

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 3/2019



28. August 2019

Inhaltsverzeichnis

1.	NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA	2
1.1.	ALD-Veranstaltung „Motorradlärm – Beeinträchtigungen und Lösungen“ am 21.10.2019 in Stuttgart	2
1.2.	ALD-Veranstaltung "Lärmaktionsplanung – 3. Stufe" am 27.11.2019 in Berlin	2
1.3.	Save the Date: ALD-Veranstaltung „Innerstädtische Verdichtung und Auswirkungen auf den Immissionsschutz“ am 02.12.2019 in Hamburg	2
2.	THEMEN	3
2.1.	EU-Richtlinie zum Umgebungslärm: Vorschlag der EU-Kommission und des Rates der Mitgliedstaaten für Dosis-Wirkungs-Relationen im Anhang III der Richtlinie	3
2.2.	Berliner Lärmaktionsplan 2018 – 2019	4
2.3.	UBA-Forschungsvorhaben „Modell zur Gesamtlärbewertung“	5
3.	AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE ..	8
3.1.	Europäische Betriebsbeschränkungen für laute Güterwagen verabschiedet	8
3.2.	Aktuelle Daten zur Belästigung durch Geräusche in Deutschland	8

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. ALD-Veranstaltung „Motorradlärm – Beeinträchtigungen und Lösungen“ am 21.10.2019 in Stuttgart

Am 21. Oktober 2019 führt der ALD gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg eine Veranstaltung zum Thema "Motorradlärm – Beeinträchtigungen und Lösungen" durch.

Detaillierte Informationen zum Programm können Sie dem [Veranstaltungsflyer](#) entnehmen.

Eine Anmeldung zur Veranstaltung ist unter <http://www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/> möglich. Da bereits jetzt eine hohe Zahl von Anmeldungen eingegangen und die Kapazität des Veranstaltungsraums begrenzt ist, empfiehlt sich eine rasche Anmeldung.

1.2. ALD-Veranstaltung "Lärmaktionsplanung – 3. Stufe" am 27.11.2019 in Berlin

Am 27. November 2019 führt der ALD gemeinsam mit dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen eine Veranstaltung zum Thema "Lärmaktionsplanung – 3. Stufe" durch.

Detaillierte Informationen zum Programm können Sie jetzt dem [Veranstaltungsflyer](#) entnehmen.

Eine Anmeldung zur Veranstaltung ist unter <http://www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/> möglich.

1.3. Save the Date: ALD-Veranstaltung „Innerstädtische Verdichtung und Auswirkungen auf den Immissionsschutz“ am 02.12.2019 in Hamburg

Am 02.12.2019 wird diese Veranstaltung in Hamburg mit freundlicher Unterstützung der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) durchgeführt. Sie ist eine Umsetzung des lfd. ALD-Projekts, das einen Workshop zum Thema „Bauplanungsrechtliche Instrumente zur immissionsschutzrechtlich verträglichen Innenstadtverdichtung (u. a. Bewertung des Vollzugs zur Einführung Urbaner Gebiete)“ vorsieht. Die Bewahrung eines hohen Niveaus des Lärmschutzes bei der städtebaulichen Innenentwicklung ist, wie wir mehrfach berichtet haben, eine der brennenden Fragen des aktuellen Immissionsschutzes.

Es werden aus mehreren Städten Praxisbeispiele vorgestellt. Fragen der Weiterentwicklung des Immissionsschutzes und der Bedeutung innerstädtischen Grüns werden ebenso wie die gesundheitlichen Anforderungen an die Innenentwicklung thematisiert.

Die Fertigstellung des Programms und die Freischaltung der Anmeldung sind bis spätestens Mitte Oktober geplant.

2. THEMEN

2.1. EU-Richtlinie zum Umgebungslärm: Vorschlag der EU-Kommission und des Rates der Mitgliedstaaten für Dosis-Wirkungs-Relationen im Anhang III der Richtlinie

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm von 2002 ist bekanntlich eine wichtige Grundlage für eine harmonisierte Politik der Lärmbekämpfung in Europa. Sie hat bewirkt, dass die europäischen Mitgliedstaaten seit 2007 im fünfjährigen Turnus die Geräuschbelastungen durch die dominierenden Quellen des Verkehrs und des Gewerbes bestimmen und in den Gebieten, in denen diese kritisch sind, Lärmaktionspläne zum Abbau dieser Belastungen entwickeln und umsetzen lassen. Im Anhang III der Richtlinie „Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen“ wurde vorgeschlagen, das Vorliegen von gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Umgebungslärms auf der Basis so genannter Dosis-Wirkungs-Relationen zu ermitteln. Die Richtlinie enthielt zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung keine derartigen Relationen.

