

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 10



24. April 2012

Inhaltsverzeichnis

Editorial.....	1
1. Nachrichten des Arbeitsring Lärm der DEGA	4
1.1 15. Tag gegen Lärm	4
1.2 Strukturierte Sitzung des ALD zum Schienenverkehrslärm auf der DAGA 2012 in Darmstadt.....	6
1.3 5. Mitgliederversammlung des Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik e.V. (ALD) am 20.03.2012 in Darmstadt.....	7
1.4 Flugroutendiskussion in Berlin	8
1.5 Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen.....	11
1.6 Ziele und Wege zu einer leiseren Mobilität Podiumsdiskussion der Friedrich-Ebert-Stiftung 05.03.2012 in Berlin.....	14
1.7 Verminderung des Bahnlärms	15
1.8 Strategien zur Minderung der Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch den Schienengüterverkehr im Mittelrheintal	18
1.9 "Bahnlärm macht krank"	20
1.10 Parlamentarischer Abend "Ausbau der Rheintalbahn - Schienengüterverkehr im 21. Jahrhundert"	22
1.11 Veranstaltungen und Termine	23
2 Diskussionsforum.....	24
2.1 Können Sonnenschirme Schall(Lärm-)schutz bieten? Ergebnisse einer Studienarbeit zu einem schallabsorbierenden Sonnenschirm für ein Terrassencafe.....	24
3 Veröffentlichungen: Gesetze, Verordnungen, Texte, Vorträge,	28
3.1 Lärm und Recht	28
3.2 Fundstücke	30

Editorial: Die Zeit ist reif

Seit Monaten machen viele Menschen in Deutschland deutlich, dass sie nicht länger gewillt sind, die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm hinzunehmen. Vor allem an den beiden Flughäfen Berlin/Brandenburg und Frankfurt/Main, aber auch entlang des Schienenverkehrskorridors Rotterdam-Genua finden Bürgerproteste eine zunehmende Beachtung der Öffentlichkeit und der Medien. Die ersten Monate des Jahres 2012 haben nun für den Verkehrslärmschutz - auch in der Folge der Bürgerproteste - zwei bemerkenswerte Ergebnisse gebracht:

- Bei dem viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn haben sich Bund und Land Baden-Württemberg Anfang März 2012 darauf verständigt, die von den Bürgern und Kommunen vorgeschlagene so genannte Bürgertrasse im Markgräflerland und die Güterumfahrung bei Freiburg mit verbessertem Lärmschutz realisieren zu lassen. Bund und Land wollen sich die geschätzten Mehrkosten von 250 Millionen € teilen. Güterumfahrung und Bürgertrasse sehen den verbesserten Lärmschutz **allein durch aktive Schutzmaßnahmen** (Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg) **unter Fortfall des Schienenbonus** vor. Damit hat sich der lange und beharrliche Kampf der Bürgerinitiativen und der Kommunen für einen verbesserten Lärmschutz ausgezahlt, auch wenn die Details (rechtssichere Verankerung des Konzepts, haushaltsrechtliche Umsetzung der Finanzierung) noch gelöst werden müssen.
- Das Bundesverwaltungsgericht hat bekanntlich das Nachtflugverbot in der Kernnachtzeit von 23 bis 5 Uhr am Flughafen Frankfurt/Main am 04.04.2012 Uhr bestätigt. Es bestätigt damit das Ergebnis der Mediation von 2000.

In einem Gespräch mit der Frankfurter Rundschau hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer jetzt eine Überprüfung der geltenden Lärmschutzvorschriften in Aussicht gestellt. "Fluglärm darf nicht krank machen" und "wenn im Lichte neuer Erkenntnisse aus wissenschaftlichen Untersuchungen festgestellt werde, dass Grenzwerte zu hoch angesetzt seien, dann müssten die entsprechenden Vorschriften überprüft werden, sagte er." (Frankfurter Rundschau vom 02.04.2012). Es müsse in Deutschland "verstärkt über das Thema Lärmschutz diskutiert werden"¹

