem Vorsorgeprinzip basierenden Lärmschutzstrategie und stellen eine konsequente Ergänzung der Anstrengungen für eine kinderfreundliche Gesellschaft dar.

Dieser wichtige Aspekt wurde in Schulen und Kindertagesstätten lange vernachlässigt. Als Folge von halligen Räumen treten unnötig hohe Geräuschpegel auf, die die Unterrichtsqualität beeinträchtigen und Lehrer und Schüler belasten. Dauerhafte Lern- und Konzentrationsprobleme sowie eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens und der Gesundheit von Schüler(inne)n, Lehrer(inne)n und Kindertagesstättenpersonal sind die Folgen. Das bestätigen Untersuchungsergebnisse und Empfehlungen vom Bund und von verschiedenen Bundesländern (u. A.. BAUA: „Lärm in Bildungstätten“, BW: „Lärmschutz für kleine Ohren“, HE: „Lärminderung an Schulen“, RP: „Merkblatt Lärmschutz in Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen“, SL: „Merkblatt zur Schulraumakustik“). Die Kultusministerkonferenz hat sich mehrmals mit dem Thema befasst und in verschiedenen Bundesländern wurden Modellprojekte mit positiven Ergebnissen durchgeführt. Praktisch bedeutet der Stand der Technik, dass in jedem Unterrichts- und Aufenthaltsraum eine Akustikdecke vorhanden sein muss. Das Grundproblem der Umsetzung besteht mangels rechtlicher Grundlagen in der fehlenden Finanzierung der Kosten für die nachträgliche Umgestaltung der Räume bzw. in der hinreichenden Ausstattung beim Neubau. Die Kosten der durch schlechte Raumakustik bedingten Frühpensionierungen oder Krankheitsausfälle von Lehrer(inne)n und Kindertagesstättenpersonal überschreiten die notwendigen Investitionskosten zur akustischen Sanierung deutlich (Prof. Stephenson, Lärmbekämpfung Bd. 4 - Juli 2009). Der durch den geringen Lernerfolg entstehende volkswirtschaftliche Schaden ist hier noch nicht berücksichtigt. Koordinierte Maßnahmen fehlen u. A. wegen mangelnden rechtlichen Verankerungen und der nicht geklärten Zuständigkeit der Finanzierung. Da es sich um bauliche Probleme, analog der energetischen Sanierung handelt, liegt die Umsetzung in der Hand der Baurechtsbehörden der Länder.

Nur mit Hilfe eines bundesweiten Konzeptes ist es möglich, die Beachtung der in der DIN 18041 dargestellten raumakustischen Anforderungen an Schulräumen und Räumen in Kindertagesstätten durchzusetzen. Deshalb haben die Umweltminister(innen) und -senator(inn)en mit Beschluss vom 27. Mai 2011 die Bauministerkonferenz gebeten,

1. eine Ergänzung der Liste einzuhaltender technischer Baustimmungen um die DIN 18041 „Hörsamkeit in kleinen bis mittelgroßen Räumen“ vom Mai 2004 zu veranlassen, damit über die Anwendung dieser Norm sichergestellt wird, dass die Raumakustik beim Neubau oder nach der Rekonstruktion von Schulen und Kindergärten dem Stand der Technik entspricht,
2. ein Konzept zu entwickeln, wie bestehende Unterrichts- und Kindertagesstättenräume bei Sanierungen auch akustisch nachgerüstet werden können.

Der ALD hat sich mit dieser Thematik schon länger befasst. Insbesondere Herr Lehming hat sich als stellvertretender ALD-Leiter in den verschiedensten Gremien dafür eingesetzt, einen Beschlussvorschlag für die Bauministerkonferenz auszuarbeiten. Der ALD wird im nächsten Jahr

durch eine öffentliche Veranstaltung den in Gang gekommenen Prozess weiterhin konstruktiv begleiten.

1.4. Lärmabhängige Trassenpreise

Deutschland führt lärmabhängige Trassenpreise ein

Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn haben am 05.07.2011 auf einer Pressekonferenz bekannt gegeben, dass mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem für den Güterverkehr in Deutschland eingeführt wird (siehe www.deutschebahn.com/site/bahn/de/presse/presseinformationen/ubd/ubd20110705.html und www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2011/144-ramsauer-laermabhaengige-trassenpreise.html).

Mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem sollen die Halter von Güterwagen stimuliert werden, ihre Wagen mit Graugussklotzbremsen auf Kompositklötze des Typs LL umzurüsten, indem sie für die umgerüsteten Wagen einen laufleistungsabhängigen Bonus erhalten. BMVBS und Bahn erwarten damit eine flächendeckende Minderung des Güterverkehrslärms um „bis zu 10 dB(A)“¹.

Die gesamte Bonussumme beträgt ca. 308 Mio. Euro. Finanziert werden soll dieser Bonus über einen Zeitraum von 8 Jahren, je zur Hälfte durch eine allgemeine Erhöhung der Trassenpreise und einen Bundeszuschuss. Die Einzelheiten der neuen Trassenpreiskomponente werden jetzt von der DB Netz ausgearbeitet. Die betroffenen Unternehmen können dann im Herbst 2011 dazu Stellung nehmen.

Die Bundesregierung setzt damit eine Absicht des Koalitionsvertrags von 2009 um („Gleichzeitig wollen wir eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn“, Zeile 1588/1599, siehe www.cdu.de/doc/pdf/091024-koalitionsvertrag-cducsu-fdp.pdf).

Die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise ist eine alte Forderung des Umweltbundesamts (siehe UBA-Jahresbericht 1998). Auch der ALD hat sich wiederholt für dieses Instrument eingesetzt (siehe z. B. www.ald-laerm.de/downloads/ALD-Praesentation_Boppard_2010-11-13.pdf und www.ald-laerm.de/aktuelle-laermthemen/laermabhaengige-trassenpreise, dort haben wir auch über die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise auf EU-Ebene berichtet).

Das Konzept der Bundesregierung setzt voraus, dass die LL-Sohlen Ende 2012 zur Verfügung stehen. Bislang haben diese Sohlen aber nur eine vorläufige Zulassung. Mit der Betriebserprobung im Rahmen des internationalen Projekts „EuropeTrain“ (siehe www.deutschebahn.com/site/bahn/de/nachhaltigkeit/umwelt/laermminderung/europetrain/europetrain.html) sollen die LL-Sohlen zur Serienreife fortentwickelt werden. Das BMVBS sieht offensichtlich keinen Alternativplan vor, wenn die LL-Sohlen nicht rechtzeitig zum Start des lärmabhängigen Trassenpreissystems zur Verfügung stehen. Ein Verzicht auf den Start einer allgemeinen Umrüstung wird aber politisch nicht vermittelbar sein, weshalb für diesen Fall vorübergehend die Umrüstung auf K-Sohlen ins Auge gefasst werden müsste.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Vereinigung der Privatwageninteressierten (VPI) kritisieren die Einführung der lärmabhängigen Trassenpreise auf der Basis einer paritätischen Finanzierung durch den Bund und den Eisenbahnsektor (siehe Pressemitteilung 15/2011 vom 05.07.2011: „Lärmabhängiges Trassenpreissystem des Bundes ist ungerecht“