Mit der Verabschiedung der Leitlinien für Umgebungslärm für die europäische Region seitens der WHO im Herbst 2018 (siehe z. B. den ALD Newsletter Nr. 5/2018, oder die ausführliche Diskussion dazu im Akustik Journal Nr. 02 / Juni 2019 der DEGA) liegen inzwischen gut abgesicherte Empfehlungen für derartige Relationen für einige Quellen und einige Gesundheitsrisiken vor.

Die Kommission hat deshalb einen Vorschlag entwickelt, den Anhang III der Richtlinie zu konkretisieren (siehe die Ratsdokumente mit dem Entwurf der Richtlinie der Kommission unter <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11626-2019-INIT/de/pdf> und dem Entwurf des Anhangs III <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11626-2019-ADD-1/de/pdf>). Der zwischen der Kommission und dem Europäischen Rat abgestimmte Vorschlag ist am 06.08 2019 veröffentlicht worden. Der Vorschlag für neue Dosis-Wirkungs-Beziehungen beruht auf den Leitlinien für Umgebungslärm der WHO. Im Anhang III wurden nur die Dosis-Wirkungs-Beziehungen aufgenommen, für die sogenannte starke Empfehlungen vorliegen.

Das sind im Einzelnen die Beziehungen für starke Belästigungen und starke Schlafstörungen infolge der Verkehrslärmquellen Straße, Schiene und Luft. Zusätzlich enthält der Anhang III einen Vorschlag für das Relative Risiko RR einer ischämischen Herzkrankheit (IHK) infolge des Straßenverkehrslärms.

Damit liegen für einige gesundheitsschädliche Auswirkungen von Lärm aktuelle Befunde vor. Es ist aber nicht zu übersehen, dass für eine allgemeine Lärmschutzpolitik wesentliche Wirkungsaussagen fehlen, z. B. für den Gewerbelärm und für relative Risiken für weitere klassifizierte Krankheiten wie Schlaganfall, Depressionen, Diabetes usw.

Ein weiteres Problem ist es, dass im Anhang III darauf verzichtet wird, eine konkrete Schwelle vorzuschlagen, die zur Vermeidung der gesundheitlichen Risiken nicht überschritten werden sollte. Insofern bleibt der Anhang III hinter den Leitlinien der WHO zurück. Für die deutsche Lärmschutzpolitik ist es deshalb erforderlich, sich auf diese Schwellen zu verständigen. Die Leitlinien der WHO liefern dafür einen guten Ansatz.

Es ist ferner zu empfehlen, für Gesundheitsrisiken, die im Anhang III der Richtlinie zum Umgebungslärm nicht quantifiziert sind, auf aktuelle Ergebnisse deutscher Lärmwirkungsstudien zurückzugreifen. Insbesondere auf die NORAH-Studien, die bedauerlicherweise in die Empfehlungen der WHO nicht eingegangen sind.

Insgesamt ist es erforderlich, auf europäischer oder auf nationaler Ebene die Lärmwirkungsstudien weiterzuentwickeln.

2.2. Berliner Lärmaktionsplan 2018 – 2019

Der ALD hatte im Newsletter 5/2018 bereits über die Entwicklung des 3. Berliner Lärmaktionsplans berichtet. Der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat den finalen Entwurf ihres Lärmaktionsplans (LAP Berlin 2018-2023) am **17. Juli 2019** für die letzte Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung online gestellt, siehe

<https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2018/download.shtml>

Der LAP umfasst einen Hauptteil und 11 Anlagen, die einzelne Themen des LAP im Detail ausführen, z. B.:

- Auswertung der Lärmkartierung 2017
- Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Fortführung der bisherigen Lärminderungsstrategien
- Umsetzungsstand der beiden ersten Lärmaktionspläne von 2008 und 2013-2018
- Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren
- Verhalten im Straßenverkehr
- Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume

Noch **bis zum 30. August 2019** können schriftliche Stellungnahmen zum Entwurf abgegeben werden.