Wir nehmen die genannten Erfolge und den allgemeinen Bewusstseinswandel zum Anlass, eine systemische Überarbeitung und Verbesserung des deutschen Verkehrslärmschutzrechts insgesamt einzufordern. Der ALD hat mit seinen verschiedenen Publikationen und Präsentation auf die bestehenden Defizite und auf die Notwendigkeit eines anspruchsvollen und harmonisierten Verkehrslärmschutzes hingewiesen. Wir erwarten jetzt z. B., dass die Verbesserungen des Lärmschutzes bei der Rheintalbahn auch auf die Teile des Netzes übertragen werden, bei denen weit aus höhere Belastungen bestehen als bei einer Neubautrasse, z.B. im Mittelrheintal. Es sollte auch nicht vergessen werden, dass für die meisten Menschen in Deutschland und Europa nach wie vor der Straßenverkehrslärm zu den höchsten Beeinträchtigungen führt. Wir erneuern unseren Vorschlag, einen Nationalen Aktionsplan für die Lärmbekämpfung aufzustellen, an dem alle gesellschaftlichen Akteure, vor allem aber die Betroffenen, beteiligt sind. Die Bundesregierung muss sich bei den laufenden Verhandlungen über Geräuschgrenzwerte von Kfz, Schienenfahrzeugen und

¹ Pressemitteilung des BMVBS 057/2012 "Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Flughafen Frankfurt". <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2012/057-ramsauer-fluglaerm.html?view=renderDruckansicht&nn=35788>

Flugzeugen bei der EU und der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation für ambitionierte Grenzwerte einsetzen.

Die bevorstehende Bundestagswahl sollte den Parteien Anlass sein, anspruchsvollere Konzepte für den Lärmschutz zu planen. Vordringlich ist eine verbesserte Finanzierung der Kommunen, damit die bereits entwickelten und für 2013 zusätzlich vorgesehenen Lärmaktionspläne nicht in den kommunalen Schubladen liegen bleiben. Quelle der Finanzierung muss für alle Verkehrsträger eine konsequente verursachergerechte Anlastung der externen Lärmkosten (fast 10 Mrd. € pro Jahr in Deutschland) sein.

1. Nachrichten des Arbeitsring Lärm der DEGA

1.1 15. Tag gegen Lärm

Zwei Themenschwerpunkte sollen in diesem Jahr besonders in den Fokus rücken: die Belastung durch Fluglärm und die Geräuschumwelt von Kindern.

Fluglärm ist zur Zeit in mehreren Regionen, insbesondere in Berlin/Brandenburg und Frankfurt/Südhessen, aber natürlich auch in den momentan weniger im Fokus der Medien stehenden Gebieten rund um die anderen bundesdeutschen Flughäfen herum, das dominante Thema. Mit

der individuellen Belästigung und Belastung der Anwohner/innen steigen auch die sozialen Kosten für die Behandlung (lärm)stress- und schadstoffinduzierter Erkrankungen und die Beseitigung bzw. Vermeidung von Umweltschäden. Laut WHO und JRC führt die Belastung durch Verkehrslärm allein in der EU und den sonstigen westeuropäischen Staaten zum Verlust von mehr als einer Million gesunden Lebensjahren pro Kalenderjahr, zum größten Teil in der Folge nächtlicher Schlafstörungen durch Lärm.

Das Statistische Bundesamt verzeichnete für das Jahr 2010 1,5 Mio. gewerbliche Flugzeugstarts in Deutschland - mit steigender Tendenz. Die meisten Menschen möchten gerne in den Urlaub fliegen oder auf schnellstem Wege zu ihrem Geschäftstermin gelangen - und niemand möchte die akustische und chemische Umweltverschmutzung, zumindest nicht direkt über seinem eigenen Dach. Wie gehen wir, wie geht die Gesellschaft mit dieser Diskrepanz um? Welche Lösungsmöglichkeiten stehen uns zur Verfügung?

Das zweite Thema, Kinder in ihrer akustischen Umwelt, nimmt Bezug auf die schon lange bekannten und gerade in den letzten Jahren immer wieder durch die Wissenschaft belegten Erkenntnisse, dass Lärm Kinder in ihrem Verhalten beeinflusst, ihr Lerntempo reduziert und ihre Merkfähigkeit beeinträchtigen kann. Klassenräume können hier als ein plakatives Beispiel dienen: ein Klassenraum mit schlechten akustischen Eigenschaften hat durch seine Nachhallzeit nicht nur einen ständigen Hintergrund-Lärmpegel, sondern führt auch dazu, dass lauter gesprochen werden muss, damit Schüler und Lehrer sich überhaupt verständlich machen bzw. verstehen können. Das Bundesamt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin konstatiert nach einer eigenen Untersuchung, in der normale Unterrichts-Schallpegel zwischen 60 und 80 dB festgestellt wurden: „Die Beschwerden über die akustischen Arbeitsbedingungen erweisen sich als berechtigt“. Eine Verringerung der Nachhallzeit um 50% kann zu einer Geräuschreduktion von 6 dB führen. In Schulen sollten sich solche Maßnahmen im Rahmen ohnehin fälliger Sanierungsarbeiten schnell realisieren lassen.