¹ Der Entwurf des neuen Berechnungsmodells für die Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs (Schall 03) von 2006 beziffert die Emissionsminderungen durch Kompositklötze mit 5 bis 8 dB(A). Der erste Wert gilt für normal gepflegte Schienenlaufflächen, der zweite für akustisch geschliffene Schienen nach der Vorgabe des „Besonders überwachten Gleises“ (BüG). Auf dem deutlich besser gepflegten Schienennetz der Schweizer Bundesbahn SBB werden Minderungen bis 11 dB(A) nachgewiesen.

www.vdv.de/medienservice/pressemitteilungen_entry.html?secure_type=show&secure_filename=d85ef7e93b3322c2a9ea6525d936c93&secure_targetname=110705_pm_laermabhaengiges_trassenpreissystem_final.pdf). „Durch das ... vorgestellte Modell“ würden „erstmalig einem Verkehrsträger in Deutschland die externen Kosten für Lärmverursachung angelastet werden. ... Durch das Modell sind nicht nur einzelne Unternehmen benachteiligt, sondern der Verkehrsträger Schiene insgesamt.“ Nach Auffassung des ALD sollten deshalb die lärmabhängigen Entgelte zur Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland harmonisiert werden (siehe dazu z. B. den Parlamentarischen Abend des ALD im November 2010 zur verursachergerechten Anlastung der externen Kosten: www.ald-laerm.de/projekte-des-ald/abgeschlossene-projekte/parlamentarischer-abend). So ermöglicht die Revision der EU-Richtlinie zu den Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge einen strecken- und zeitdifferenzierten Lärmzuschlag (siehe Abschnitt 1.9 „Lkw-Maut“).

Die Erfahrungen des Pilotprojekts „Leiser Güterwagen“ zeigen, dass die angebotenen staatlichen Subventionen zur Umrüstung von bis zu 5.000 Güterwagen nur ungenügend vom Sektor angenommen werden. Bisher wird allein DB Schenker Rail 1.250 Güterwagen umrüsten. Die VPI beteiligt sich bisher nicht. Die Stimulierung der Umrüstung durch lärmabhängige Trassenpreise wird deshalb zu kombinieren sein mit ordnungsrechtlichen oder ökonomischen Maßnahmen, die am Ende der Förderphase den Einsatz nicht umgerüsteter Güterwagen unterbinden oder sehr erschweren.

Die Schweiz modifiziert die umweltbezogenen Elemente ihres Trassenpreissystems

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr hat ein neues Trassenpreissystem vorgeschlagen (siehe www.bav.admin.ch/dokumentation/vernehmlassung/03126/index.html?lang=de), das 2013 in Kraft treten soll. Dazu wird die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung² modifiziert.

Die Modifikation der Trassenpreise bezüglich der Umweltbelastungen hat die folgenden Elemente:

- Für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken wird ein Zuschlag von 0,3 Rappen pro Bruttotonnenkilometer erhoben.
- Gemäß der Höhe der Geräuschemissionen (auf der Grundlage von Messergebnissen in der Schweiz) erhält die Netzbenutzerin für Güterwagen mit Trommel-, Scheiben- oder Kompositbremsen pro Achskilometer einen Lärmbonus von
 - 1 Rappen für Fahrzeuge, deren Raddurchmesser weniger als 50 Zentimeter beträgt,
 - 2 Rappen für Fahrzeuge, die mit Verbundstoff-Bremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt,
 - 3 Rappen, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 50 Zentimeter oder mehr beträgt.

Der heute gültige Lärmbonus³ beträgt für Güterwagen mit Trommel-, Scheiben- oder Kompositbremsen pro Achskilometer 1 Rappen und für Reisezugwagen 0,5 Rappen.

Es ist beabsichtigt, die Bedingungen später zu verschärfen (Einführung eines Zuschlags für Wagen mit Graugussklotzbremsen oder „gar ein Emissionsgrenzwert für den Netzzugang“⁴)

Die Schweiz beabsichtigt ebenfalls einen Zuschlag für hoch belastete Strecken (mindestens sechs Züge pro Hauptgleiskilometer und Stunde) in den Hauptverkehrszeiten (Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr und von 16 bis 19 Uhr) einzuführen: Der Basispreis wird für diese Zeiten verdoppelt.

² siehe:

www.bav.admin.ch/dokumentation/vernehmlassung/03126/index.html?lang=de&download=M3wBUQCu/8ulmKDu36WenoiQ1NTTjaXZnqWfVpzLhmfnapmmc7Zi6rZnqCkklN4q3t8bKbXrZ2lhtTN34al3p6YrY7P1oah162apo3X1cjYh2+hoJVn6w==&.pdf

³ siehe BAV (2011): Vorschlag eines neuen Trassenpreissystems:

www.bav.admin.ch/dokumentation/vernehmlassung/03126/index.html?lang=de&download=M3wBUQCu/8ulmKDu36WenoiQ1NTTjaXZnqWfVpzLhmfnapmmc7Zi6rZnqCkklN4q3t9bKbXrZ2lhtTN34al3p6YrY7P1oah162apo3X1cjYh2+hoJVn6w==&.pdf

⁴ a.a.O., Seite 11

Offensichtlich gibt es auf dem Schweizer Netz Dispositionsspielraum, was der Eisenbahnsektor für das Deutsche Netz stets verneint, obwohl das Schweizer Netz, gemessen in Zugkilometer je Streckenkilometer doppelt so hoch wie das deutsche Netz belastet ist. Auch der Hinweis des Sektors in Deutschland, dass eine Differenzierung nach Zeiten und Strecken zu hohem Verwaltungsaufwand führt, scheint in der Schweiz akzeptabel zu sein.

Emissionsabhängige Entgelte im Hamburger Hafen

Emissionsabhängige Entgelte zur Nutzung der Schieneninfrastruktur sind in Deutschland bereits seit 2011 eingeführt und zwar im Hamburger Hafen. Die Hamburg Port Authority⁵ hat in ihrer „Liste der Entgelte und Entgeltsystembeschreibung der Hafentram Hamburg ab 01.01.2011“⁶ folgende Umweltkomponenten eingeführt:

- Für leise Güterwagen (Scheibenbremsen, Kompositsohlen K oder LL) werden die nutzungsabhängigen Entgelte um derzeit 0,46 €/Wagen gesenkt.
- Für Dieselmotorenloks mit Partikelfilter werden die Kosten für die Ladestellenfahrten um 20 % gesenkt.