Der LAP ist im Wesentlichen eine Fortschreibung der Lärminderungsmaßnahmen der ersten beiden LAP. Die Anlage „Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung“ liefert ein sehr detailliertes Bild (siehe Bild 2.1) der Beeinträchtigungen durch Lärm in einer Großstadt, das auch Störungen durch Lärmquellen umfasst, die über die spezifischen Quellenarten der Umgebungslärmrichtlinie hinausgehen – z. B. Partylärm oder touristisch bedingter Lärm – und in einer engen Auslegung der rechtlichen Vorgaben nicht Thema der Lärmaktionsplanung sind.

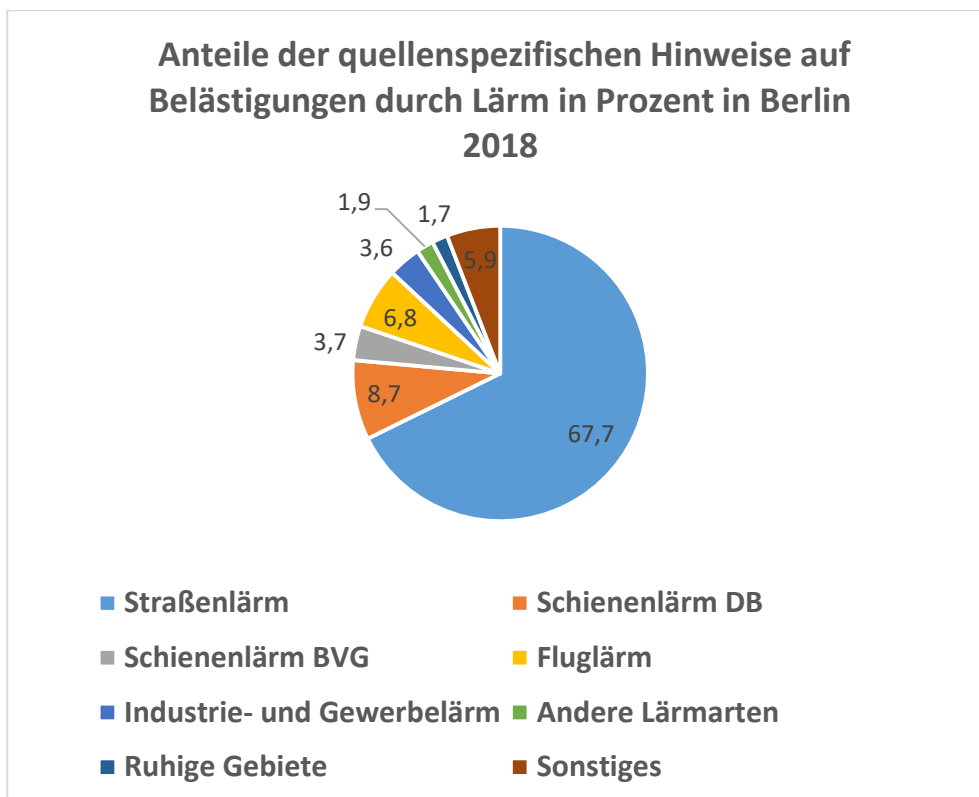


Bild 2.1: Berliner Online-Beteiligung 2018: Anteil der quellenbezogenen Hinweise auf Lärmbelästigungen in Prozent aller Hinweise (Andere Lärmarten sind u. a. Wärmepumpen, Baulärm, Gotteshäuser, Sonstiges umfasst die Schlagworte Lärm nachts, Partylärm, Tourismus usw.)

Neu und von allgemeinem Interesse sind aber die Strategien, die in den beiden Anlagen zur „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren“ und zum „Verhalten im Straßenverkehr“ beschrieben werden.