ALD-Aktionen:

Der ALD organisiert dieses Jahr mehrere eigene Aktionen und unterstützt weitere Aktionen finanziell:



Pressekonferenz:

Als eine zentrale Veranstaltung findet auch dieses Jahr am 24.04.2012 die traditionelle Pressekonferenz zum Tag gegen Lärm in Berlin statt. Die Vertreter des TgL rekrutieren sich dieses Jahr aus den Reihen des ALD, des VCD, des UBA, der BG Bau und des DIN; die Moderation wird von Frau Prof. Dr. Schulte-Fortkamp übernommen.

Videowettbewerb:

60 sec. LÄRM – der Videowettbewerb des ALD. Die offizielle Ankündigung wird am Tag gegen Lärm erfolgen. Jede(r), der oder die sich berufen fühlt, zum Thema Lärm einen Kurzfilm von nicht mehr als 1 Minute Dauer zu erstellen, ist aufgerufen, diesen einzureichen. Angesprochen sind Jugendliche in der Altersgruppe bis 16 Jahre und Erwachsene in einer nach oben offenen Altersgruppe. In beiden Gruppen sind Preise im Wert von insgesamt 3.400 EUR ausgelobt, wobei jeweils ein erster, zweiter und dritter Preis vergeben wird. Eine Jury aus den Reihen des ALD und der DEGA, Künstlern und Filmschaffenden wird im Herbst die Sieger küren und die Preise überreichen. Details zur Teilnahme können ab dem Tag gegen Lärm sowohl auf der Tag-gegen-Lärm- wie auch auf der ALD-Webseite abgerufen werden.

Fluglärmveranstaltung:

Am 25. April und in direkter zeitlicher Nachbarschaft gibt es in Deutschland eine ganze Reihe gut besetzter Fluglärmveranstaltungen. So hat sich der ALD entschlossen, die eigene Veranstaltung zum Fluglärm zeitlich entzerrt auf einen Zeitpunkt kurz nach der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg zu verlegen. Am 19. Juni 2012 wird in der Landesvertretung der Freien und Hansestadt Hamburg eine ganztägige Vortrags- und Diskussionsveranstaltung zum Thema „Minderung des Fluglärms“ stattfinden. Referenten aus Politik und Wissenschaft werden über unterschiedliche Ansätze der Lärminderung, z. B. technische und planerische Möglichkeiten aber auch politische Lenkungsinstrumente, sprechen.

Klassenraumakustik:

Herr Lehming organisiert in seiner Doppelfunktion als ALD-Leiter und Mitarbeiter der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eine Pressekonferenz zum Thema Klassenraumakustik mit anschließender Rundfahrt und Besichtigung mehrerer lärmsanierter Schulen im Zentrum Berlins.

Unterstützung erhalten des Weiteren der in Aachen unter der Leitung von Prof. Michael Vorländer stattfindende Workshop „Noise – Cognition and Health“ und die Veranstaltung „Kinder machen einen Hörführerschein“ am Deutschen Institut für Normung.

1.2 Strukturierte Sitzung des ALD zum Schienenverkehrslärm auf der DAGA 2012 in Darmstadt

Michael Jäcker-Cüppers

Am 20. und 21.03.2012 fand in Darmstadt auf der DAGA die strukturierte Sitzung des ALD zum Schienenverkehrslärm statt. Die Teilnehmerzahl lag zwischen 40 und 60 Personen. Moderiert wurden die drei Sitzungsblöcke von der ALD-Leitung (M. Jäcker-Cüppers und B. Lehming).

Die insgesamt 16 eingereichten Vorträge dokumentieren das große Gewicht, das die Lärminderung im Schienenverkehr aktuell hat. Die Vorträge umfassten die folgenden Schwerpunkte:

- Grundsätzliche Strategien zur Minderung des Schienenverkehrslärms
- Aktuelle Aktivitäten zur Minderung des Schienenverkehrslärms
- Wirkung und Bewertung von Schienenverkehrslärm
- Technische Minderungslösungen und ihre Bewertung

Grundsätzliche Strategien zur Minderung des Schienenverkehrslärms:

Vorgestellt wurden die Strategien der deutschen Bundesregierung (**J. Klocksin**, BMVBS) und der beiden mit dem Mittelrheintal stark betroffenen Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen (**W. Eberle** und **G. Möller**), die Lärmsanierungsmaßnahmen in dem Musterland der Schienenverkehrslärmbekämpfung, der Schweiz (**R. Sperlich**, BAV) und die Aktivitäten einer Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung (**B. Lehming**, Senatsverwaltung Berlin).