Lärmabhängige Trassenpreise in der Revision der EU-Richtlinie 2001/14/EG („Recast“)

Die europäische Kommission hatte im Rahmen der Revision der Richtlinien zum ersten Eisenbahnpaket im September 2010 die europaweit verbindliche Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen vorgeschlagen (siehe www.ald-laerm.de/aktuelle-laermthemen/laermabhaengige-trassenpreise). In der Diskussion mit den Mitgliedsstaaten ist der Richtlinienentwurf mehrfach modifiziert worden. Zuletzt hat sich der Rat am 16.06.2011 auf die folgende Fassung des Artikels 31, Absatz 5 (siehe register.consilium.europa.eu/pdf/de/11/st11/st11784.de11.pdf) verständigt, der die Einführung von lärmabhängigen Trassenpreisen regelt:

„Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können geändert werden, um den Kosten umweltbezogener Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden.

Gestützt auf die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber, der Eisenbahnunternehmen, der Regulierungsstellen und der zuständigen Behörden und in Anerkennung bestehender Regelungen über lärmabhängige Wegeentgelte kann die Kommission Durchführungsmaßnahmen mit den Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen einschließlich der Anwendungsdauer und mit Bestimmungen erlassen, die es gestatten, dass bei der Differenzierung der Wegeentgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen.

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann zulässig, wenn auch im Straßengüterverkehr in Einklang mit dem Unionsrecht eine solche Anlastung erfolgt.

Führt die Anlastung umweltbezogener Kosten zu zusätzlichen Erlösen, so entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung.“

Sollte diese Version des Recasts verabschiedet werden, hat sich die Rechtslage gegenüber der alten Richtlinie nicht wesentlich geändert. Die Absicht der Kommission, ein verbindliches harmonisiertes lärmabhängiges Trassenpreissystem (laTPS) in Europa einzuführen, ist damit gescheitert.

⁵ Seit dem 1. Juli 2011 werden auch umweltfreundliche Schiffe bonifiziert: „Die Hamburg Port Authority (HPA) führt zum 1. Juli einen Rabatt für umweltfreundliche Schiffe ein. Ziel ist, die Emission von Schadstoffen durch den Schiffsverkehr weiter zu reduzieren. Schiffe, die hohe Umweltstandards erfüllen, werden daher belohnt. Bemessungsgrundlage ist der sogenannte Environmental Ship Index (ESI). Damit können Schiffe zukünftig - ähnlich wie bei der Umweltplakette beim Auto - nach Umweltkriterien erfasst und bewertet werden. Der ESI berücksichtigt sowohl den Ausstoß von Kohlendioxid als auch von Stickstoff- und Schwefeloxiden“ (siehe <http://www.hamburg-port-authority.de/presse-und-aktuelles/news/675-gruenes-hafengeld-hpa-fuehrt-umweltkomponente-im-juli-ein.html>)

⁶ siehe http://www.hamburg-port-authority.de/hafenbahn-nutzungsbedingungen/doc_download/1094-liste-der-entgelte-ab-01012011.html

Die Mitgliedsstaaten haben die folgenden jeweils freiwilligen Alternativen:

- auf ein laTPS überhaupt zu verzichten;
- ein erlösneutrales laTPS einzuführen (ggf. mit staatlicher Finanzierung);
- laTPS als Instrument der verursachergerechten Anlastung externer Lärmkosten mit einer Erhöhung der Gesamterlöse einzuführen, wenn eine Anlastung umweltbezogener Kosten auch beim Straßengüterverkehr erfolgt. Die Revision der Richtlinie über die Straßenbenutzungsentgelte der schweren Lkw in diesem Jahr (siehe Abschnitt 1.9 „Lkw-Maut“) erlaubt die Einführung einer Lärmkomponente.

Es ist daher nicht zu erwarten, dass die Mitgliedsstaaten ein einheitliches, europaweites laTPS einführen werden. Mitgliedsstaaten wie Deutschland, die wegen der hohen Belastungen und des bedeutenden Transitverkehrs ein laTPS einführen, tragen damit einen wesentlichen Anteil der Umrüstkosten allein. Wegen des international freizügigen Einsatzes von Güterwagen wird zudem die Planbarkeit von Fahrten auf Netzen mit lärmabhängigen Trassenpreiskomponenten erschwert. Wagenhalter, die letztlich die Entscheidung für bzw. gegen eine Umrüstung treffen, können somit die Amortisierung ihrer Investition nur noch schlecht prognostizieren.

1.5. Revision der Geräuschvorschriften für Schienenfahrzeuge

Europäische Geräuschvorschriften für interoperable⁷ Schienenfahrzeuge waren für den Hochgeschwindigkeitsverkehr 2002 und für den konventionellen Verkehr 2006 in Kraft getreten (als Entscheidungen der Kommission in Form so genannter Technischer Spezifikationen für die Interoperabilität - TSI). Für 2013 ist die umfassende Revision der entsprechenden TSI vorgesehen. Diesen Revisionsprozess hat die Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency – ERA) als zuständige Einrichtung am 03. Mai 2011 mit einem ersten Treffen einer entsprechenden Working Party (WP) gestartet.

Leiter der WP ist B. Leermakers von der ERA, der deutsche Vertreter in der WP ist U. Reichart vom Umweltbundesamt (Stellvertreter Dr. R. Weinandy). Eine nationale Spiegelgruppe bereitet die deutsche Position zur Fortentwicklung der Grenzwerte vor, sie wird von U. Reichart geleitet.

Mitglieder in der WP sind:

- Repräsentanten der Nationalen Safety Agencies (NSA)
- Repräsentanten der Eisenbahnverbände CER, UNIFE, UIP, UITP, EIM
- Zum ersten Mal können auch die „Nutzer“ an der Arbeitsgruppe teilnehmen.

Gegenstand der Revision sind die geräuschemissionsbezogenen TSI:

- Die TSI Lärm für konventionelle Schienenfahrzeuge
- Die TSI Schienenfahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs

Geplant ist die Zusammenführung der beiden TSI in einer einzigen TSI Noise, wobei der Anwendungsbereich um das transeuropäische Schienennetz erweitert werden soll.

Die Revision der TSI Noise sieht nach Kapitel 7.2 der konventionellen TSI Noise u. A. die folgenden Aspekte vor:

- Verschärfung der Geräuschemissionsgrenzwerte
- Einbeziehen der Infrastruktur in die Geräuschvorschriften
- Einbeziehung von Wartungsvorschriften für die Fahrzeuge

⁷ Das sind Fahrzeuge, die auf dem transeuropäischen Schienennetz verkehren können.

Nach bisherigem Diskussionsstand könnten zusätzlich einbezogen werden:

- Die Vereinfachung der Zulassungsverfahren (vgl. das Projekt der UNIFE "ACOUTRAIN", das eine virtuelle – d. h. von einem bestimmten Prüfgleis unabhängige – Homologisierung anstrebt)
- Evt. Ausdehnung auf weitere Betriebszustände und Geräuscharten (z. B. Kurvenquietschen und Bremsgeräusche)

Inwieweit die Emissionen der Infrastruktur einbezogen werden, scheint noch nicht geklärt zu sein.