Das Konzept zum „Verhalten im Straßenverkehr“ soll hier kurz vorgestellt werden.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung hatte zu 1.590 Lärmhinweisen geführt, die insgesamt 8.987 Schlagworten (die jeweils einen Hinweis konkretisieren wie Straßenverkehrslärm, Lkw-Verkehr, Tempo-Limit, Straßendecken usw.) zugeordnet werden konnten. Schlagwortspezifische Hinweise zum Straßenverkehrslärm überwogen mit 6.086 Nennungen bzw. 67,7 % deutlich (siehe Bild 2.1). Davon bezogen sich auf den verhaltensbezogenen Straßenverkehrslärm (Rasen, Hupen, unnötiges, starkes Beschleunigen/Bremsen, Autorennen, Fahrzeugmanipulationen usw.) und das Problem der Einhaltung und Kontrolle von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten 820 Nennungen, also ein durchaus relevanter Anteil von 13,5 % (Anhang „Auswertungsbericht der Öffentlichkeitsbeteiligung“, Anhang S. 76ff). Die Senatsverwaltung hat deshalb die verhaltensbezogenen Lärminderungsmaßnahmen zum Straßenverkehrslärm in einem eigenen Konzept zusammengestellt, auch wenn die Erfolge derartiger Maßnahmen nicht in der Lärmkartierung sichtbar werden. Die wichtigsten Maßnahmenpakete sind:

- Freiwillige Verhaltensänderungen, z. B. durch
 - Kampagnen zu lärmrelevanten Regelverstößen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen, und Falschparken, Informationskampagnen zum Fahren mit hohen Drehzahlen und mit lauten Fahrzeugen
 - Aufstellen von Dialogdisplays mit Anzeige der Geschwindigkeit oder der Geräuschemissionen
 - Vermehrtes Schaffen von Ladezonen zur Reduktion des Lärms durch den Lieferverkehr
- Motorradfahrende und Lkw-Führende ansprechen: Beide Zielgruppen tragen in bedeutendem Maß zu den Störungen im Straßenverkehr bei
- Regeleinhaltung verbessern, z. B. durch
 - Erhöhung der Verwarnungs- und Bußgelder
 - Intensivierung der Verkehrsüberwachung
 - bessere Kontrolle der Einhaltung von Tempo 30 zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm.

Angestrebt wird ein ganzheitliches Konzept zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens, das auch die Sicherheit im Straßenverkehr – vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer – erhöht. Dieses Konzept soll bis Mitte 2020 erarbeitet werden.

2.3. UBA-Forschungsvorhaben „Modell zur Gesamtlärbewertung“

Im Juni 2019 wurden die Schlussberichte des vom Umweltbundesamt (UBA) beauftragten Forschungsvorhabens „Modell zur Gesamtlärbelastigung“ vorgelegt (UBA-Reihe Texte |60/2019 und |61/2019).

Etwa 60 Millionen Menschen in Deutschland fühlen sich nach Angaben des Umweltbundesamtes durch den Lärm von zwei oder mehreren Geräuschquellenarten gestört oder belästigt. Um effiziente Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung durch den Lärm mehrerer Quellen entwickeln zu können, bedarf es einer Gesamtlärbewertung. Seit langem ist bekannt, dass eine rein energetische Summierung der Geräuschpegel der verschiedenen Quellenarten zu einem Gesamtlärmpegel die Beeinträchtigungswirkung nicht adäquat beschreibt. In der Richtlinie VDI 3722-2 wird ein wirkungsbezogenes Verfahren vorgeschlagen, das es erlaubt, die Zahl der durch Verkehrsgeräusche (Geräusche des Luft-, Schienen-, und Straßenverkehrs) belästigten und schlafgestörten Personen zu ermitteln. Mit der VDI 3722-2 ist allerdings keine umfassende Gesamtlärbewertung möglich, die andere Quellenarten als den Verkehrslärm ebenso wie weitere, über die Lärmbelästigung und Schlafstörungen hinausgehende Gesundheitswirkungen einschließt.