Aktuelle Aktivitäten zur Minderung des Schienenverkehrslärms:

Zurzeit werden die Geräuschgrenzwerte für Schienenfahrzeuge auf europäischer Ebene überarbeitet. **U. Reichart**, UBA und **S. Lutzenberger**, Müller-BBM, haben über den Stand der Dinge informiert und Lärminderungspotenziale vorgestellt. **M. Jäcker-Cüppers**, ALD, hat die diesbezüglichen Aktivitäten der Nichtregierungsorganisationen präsentiert.

Wirkung und Bewertung von Schienenverkehrslärm:

Vier Vorträge befassten sich mit Fragen der Wirkungen und Bewertungen von Schienenverkehrslärm. **D. Windelberg**, BVS, legte die grundsätzliche Problematik der Ableitung von Dosis-Wirkungs-Beziehungen. **D. Schreckenberger**, ZEUSS GmbH, stellte die Lärmwirkungsergebnisse im Rheintal vor, **K. Giering** und **S. Augustin**, FH Trier, stellten den neuen Ansatz des Schienenlärmindex zur Bewertung des Schienenverkehrslärms vor. **U. Möhler**, Möhler + Partner Ingenieure AG, präsentierte das Projekt NORAH (**Noise-Related Annoyance, Cognition and Health**), eine umfassende Lärmwirkungsstudie zum Flug-, Straßen- und Schienenverkehrslärm in der Region Frankfurt/Main.

Technische Minderungslösungen und ihre Bewertung

M. Starnberg, DB Systemtechnik, stellte das Projekt STARDAMP vor, das zum Ziel hat, ein einheitliches Bewertungsverfahren für die Absorber an Rädern und Schienen zu entwickeln. **H. Venghaus**, Schrey&Veit GmbH (mit weiteren Koautor(inn)en) stellte als Anwendungsbeispiel die Ermittlung der Körperschallabklingrate gedämpfter Schienen im Labor vor. **R. Sieglitz** und **C. Czolbe**, PROSE Berlin GmbH und PROSE AG Winterthur, präsentierten in der Schweiz gewonnene Reduktionspotenziale für Schienenabsorber vor. **C. Czolbe** erläuterte ferner die Entwicklung von Schienenrauheiten in der Schweiz auf der Basis verschiedener Einflussparameter. Für die Lärminderungsmaßnahmen an Eisenbahnbrücken stelle **D. Stiebel**, DB Systemtechnik, ein Messkonzept zur Ermittlung von Einfügedämmungen und Korrekturfaktoren vor.

Die Vorträge können demnächst auf der Internetseite des ALD eingesehen werden.

1.3 5. Mitgliederversammlung des Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik e.V. (ALD) am 20.03.2012 in Darmstadt

Michael Jäcker-Cüppers

Die 5. Mitgliederversammlung des ALD fand im Rahmen der DAGA 2012 in Darmstadt statt. Die Versammlung war beschlussfähig, da mit 34 Mitgliedern mehr als 10 % der aktuellen Mitglieder (276) anwesend war. Teilgenommen haben auch einige Gäste.

Wesentliche Tagesordnungspunkte waren der Bericht der ALD-Leitung und die Wahl der neuen ALD-Leitung, da die Amtszeit der bisherigen Leiter, Michael Jäcker-Cüppers, Thomas Beckenbauer und Bernd Lehming mit insgesamt ca. drei Jahren seit der Wahl im Mai 2009 zu Ende war.

Der Bericht der ALD-Leitung umfasste den detaillierten Tätigkeitsbericht seit März 2011 und die Vorstellung der geplanten Aktivitäten und Projekte. Die amtierende Leitung gab auch eine Rückschau auf drei Jahre ALD:

- Der ALD kann einen stetigen Zuwachs an Mitgliedern verzeichnen; ihre Zahl ist um 64% seit Mai 2009 gestiegen.
- Mit zahlreichen Aktivitäten - u. A. mit der Herbstveranstaltung "Lärm in der Stadt" im November 2011 mit 150 Teilnehmern - hat sich der ALD intensiv in die lärmpolitische Diskussion eingemischt.
- Die erste Publikation in der Schriftenreihe des ALD zum Straßenverkehrslärm erfreut sich großer Beliebtheit und wird ca. 1000 mal/Monat von der ALD-Internetseite heruntergeladen.
- Er wird inzwischen verstärkt in Medien und Politik wahrgenommen, z.B. im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags
- Verbesserungspotenziale werden vor allem bei der Erweiterung der Website, bei der Aktivierung der Mitglieder und bei der Vernetzung mit anderen Akteuren auf dem Gebiet des Lärmschutzes (Medien, Politik, Bürgerinitiativen, DEGA-Fachausschüsse) gesehen

Bei der Wahl der neuen ALD-Leitung wurde die amtierende Leitung für weitere drei Jahre im Amt bestätigt. Die alte und neue Leitung dankt für dieses Vertrauen und für die Mitarbeit zahlreicher aktiver Mitglieder.