Die WP bereitet die folgenden Arbeitsergebnisse der ERA Ende 2012 mit vor:

- Revisions-Empfehlungen der ERA mit dem Entwurf der TSI als Annex
- Impact Assessment Report (wird von der ERA Economic Evaluation Unit durchgeführt)
- Arbeitsbericht der ERA (dieser kann Empfehlungen bezüglich der Geräuschvorgaben für die Infrastruktur enthalten)
- Anwendungshandbuch (auf der ERA Website)

Die Revisions-Empfehlungen werden einer Konsultation u. A. bei den Sozialpartnern und den Fahrgastverbänden unterzogen. Die Kommission schlägt die revidierten TSI vor und informiert den Rat und das Parlament. Publikation der revidierten TSI als Entscheidung der Kommission ist für 2013 geplant.

Der ALD versucht zurzeit, eine gemeinsame Position der Verkehrs- und Umweltverbände sowie -initiativen zur Revision der TSI zu erarbeiten.

1.6. Konferenz „Quiet please: The future of EU Noise Policies“ am 25. Mai 2011 in Berlin

Diese Tagung haben die europäischen Verbände Transport & Environment (T&E), European Environmental Bureau (EEB) und die Health & Environment Alliance (HEAL) zusammen mit dem „European Economic and Social Committee“ durchgeführt. Ca. 120 Personen haben daran teilgenommen.

Das Programm und einige Präsentationen der Konferenz sind unter www.transportenvironment.org/News/2011/3/25052011-Conference-on-EU-Noise-Policy/ abrufbar.

Die Konferenz war in drei Blöcke unterteilt:

- Strategien für eine kostenwirksame Reduktion des Straßenverkehrslärms;
- Gesundheitliche Auswirkungen des Umgebungslärms;
- Die Regelung des Umgebungslärms.

Thema des ersten Blocks war vor allem die geplante Fortschreibung der seit 1995 unveränderten Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge. Die Kommission plant bis September 2011 einen Vorschlag vorzulegen. Danach sollen die Grenzwerte in zwei Schritten um insgesamt 3 (Lkw) bis 4 (Pkw) dB(A) gesenkt werden.

Im zweiten Block wurden aktuelle Aussagen zur Lärmwirkungsforschung vorgestellt. Dr. Rok Ho Kim von der WHO präsentierte die neue Studie „Burden of disease from environmental noise“ von 2011 (siehe www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf). In der Studie wird der Verlust an so genannten beschwerde- oder behinderungsfreien Lebensjahren (disability-adjusted life-years (DALYs) in Folge des Umgebungslärms in Europa bestimmt.

Es wird geschätzt, dass der Verlust an DALYs infolge Umgebungslärm in der EU und anderen westeuropäischen Staaten

- 61.000 Jahre durch Herzkrankheiten,
- 45.000 Jahre bei Leistungsminderungen von Kindern betragen,

- 903.000 Jahre auf das Konto von Schlafstörungen gehen und
- 654.000 Jahre den Belästigungen zuzurechen sind.

Dr. Mette Sørensen vom dänischen Krebsinstitut berichtete über eine 2011 abgeschlossene Studie zum Zusammenhang von Straßenverkehrslärm und Schlaganfall bei Dän(inn)en über 50 Jahre. Die Wahrscheinlichkeit eines Schlaganfalls steigt mit dem L_{den} bei Pegeln über 60 dB(A) an. Dabei wurde ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen dem L_{den} und der Risikoerhöhung für Schlaganfälle für Menschen über 64,5 Jahre ermittelt. Für sie steigt das Risiko gegenüber der Kontrollgruppe mit Pegeln unter 55 dB(A) pro 10 dB(A)-Pegelzunahme im Mittel um 23 %. Erklärung dafür ist die größere Empfindlichkeit der Älteren gegenüber Schlafstörungen mit der Folge erhöhter Ausschüttung von Stresshormonen und Herz-Kreislaufschädigungen (siehe www.kpvv.nl/files_content/kennisbank/EurHeartJ2011Srenseneurheartjehq466.pdf).

Im dritten Block wurden die Implementierung der Umgebungslärmrichtlinie und ihre Fortschreibung behandelt. Bemerkenswert ist, dass 7 Mitgliedsstaaten fast 2,5 Jahre nach Verstreichen der Frist noch keine Lärmaktionspläne vorgelegt haben, darunter Italien und Frankreich⁸. Nur 15 Mitgliedsstaaten haben die Lärmkartierung in der vorgeschriebenen Form abgeschlossen. Die Vertreterin der Kommission beschrieb die geplante Revision der Richtlinie⁸.

Zur Konferenz ist außerdem eine lesenswerte Broschüre von T&E und HEAL mit dem Titel „Quiet Please: Better health through strong EU regulation of road and rail traffic noise“ herausgegeben worden (www.env-health.org/IMG/pdf/201105_NOISE_Quiet_Please.pdf). Sie informiert über:

- die aktuellen Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung,
- die Verkehrslärmbelastungen in Europa und
- die externen Verkehrslärmkosten.

Die Verbände kritisieren die europäische Lärmschutzpolitik: Lärm habe als Umwelt- und Gesundheitsbelastung nicht den angemessenen politischen Stellenwert. Sie fordern die Kommission zum Handeln auf:

- Bis 2013 sind wirksame Geräuschgrenzwerte für Kfz einzuführen.
- Die Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge sind zu überarbeiten.
- Wie bei den Reifen sind Geräuschkennzeichen (Label) für Kfz einzuführen.
- Für Schienenwege sollte die Lärmkontingentierung eingeführt werden (Limitierung der zulässigen streckenbezogenen Gesamtemissionen).
- Gemäß dem Verursacherprinzip sind Instrumente zur verursachergerechten Anlastung der externen Verkehrskosten einzuführen (lärmabhängige Straßenbenutzungsgebühren und Trassenpreise).
- Daten der Geräuschtypprüfung für alle Verkehrsmittel sind öffentlich zu machen.
- Bis 2013 sollte eine europäische Klassifizierung der Geräuscheigenschaften von Straßendecken eingeführt werden; Baulastträger sollten verpflichtet werden, Geräuscheigenschaften bei der Vergabe von Straßenbauaufträgen zu berücksichtigen.