In dem vom Umweltbundesamt beauftragten Forschungsvorhaben wird das Ziel verfolgt, Grundlagen für eine wirkungsgerechte Beurteilung der Gesamtlärmproblematik zu erarbeiten, die folgende

Punkte beinhalten (s.a. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/die-gesamtlarmbelastung-fundiert-bewerten>):

- Aktualisierung und Weiterentwicklung der VDI 3722-2;
- Einbeziehung weiterer Gesundheitswirkungen und Bildung eines zusammenfassenden Kennwerts der Lärmwirkungen und deren Verwendung in Planungsvorhaben;
- Verfahrensvorschlag zur Kostenverteilung bei Schallschutzmaßnahmen;
- eine juristische Erörterung des Anwendungsbereichs der VDI 3722-2 und der Integration der Gesamtlärbewertung in das bestehende Recht;
- eine Erweiterung und Nutzung des Datensatzes Musterstadt der DIN 45687 zur Prüfung der Praxistauglichkeit des Gesamtlärmmodells.

Zu den Kernergebnissen des Forschungsvorhabens zählen:

- Es wird vorgeschlagen, in der VDI 3722-2 aktuelle Expositions-Wirkungsfunktionen für die Belästigung, Schlafstörungen und lärmbedingten Herz-Kreislaufkrankungsrisiken aus den wissenschaftlichen Reviews, die im Rahmen der Umgebungslärmleitlinien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von 2018 erarbeitet wurden, zu verwenden. Zusammenfassungen der Evidenz-Reviews sind in einer Sonderausgabe der Zeitschrift International Journal of Environmental Research and Public Health veröffentlicht (https://www.mdpi.com/journal/ijerph/special_issues/WHO_reviews). Ergänzend wird eine Expositions-Wirkungsfunktion zur Lärmbelästigung durch Industrie- und Gewerbelärm, abgeleitet aus Untersuchungen der Forscher Miedema und Vos (2004) vorgeschlagen. Diese Funktionen dienen unter Bezug auf Straßenverkehrsgeräusche als Referenzquellenart der Ermittlung der renormierten Ersatzpegel pro Einzelquellenart und deren wirkungsgerechten Addition zum „Effektbezogenen Substitutionspegel“. Neu gegenüber der aktuellen Version der VDI 3722-2 ist die Berücksichtigung weiterer Gesundheitswirkungen (Herz-Kreislaufkrankungsrisiken) und weiterer Quellenarten (Industrie- und Gewerbelärm).
- Ergänzend wird für die Verkehrslärmarten auf Basis epidemiologischer Re-Analysen von Verkehrslärmwirkungsdaten für die Endpunkte „Herz-Kreislaufkrankungsrisiko“ und „Depressionsrisiko“ ein Vorschlag zur epidemiologischen Risikomultiplikation vorgestellt, da die Risikomultiplikation in den vorgenommenen Re-Analysen eine bessere Datenanpassung aufweist als eine Summierung. Dabei werden die lärmbedingten Erkrankungsrisiken durch die Einzelquellenarten Straßen-, Schienen- und Luftverkehr zu einem Gesamtrisiko multipliziert und der Risikoanstieg unter Bezug auf die Referenz „Straßenverkehrslärm“ auf ein Pegeläquivalent bezogen, das als „risikoäquivalenter“ Straßenverkehrslärmpegel bezeichnet wird (s. auch Seidler et al., 2019). Das Verfahren ist allerdings noch recht neu und bedarf vor Umsetzung in einem Gesamtlärbewertungskonzept und zur Absicherung insbesondere der Berechnung konkreter verkehrslärmbedingter Fallzahlen noch weiterer epidemiologischer Untersuchungen.
- Die Anwendung der vorgeschlagenen Expositions-Wirkungsfunktionen ist auf den jeweiligen untersuchten Wertebereich begrenzt. In dem Forschungsvorhaben werden Vorschläge gemacht, wie Pegelwerte außerhalb des jeweiligen Wertebereichs umgerechnet werden.
- Zur Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen des Gesamtlärms in einem Untersuchungsgebiet mittels eines Einzahlwertes wird vorgeschlagen, zu allen Wirkungen zusammenfassend die Zahl der verlorenen gesunden Lebensjahre (DALYs: disability-adjusted life years) zu ermitteln oder – in Abwandlung des DALY-Konzepts – die Gesamtzahl der gesundheitlich beeinträchtigten Personen zu bestimmen.
- Hinsichtlich der Kostenverteilung bei Schallschutzmaßnahmen wird die Ermittlung des wirkungsbezogenen energetischen Belastungs-Index (WEBI-Index) vorgeschlagen. Der WEBI-Index, der anhand der renormierten Ersatzpegel bestimmt wird, beschreibt die wirkungsbezogene, energetische Belastung durch eine beliebige Geräuschquellenart auf das Untersuchungsgebiet. Dabei ergibt sich die Kostenumlegung aus der Lärminderung durch die Einzelquellenart bezogen auf die Gesamtlärminderung. Beispiele zur Berechnung des WEBI-Index und der Kostenanteile werden in den verschiedenen Publikationen zum Forschungsvorhaben (Forschungsbericht, Anwendungsleitfaden und Leitfaden zur Kostenaufteilung) vorgestellt.

- Zur Integration der Gesamtlärbewertung in das deutsche Recht wird eine gemäß §48 des BImSchG zu erlassende TA Gesamtlärm als allgemeine Verwaltungsvorschrift vorgeschlagen, die die Nennung von Grenzwerten für die verfassungsrechtliche Unzumutbarkeit und von Richtwerten für die einfachgesetzliche Erheblichkeit von Gesamtlärm und das zugehörige Ermittlungsverfahren zur Berechnung der Gesamtlärmbewertungspegel, dessen Kern die aktualisierte VDI 3722-2 darstellen soll, zum Inhalt hat.
- Zur Erprobung des entwickelten Modells für eine Gesamtlärbewertung anhand des Datensatzes Musterstadt QSDO ist dieser erweitert worden. Zur Erweiterung zählen Anpassungen und Neuaufbereitungen des Straßen- und Schienennetzes und die Ergänzung von Gewerbequellen. Mit dem erweiterten Datensatz wurden für drei Teilgebiete der Musterstadt verschiedene Szenarien berechnet und dabei jeweils der WEBI-Index und die Kostenanteile bestimmt. Die Berechnung von WEBI-Index und Kostenanteilen erweist sich insgesamt als transparent und praxistauglich, d.h. das vorgeschlagene Finanzierungsmodell erfüllt die gestellten Anforderungen.

Der ALD begrüßt, dass mit diesem UBA-Forschungsvorhaben ein Verfahren zur Beurteilung des Gesamtlärms vorgestellt wurde, das grundsätzlich geeignet ist, quellenartübergreifend die Zahl von Lärm beeinträchtigter Personen zu ermitteln, wirkungsgerecht Schallschutzmaßnahmen priorisieren und die Kostenanteile bestimmen zu können.

Einige Aspekte sind weiterhin offen geblieben. So liegen noch nicht für alle Quellenarten des Umgebungslärms und für alle als relevant bekannten Gesundheitswirkungen aktuelle, robuste Expositions-Wirkungsbeziehungen vor. Manche Einzelquellenarten sind in sich heterogen, z.B. der Industrie- und Gewerbelärm. Hier bedarf es ggf. einer Klassifizierung der Quellenart und Studien zu kategoriespezifischen Expositions-Wirkungsbeziehungen.

Die Art der Beziehung zwischen Gesundheitswirkungen und Gesamtgeräuschpegeln ist im Einzelnen noch zu klären, d.h. ob die Beziehung über energetische Addition mit Zu- und Abschlägen in Bezug auf eine Referenz (z.B. Straßenverkehrsgeräusche) oder durch eine Multiplikation der Risiken besser beschrieben wird. Weitere Fallbeispiele sind nötig, um die verschiedenen Algorithmen zur Gesundheitsbewertung in ihren Auswirkungen zu testen und deren Anwendbarkeit in der Praxis zu prüfen. Ebenso ist zu prüfen, inwieweit Maximalpegelkriterien, z.B. auf den Maximalpegel von Einzelereignissen bezogene Aufwachreaktionen, in die Gesamtlärbetrachtung einbezogen werden können.

Die hier aufgeführten offenen Aspekte sind in dem Bericht zum Forschungsvorhaben als Ausblick explizit benannt. Die Herausforderung wird nun darin bestehen, das vorgeschlagene Modell im Hinblick auf die noch offenen Punkte weiter zu entwickeln und in ein praxistaugliches Umsetzungskonzept zur Minderung der Gesamtlärmbelastung zu überführen.