⁸ siehe: BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT über die Durchführung der Richtlinie über Umgebungslärm gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2002/49/EG. Brüssel, den 01.06.2011 KOM(2011) 321 endgültig; <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0321:FIN:DE:PDF>

1.7. RLS-90 Überarbeitung

Im Arbeitskreis 2.10.1 „Verkehrsrgeräusche“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) wird derzeit an der Überarbeitung und Aktualisierung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 gearbeitet. Die Arbeiten verlaufen dabei im Spannungsfeld der bei der EU ebenfalls in Arbeit befindlichen Harmonisierung der Berechnungsverfahren für Geräuschemissionen und –immissionen, die in eine gemeinsame Rechen- und Bewertungsmethode, genannt CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods in Europe), münden und für alle Mitgliedsstaaten gelten soll. Insoweit beschränkt sich die Überarbeitung der RLS-90 derzeit auf den Emissionsteil, der dringender Aktualisierung bedarf. Dies bezieht sich vor allen Dingen auf Festlegung und Anwendung der Korrekturen für die Fahrbahnoberfläche, D_{StrO} . Eine wesentliche Einschränkung des bisherigen Schemas ist, dass die D_{StrO} -Werte nicht geschwindigkeitsabhängig und nicht abhängig von der Fahrzeugkategorie angegeben sind. Dadurch werden wesentliche akustische Eigenschaften des Reifen-Fahrbahn-Geräusches und dessen Beeinflussung durch Fahrbahnbelag, belagsspezifischer Geschwindigkeitsabhängigkeit und das akustische Verhalten der Reifen unterschiedlicher Fahrzeugkategorien nicht berücksichtigt. Dies soll in der überarbeiteten Version behoben werden. Die neuen Festlegungen werden damit auch Auswirkung haben auf Art und Umfang der messtechnischen Erhebung von D_{StrO} -Werten, so dass damit zu rechnen ist, dass mit der „neuen RLS-90“ auch eine überarbeitete Version der GEstro-92 (Verfahren zur Messung der Geräuschemission von Straßenoberflächen) vorgelegt werden wird.

Die Überarbeitung der RLS-90 wird auch die Einführung eines differenzierteren Quellenmodells betreffen, wonach Antriebsgeräusche und Reifen-Fahrbahn-Geräusche getrennt berücksichtigt werden sollen.

Der Arbeitskreis hat bislang viermal getagt und wird am 22.09.2011 das nächste Mal zusammentreten. Ein voraussichtlicher Termin für die Vorlage der überarbeiteten RLS kann vor dem Hintergrund der Vorgänge in der EU im Zusammenhang mit CNOSSOS derzeit nicht verlässlich angegeben werden.

1.8. CNOSSOS

CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods in Europe) sollen Ergebnis der Bestrebungen der Europäischen Kommission bei der Harmonisierung der Berechnungs- und Bewertungsmethoden von Umgebungsgeräuschen sein. Bis Ende September 2011 soll der Kommission ein Entwurf vorgelegt werden. Das Entwurfsverfahren unterliegt derzeit widerstreitenden Ansichten und Interessen innerhalb der Mitgliedsstaaten bezüglich des Detaillierungsgrads der Methoden, insbesondere für die Schallausbreitungsberechnung. Während die skandinavischen Länder und die Niederlande sehr fortschrittliche Methoden mit hohem Detaillierungsgrad aber auch entsprechend hohem Aufwand bei der Erhebung der Eingangsdaten anstreben, befürworten Länder wie Deutschland, Österreich und Frankreich vereinfachte Rechenmodelle mit deutlich geringerem Aufwand bei der Datenerhebung, guter Umsetzbarkeit in Computerprogrammen und guter Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse. Da CNOSSOS im ersten Anlauf für die nächste Phase der strategischen Lärmkartierung vorgesehen ist, haben die Festlegungen, die nun getroffen werden sollen, unmittelbar auch Auswirkung auf den organisatorischen und finanziellen Aufwand, der bei denjenigen, die die EU-Umgebungslärmrichtlinie umsetzen müssen, also bei den Städten und Gemeinden, getrieben werden muss. Deshalb ist Deutschland seit Ende vergangenen Jahres bewusst mit einer großen Anzahl von Fachleuten in den Arbeitsgremien von CNOSSOS vertreten, um die Umsetzung vereinfachter Methoden massiv zu unterstützen.

Die Arbeitsgremien für die konkrete Festlegung der Methoden haben bislang zweimal getagt und sind von der Kommission gezwungen, dem Noise Regulatory Committee der EU bis zur nächsten Sitzung am 30.09.2011 einen Entwurf von CNOSSOS vorzulegen. Aufgrund der uneinheitlichen Meinungen zwischen den Ländern hinsichtlich des Detaillierungsgrads wird in dem vorzulegenden Entwurf noch einiges offen bleiben. Die Diskussionen sind noch nicht abgeschlossen.

1.9. Aktuelle Themen des Lärmschutzes

Lkw-Maut

Am 07.06.2011 verabschiedete das Europaparlament eine Neuregelung für die Berechnung der Lkw-Maut. Bei der sogenannten „Eurovignette III“ können nun bei der Ermittlung der Höhe externe Kosten (z. B. Lärmkosten) nach dem Verursacherprinzip einbezogen werden - bis zu vier Cent pro Kilometer. Verpflichtend ist dies aber nicht. (www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0252+0+DOC+XML+V0//DE&language=DE)

Die externen Lärmkosten können entweder für eine lokale Situation mittels der Berechnung der Lärmbelastung und ihrer monetären Bewertung oder pauschal mit allgemeinen Ansätzen bestimmt werden. Letztere sind gleichzeitig die zulässigen Höchstbeträge (siehe folgende Tabelle):

Eurocent/Fahrzeugkilometer	Tag	Nacht
Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)	1,1	2,0
Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)	0,2	0,3

Nachts entstehen also 1,5- bis 2-fache Lärmkosten. Zu bemängeln ist das Fehlen eines Ansatzes für die Innerortsstraßen, an denen wegen der höheren Bevölkerungsdichten die höchsten externen Kosten durch Lärm entstehen. „Die Werte in der oben aufgeführten Tabelle dürfen in Bergregionen mit einem Faktor von höchstens 2 multipliziert werden, soweit dies durch Straßensteigung bzw. -gefälle, Temperaturinversionen und/oder Amphitheatereffekt von Tälern gerechtfertigt ist“.

Zu beachten ist ferner die Verknüpfung der lärmabhängigen Straßenbenutzungsgebühren mit denen für den Schienenverkehr (siehe dazu Absatz 1.4 zu den europäischen lärmabhängigen Trassenpreisen).

Lkw mit saubereren Motoren und solche, die außerhalb der Stoßzeiten fahren, können z. B. begünstigt werden. Außerdem können Kleinlaster zwischen 3,5 und 12 Tonnen ausgenommen werden – was vor allem kleinere Unternehmen entlasten soll. Auch über die Verwendung der Maut-einnahmen entscheiden weitgehend die EU-Staaten, die diese Neuregelung bis spätestens Mitte 2013 in nationales Recht umsetzen sollen. Die Richtlinie enthält nur eine "starke Empfehlung", die zusätzlichen Einnahmen in nachhaltige Verkehrssysteme zu investieren.