Links:

- Bericht zum Forschungsvorhaben: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/modell-zur-gesamtlaerbewertung>
- Leitfaden zur Kostenverteilung: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/leitfaden-zur-kostenverteilung-von>
- Anwendungsleitfaden: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/anwendungsleitfaden-fuer-eine-gesamtlaerbewertung>
- Sonderausgabe der Zeitschrift International Journal of Environmental Research and Public Health "WHO Noise and Health Evidence Reviews": https://www.mdpi.com/journal/ijerph/special_issues/WHO_reviews
- Seidler, A.; Hegewald, J.; Seidler, A.L.; Schubert, M.; Zeeb, H. Is the Whole More Than the Sum of Its Parts? Health Effects of Different Types of Traffic Noise Combined. Int. J. Environ. Res. Public Health 2019, 16, 1665. <https://www.mdpi.com/1660-4601/16/9/1665>

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Europäische Betriebsbeschränkungen für laute Güterwagen verabschiedet Revision der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lärm“ – TSI Noise

Im ALD-Newsletter 1/2019 hatten wir bereits über die geplante Betriebsbeschränkung für laute Güterwagen in der EU ab dem 08.12.2024 berichtet. Diese wird umgesetzt durch eine Revision der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lärm“. Die EU-Kommission hat jetzt die entsprechende Durchführungsverordnung 2019/774 vom 16. Mai 2019 zur „Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems ‚Fahrzeuge - Lärm‘ auf Bestandsgüterwagen“ veröffentlicht (im Amtsblatt der Europäischen Union L 139 I/89ff vom 27.5.2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0774&from=EN>)

3.2. Aktuelle Daten zur Belästigung durch Geräusche in Deutschland

Einer der wichtigsten Indikatoren zum Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Geräusche in Deutschland wird im Rahmen der Umfrage des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamts (UBA) zum „Umweltbewusstsein in Deutschland“ ermittelt. Diese Umfrage wird seit 1996 alle zwei Jahre durchgeführt und enthält auch Fragen zur Belästigung der Bevölkerung durch verschiedene Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr, Industrie und Gewerbe, Nachbarn). Die Datenreihe seit 1996 erlaubt damit auch einen Überblick über die zeitliche Entwicklung der Lärmbelästigung, wobei die Vergleichbarkeit allerdings durch methodische Änderungen (z. B. bei der Fragestellung und der Erhebungsmethode) eingeschränkt ist. Ein relevanter Methodenwechsel hat im Jahr 2014 stattgefunden. Man ist von der so genannten „CAPI: Computer Assisted Personal Interviewing (Rechnerunterstützte persönliche Befragung)“ zur Online-Befragung übergegangen und die neue Fragestellung „Wenn Sie einmal an die letzten 12 Monate hier bei Ihnen denken, wie stark haben Sie sich persönlich durch den Lärm von folgenden Dingen gestört oder belästigt gefühlt?“ enthielt nicht mehr den Bezug auf das eigene Wohnumfeld. Dies geht einher mit einem deutlichen Anstieg der Belästigungen. So sank die Zahl der Nichtgestörten beim Straßenverkehr von 46 auf 24 %.

Die folgende Grafik zeigt die aktuellen Befragungsergebnisse von 2018 im Vergleich zu denen von 2014 und 2016 (2014 wurden nur zwei Störungskategorien angeben). Die detaillierten Daten für 2018 – Aufschlüsselung nach dem Grad der Belästigung - sind auf der entsprechenden Hauptseite des UBA leider nicht angegeben worden, lassen sich aber im Datenband zur Umfrage finden.

Der Vergleich zu 2016 zeigt für die Verkehrsquellen ein leichtes Sinken der Belästigung, insbesondere bei den äußerst starken Belästigungen. Das könnte vielleicht – mindestens beim Straßen- und Schienenverkehr – das Ergebnis der Lärmaktionsplanungen sein, die sich ja bekanntlich auf die „Hot Spots“ – also die hoch belasteten Verkehrswege – konzentriert.

Insgesamt aber ist das Niveau der Belästigungen nach wie vor deutlich zu hoch. Besonders in den größeren Städten erreicht die Belästigung sehr hohe Werte. Legt man die erheblichen Belästigungen durch Straßenverkehrslärm zugrunde (Kategorien „Äußerst und „Stark“), liegen diese in Großstädten mit 500.000 Einwohnern und mehr mit 31 % etwa doppelt so hoch wie in Städten unter 20.000 Einwohnern. Daher sind vermehrte Anstrengungen zur Minderung der Belastungen erforderlich.

Belästigung durch einzelne Lärmquellen in Prozent der Bevölkerung

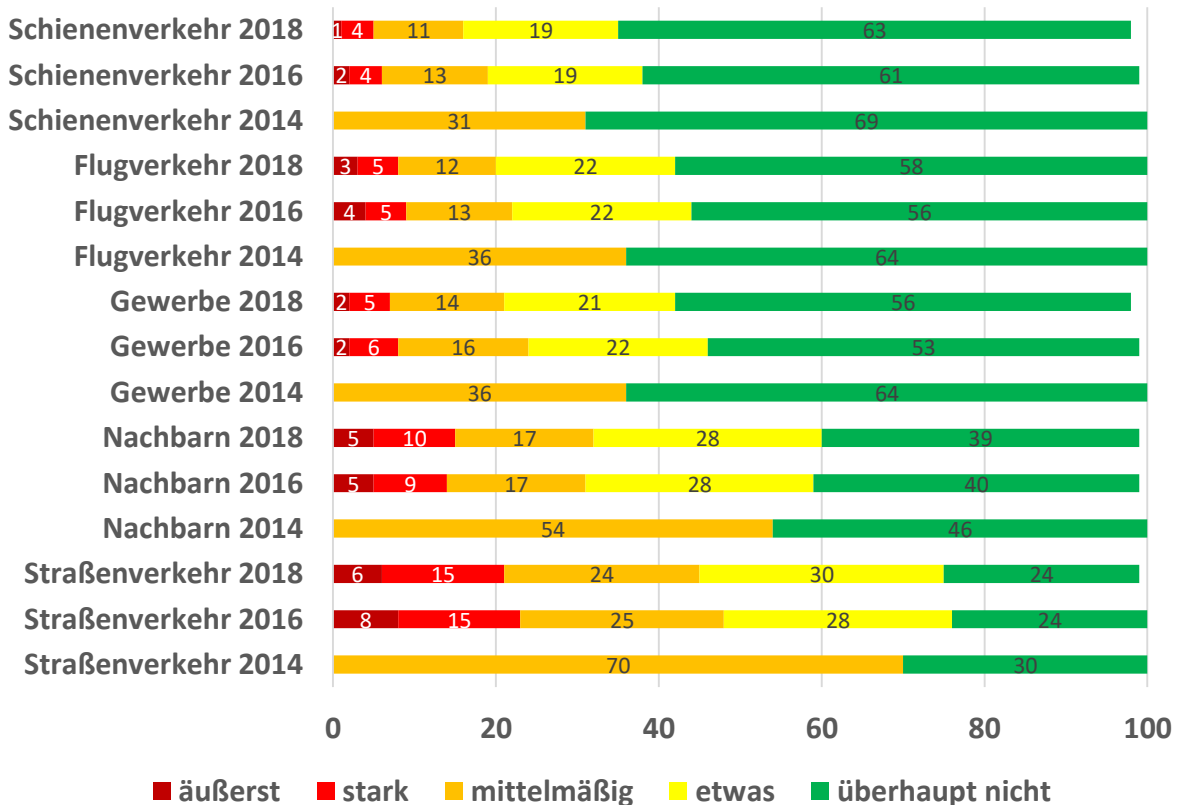


Bild 3.1: Lärmbelästigungen in Deutschland – Online-Befragungen im Rahmen der Studien „Umweltbewusstsein in Deutschland“ (Quelle: Umweltbundesamt Online (Abfrage am 21.08.2019):

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten#textpart-1>; detaillierte Werte von 2018 in: Umweltbundesamt Online (Abfrage am 21.08.2019)

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2378/dokumente/ubs_2018_repraesentativbefragung_welle_1_tabellen_soziodemografie_forsa.xlsx)

Fehlende Werte an der Gesamtsumme 100% sind Rundungsfehlern und „Weiß nicht“-Angaben geschuldet.