1.10. Veranstaltungen und Termine

21.10.2011 in Stuttgart:

5. DEGA-Symposium „E-Mobilität & Akustik“

siehe auch: <http://www.ald-laerm.de/events/5.-dega-symposium-e-mobilitaet-akustik>

15.11.2011 in Berlin:

ALD-Herbstveranstaltung „Lärm in der Stadt“

siehe Absatz 1.11 und siehe auch: <http://www.ald-laerm.de/events/ald-herbstveranstaltung-laerm-in-der-stadt>

1.11. Projekte

ALD-Herbstveranstaltung „Lärm in der Stadt“



- Termin: Dienstag, 15. November 2011, von 9:00 bis 16:30 Uhr
- Ort: Hessische Landesvertretung, In den Ministergärten 5, 10117 Berlin
- Programm und Anmeldung: siehe www.ald-laerm.de/events/ald-herbstveranstaltung-laerm-in-der-stadt
- Anmeldeschluss: Freitag, 28. Oktober 2011

Die Bevölkerung unserer Städte ist in vielfältiger Weise und wachsendem Umfang dem Lärm ausgesetzt. Laut Umfragen führt der Straßenverkehrslärm zu den höchsten Beeinträchtigungen, aber auch andere Lärmarten wie Baulärm, der Nachbarschaftslärm oder der Freizeitlärm führen zunehmend zu Konflikten, Beschwerden und Hilferufen der Bevölkerung. Wegen des dichten Nebeneinanders der verschiedenen Nutzungen in der Stadt können diese Konflikte nicht immer einfach gelöst werden. Innovative und finanzierbare Maßnahmen, die zu einer zufriedenstellenden Reduzierung der Beeinträchtigungen führen und von den Beteiligten akzeptiert werden, sind mehr denn je gefragt.

In der diesjährigen Herbstveranstaltung des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD), die gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin und dem Umweltbundesamt durchgeführt wird, werden in neun Vorträgen die drei Schwerpunktthemen Straßenverkehrs-, Freizeit- und Baulärm als besondere Problemfelder he-

rausgegriffen und diskutiert (Flug- und Schienenverkehrslärm bleiben eigenen Veranstaltungen vorbehalten). Die Präsentation gut funktionierender Praxis-Beispiele hat dabei ein besonderes Gewicht. Die abschließende Podiumsdiskussion setzt sich mit der Problematik „Lärmschutz in Städten zwischen Anspruch und Praxis“ auseinander.

Die interessierte Öffentlichkeit, Betroffene, Fachleute aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft sowie Vertreter von Verbänden und Bürgerinitiativen sind herzlich eingeladen, an der Veranstaltung teilzunehmen.

(Koordination: ALD-Leitung)

Rückblick auf den Tag gegen Lärm 2011



Unter dem Motto „Lärm trennt“ fand der 14. „Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day“, organisiert von der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA) und dem Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD), am 27. April 2011 statt. Das Motto „Lärm trennt“ verweist auf (un)bewusste Trennungen, die der Lärm bezogen auf verschiedene Lebenssituationen bewirkt. Lärm trennt Verursacher und Empfänger in vielen Aktivitätsbereichen und trägt nachhaltig zur Reduzierung von Lebensqualität bei. Ein weites Spektrum für Aktionen fächerte sich somit auf, so dass bundesweit wieder ca. 150 Aktionen durchgeführt wurden. Viele Aktionen galten den Kindern und Jugendlichen, aber auch Informationsstände und -vorträge für Erwachsene wurden angeboten. Unter www.tag-gegen-laerm.de sind die Aktionen abrufbar.

In einer gemeinsamen Aktion der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Berlin, der Deutschen Tinnitus Liga e.V. und des ALD am Hackeschen Markt wies u. A. der Umweltstaatssekretär Benjamin-Immanuel Hoff auf die Verkehrslärmproblematik in Berlin hin und gab Auskunft zum Lärmaktionsplan in Berlin. Darüber hinaus konnten sich Interessierte am Informationsstand mit den Experten vor Ort austauschen.

Mit der Aktion „Kinder machen einen Hörführerschein“ hat sich das DIN gemeinsam u. A. mit der TU Berlin, dem UBA und der HEAD acoustics GmbH am TgL beteiligt. Zu der ganztägigen Aktion kamen mehr als 100 Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren aus Berliner Schulen und „lernten“ verschiedene Lärmfaktoren mit dem Ziel kennen, sich für Hörerlebnisse und Lärmbelastungen zu sensibilisieren, die beispielsweise mit dem sorglosen Musikkonsum von MP3-Playern, Konzerten oder Diskotheken verbunden sind. (siehe „Normen schützen vor Lärm“ www.din.de).

Bundesweit wurden ca. 2.300 Plakate und 13.500 Flyer versandt. Darüber hinaus wurde die Broschüre zum Tag gegen Lärm „Lärm im Alltag“ aktualisiert und ca. 700-mal verkauft. Die kostenlose elektronische Variante wurde mehr als 7.000-mal von den Internetseiten des „Tag gegen Lärm“ heruntergeladen. Auf das Plakat wurde dort mehr als 2.000-mal und auf den Flyer sogar mehr als 4.000-mal zugegriffen.

Auch in diesem Jahr fand einen Tag vor dem Tag gegen Lärm die Pressekonferenz in Berlin statt. Vertreten waren die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG Bau), die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA) bzw. der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD), das Umweltbundesamt (UBA) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD). Moderation: Aktionsleiterin TgL. Darüber hinaus haben drei Kinderreporter von Radio 108.8 an der Pressekonferenz teilgenommen. Die dort aufgezeichneten Interviews können unter www.radio108komma8.de angehört werden.

Die Pressereaktionen in den Print-Medien zum 14. Tag gegen Lärm 2011 setzten sich in diesem Jahr aus den Agenturmitteilungen zum Tag gegen Lärm 2011 und aus lokalen Nachrichten zum Thema „Lärm“ zusammen. Es gab auch Agenturmeldungen von adn, dpa und epd mit teilweise überlappendem Inhalt. Themen und Nennungen von Organisationen waren:

- allgemeine Informationen zum Tag gegen Lärm (DEGA),
- Internet-Umfrage zu Lärmbelästigung und besonders „unbeliebten“ Lärmquellen (UBA),
- Lärmschutz in Diskotheken (BDT, BGN, TU Berlin – Technische Akustik),
- Aufruf an Verkehrsminister Ramsauer: „Lärmschutz soll Chefsache werden“ (Allianz pro Schiene),
- Internet-Lärm-Aufklärungsseite „www.radio108.de“ (BzGA, Initiative Hören),
- die Ausstellung in Berlin: Kinder, Lärm und Lebenswelten (TU Berlin, DIN, Geräuschwerkstatt, Hear the World) und
- die internationale Studie mit Menschen aller Altersgruppen zum Thema Lärm (Hear the World).

Die Berichterstattung in den Printmedien hat sich in diesem Jahr wieder etwas verändert. Bundesweit einheitlich ist im Wesentlichen ein Artikel mit der Überschrift

- „Tag des Lärms: Dieser Krach nervt am meisten“ (UBA)

zu finden. Daneben werden vor allem auch Themen wie

- Lärm in Kindergärten bzw. Lärm und Kinderohren,
- Musikerschwerhörigkeit,
- Belastung durch MP3-Player und
- die allgemeine Verkehrslärmproblematik

behandelt.

Es gibt aber auch viele lokal bezogene Artikel zum Tag gegen Lärm, wie z. B.:

- Beschreibungen von durchgeführten Aktionen und
- konkrete Lärm-Problematiken, die bestimmte Regionen betreffen.

Das Motto „Lärm trennt“ wurde offensichtlich von der Presse gern aufgegriffen und in mehreren Artikelüberschriften verwendet, wie z. B.:

- „Lärm trennt – also Lärm reduzieren“,
- „Lärm trennt – Vogelgezwitscher am Tag gegen Lärm in Leipzigs lautester Straße“,
- „Lärm trennt – Gutes Hören eint!“.

Auch in Rundfunk und Fernsehen wurden viele Beiträge zum Tag gegen Lärm ausgestrahlt. Vor allem die öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten der Länder sowie ARD und ZDF wiesen auf die Lärmproblematik hin. Beispiele sind:

- „Tag des Lärms: Schädliche Flieger“ im ARD-Mittagsmagazin,
- „Krank durch Fluglärm“ in Volle Kanne (ZDF),
- „Die Suche nach Ruhe: Aktiver Lärmschutz“ in ZDF heute
- Was ist Lärm? Radio WDR, NDR, Hessen
- Interview mit Frau Prof. Dr. Schulte-Fortkamp (Aktionsleiterin des TgL) in der Abendschau im RBB.

Die Anzahl der Besucher auf der Webseite des „Tag gegen Lärm“ lag kurz vor dem 27.04.2011 zwischen 400 und 800 Aufrufen pro Tag. Am Tag gegen Lärm selbst wurden 2.046 Besucher gezählt.

Im Internet sind zum „Tag gegen Lärm“ nach wie vor Seiten von kaum zu zählenden Organisationen zu finden. Bei Google wird auf die Eingabe „Tag gegen Lärm“ mit „ungefähr 222.000“ Treffern geantwortet (+180.000 gegenüber Vorjahr), mit ungefähr 27.400 (+15.300) für „Tag des Lärms“ und mit 152.000 Treffern (-16.000) für „Tag gegen den Lärm“. Die Suche nach Seiten, die „International Noise Awareness Day“ enthalten aber nicht „Tag gegen Lärm“, liefert ca. 26.900 (+9.800) Treffer. Die Suchmaske „Tag gegen Lärm“+„27.04.2011“ liefert ca. 15.700 Treffer.

Wirklich eine gute Bilanz. Ein herzliches Dankeschön an alle, die die Aktionen zum Tag gegen Lärm organisiert haben und dazu beitragen, dass die Lärmproblematik immer häufiger öffentlich diskutiert wird. Besonderer Dank gilt dem Gesundheitsladen München, und hier explizit Gunhild Preuß-Bayer, die den Tag gegen Lärm in München seit 14 Jahren erfolgreich organisiert.

Das Datum des 15. Tag gegen Lärm 2012 steht bereits fest: 25. April 2012.

Evelin Baumer und Brigitte Schulte-Fortkamp

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

WEISSBUCH der Europäischen Kommission "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem"

Ende März 2011 hat die europäische Kommission ein neues Weißbuch⁹ zum Verkehr herausgegeben, das auch für die Verkehrslärmbekämpfung relevant ist.

Zentrales Umweltziel der Verkehrspolitik ist die Senkung des Treibhausgasausstoß: bis 2050 um mindestens 60 % gegenüber 1990.

Die Kommission betrachtet drei wesentliche Verkehrsegmente:

- Verkehr über mittlere Entfernungen [bis rund 300 km],
- Fernverkehr und
- Stadtverkehr.

Die Verlagerung auf die Schiene und Schiffsverkehr (als energieeffiziente Verkehrsträger) soll das Klimaziel unterstützen:

- „30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050, was durch effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden“.
- Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2050. Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten Schienennetzes in allen Mitgliedstaaten. Bis 2050 sollte der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen“.

Die Verlagerung auf die Schiene bedeutet – ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen – eine weitere Zunahme der Lärmbelastung.

Güterverkehrskorridore:

„Die EU braucht besonders ausgestaltete Güterverkehrskorridore, die hinsichtlich Energieverbrauch und Emissionen optimiert sind und die die Umwelt so wenig wie möglich beeinträchtigen, die aber auch aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, ihrer seltenen Überlastung und ihres geringen Betriebs und ihrer geringen Verwaltungskosten attraktiv sind.“ Die Kommission macht aber keine konkreten Vorschläge, wie das Korridorkonzept so umgesetzt werden kann, dass die Lärmbelastung – z. B. auf der Rheintrasse – auf ein verträgliches Maß reduziert werden kann. Die Umrüstung der Güterwagen ist dazu bei weitem nicht ausreichend.

Die Kommission plant die konsequente Internalisierung externer Kosten – Phase I (bis 2016)

- Einführung einer obligatorischen Infrastrukturabgabe für Lastkraftwagen (Kosten für Abnutzung, Lärm und lokale Umweltverschmutzung).

⁹ KOM(2011) 144 endgültig. Brüssel, den 28.03.2011

[http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com\(2011\)_144_de.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_com(2011)_144_de.pdf)

Parallel zum Weißbuch sind erschienen:

1. Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2011): COMMISSION STAFF WORKING PAPER IMPACT ASSESSMENT Accompanying document to the WHITE PAPER "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system". <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2011:0358:FIN:EN:PDF>
2. Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2011): COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Accompanying the White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. SEC(2011) 391. Brussels, 28.03.2011 final. http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_working_document_en.pdf

- Bewertung bestehender Regelungen zur Pkw-Maut und ihre Vereinbarkeit mit den EU-Verträgen. Ausarbeitung von Leitlinien im Hinblick auf die Erhebung von Internalisierungsgebühren für Straßenfahrzeuge zur Anlastung der Kosten (Verkehrsüberlastung, CO₂-Emissionen, lokale Umweltverschmutzung, Lärm und Unfälle.
- Weitere Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern, wobei gemeinsame Grundsätze angewandt und die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt werden.

Phase II (2016 bis 2020)

- Vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten (u. A. für Lärm, lokale Umweltverschmutzung und Verkehrsüberlastung zusätzlich zur verbindlichen Abgabe zur Deckung von Verschleißkosten) im Straßen- und Schienenverkehr.
- Internalisierung von Kosten für lokale Umweltverschmutzung und Lärm in Häfen und auf Flughäfen sowie für die Luftverschmutzung auf See und Prüfung der Erhebung von Internalisierungsgebühren für alle Binnenwasserstraßen in der EU.

Zur Lärminderung durch Reduzierung der Geräuschemissionen der Fahrzeuge als der wichtigsten Zuständigkeit der EU finden sich einige wenige und nur sehr allgemeine Aussagen:

- „Umweltfreundliche, sichere und geräuscharme Fahrzeuge für alle Verkehrsträger, von Straßenfahrzeugen über Schiffe und Lastkähne bis zu Schienen- und Luftfahrzeugen (einschließlich neuer Werkstoffe und Antriebssysteme sowie der IT- und der Managementinstrumente für die Steuerung und Integration komplexer Verkehrssysteme)“.
- „Es sollten schrittweise neue Fahrzeuge mit leisen Bremsen und automatischen Kupplungen eingeführt werden.“
- „Förderung der Markteinführung kraftstoffeffizienter, sicherer und geräuscharmer Reifen, die die Leistungsanforderungen der Typgenehmigung übertreffen“.
- „Die schrittweise Verringerung der Zahl mit konventionellem Kraftstoff betriebener Fahrzeuge in Städten ist ein wesentlicher Beitrag zur maßgeblichen Verringerung der Ölabhängigkeit, der Treibhausgasemissionen, der lokalen Luftverschmutzung und Lärmbelastung“.

Fazit: Die Aussagen der Kommission zur Lärminderung werden kaum konkretisiert; die Widersprüche zwischen dem Güterverkehrskorridorconcept und der bereits jetzt schon sehr hohen Lärmbelastung werden nicht thematisiert. In der begrüßenswerten Absicht, die verpflichtende Internalisierung der externen Kosten vorzusehen, ist die Kommission noch am konkretesten. Die bisherigen Erfahrungen haben aber gezeigt, dass die Mitgliedsstaaten dem sehr kritisch gegenüberstehen.

Online-Lärmumfrage des Umweltbundesamtes (H. Jäcker-Cüppers)

Das Umweltbundesamt hat 2002 eine Online-Umfrage zur Lärmbelastigung gestartet, an der sich inzwischen 68.000 Personen beteiligt haben (Stand April 2011). Der Fragebogen ist unter www.umweltbundesamt.de/laermumfrage/formular.php abrufbar.

Es wird nach der Störwirkung der folgenden Quellen gefragt:

- Straßenverkehr
- Flugverkehr
- Schienenverkehr
- Industrie/Gewerbe
- Nachbarn
- Baustellen
- Sport- und Freizeitanlagen

Die Skalierung der Fragen und die Quellen – mit Ausnahme von „Baustellen“ und „Sport- und Freizeitanlagen“ – entsprechen denen in der repräsentativen Umfrage zum Umweltbewusstsein in Deutschland (siehe ALD-Newsletter 6, S. 16 und 17).

Zusätzlich fragt das UBA monatlich wechselnd nach den Belästigungen durch spezielle Quellen (Motorräder, Laubblasgeräte, Jahrmärkte usw.). Auch die Wirkung bzw. Bewertung von geschlossenen Fenstern war Thema von Monatsfragen.

Im April 2011 hat das Amt eine aktuelle Auswertung der Umfrage präsentiert (siehe www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3974.pdf). Die folgende Grafik zeigt das Ausmaß der hochgradigen Störung (starke und äußerst starke Belästigung) durch die genannten Quellen:

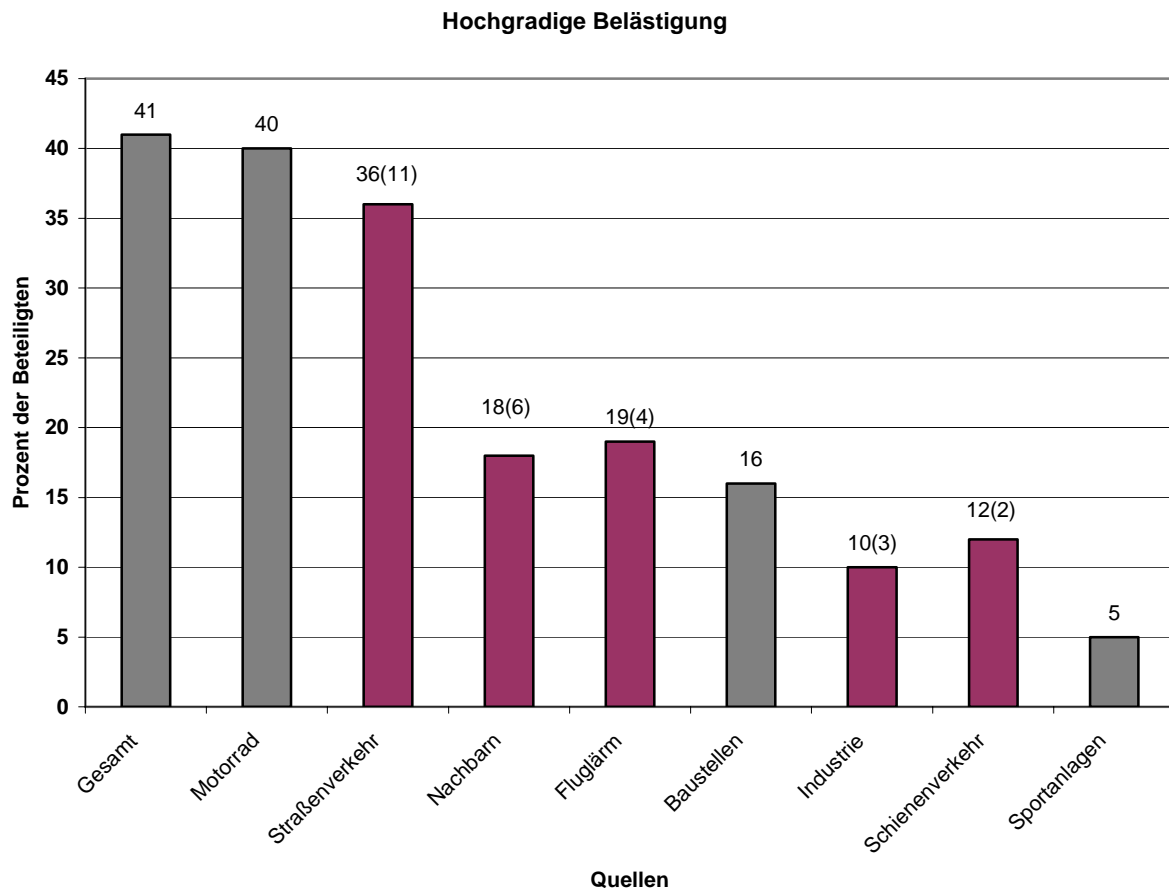


Diagramm: Hochgradige Belästigung durch verschiedene Lärmquellen nach der Online-Umfrage des Umweltbundesamts (Stand April 2011); in Klammern die Werte der Umfrage zum „Umweltbewusstsein in Deutschland 2010“.

Die Online-Umfrage ergibt im Vergleich zur repräsentativen Umfrage zum „Umweltbewusstsein in Deutschland 2010“ drei bis sechs Mal höhere Prozentzahlen, was der anzunehmenden stärkeren Betroffenheit derjenigen entspricht, die sich an der Online-Umfrage beteiligen. Die Rangfolge der Störwirkung ist in etwa identisch. Motorradlärm ist die am meisten belästigende Einzelquelle. Bau- lärm wird deutlich störender als Industrielärm wahrgenommen.

Die Lärminderung durch Schließen von Fenstern im Sommer ist nach der Online-Umfrage begrenzt. 27% der Teilnehmer(innen) fühlen sich trotz geschlossener Fenster hochgradig gestört. Und 77% empfinden den Zwang, wegen des Lärms die Fenster schließen zu müssen, als hochgradige Belästigung.

Impressum:

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

Tel. (030) 46 77 60 00

Fax (030) 46 06 94 70

ald@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de