Die nächste Mitgliederversammlung wird nicht auf der DAGA 2013 abgehalten, da diese in Meran stattfindet. Es ist geplant, die Mitgliederversammlung bei Beibehaltung des Jahresturnus zum Tag gegen Lärm 2013 im Zusammenhang mit einer ALD-Veranstaltung stattfinden zu lassen.

Das ausführliche Protokoll der Mitgliederversammlung und die Präsentation der ALD-Leitung sind im Mitgliederbereich der ALD-Internetseite (www.ald-laerm.de) zu finden.

1.4 Flugroutendiskussion in Berlin

Michael Jäcker-Cüppers

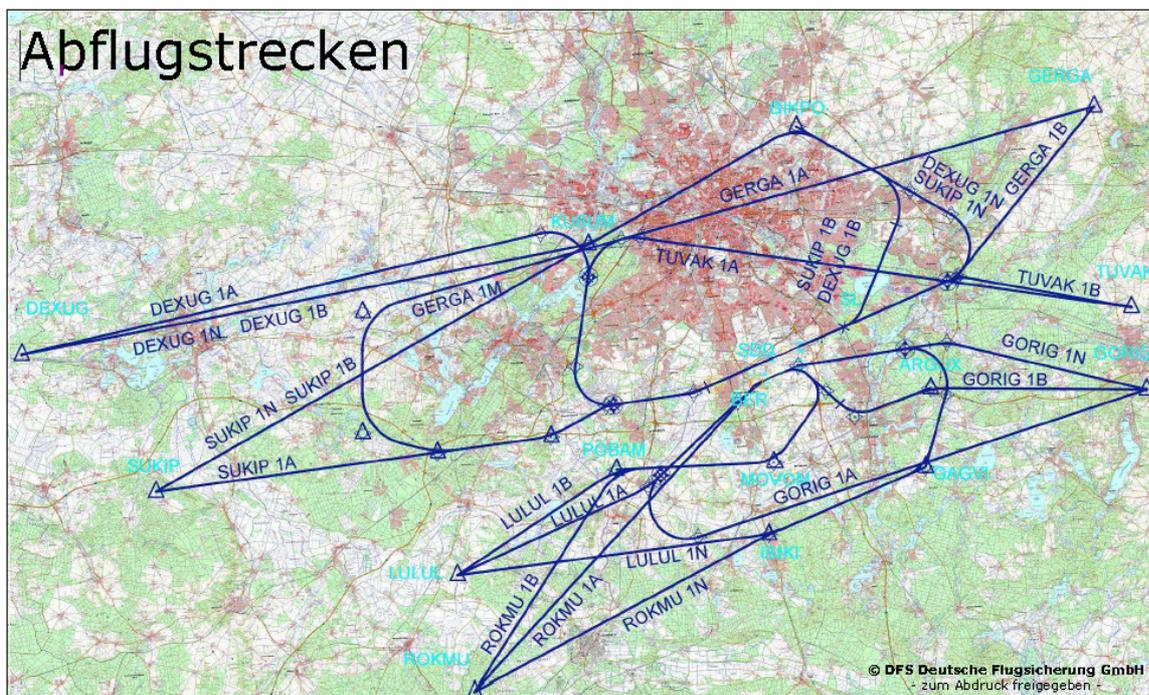


Bild 1: Abflugstrecken des Verkehrsflughafens BER (Deutsche Flugsicherung DFS)

Die Festlegung der Flugrouten im Zusammenhang mit der Eröffnung des neuen Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg BER in Berlin-Schönefeld hat zu erheblichen und anhaltenden Protesten der überraschten Bevölkerung geführt und große Aufmerksamkeit in den Medien bekommen (siehe auch ALD-Newsletter 4, 6 und 8). Kernkonflikt sind die zum ersten Mal am 06.09.2010 von der Deutschen Flugsicherung DFS öffentlich vorgestellten Routen für einen unabhängigen Parallelbahnbetrieb, die - entgegen den bis dahin bekannt gewordenen Vorschlägen - ein Abknicken von 15 Grad (und mehr) unmittelbar nach dem Start vorsehen. Damit werden Gebiete betroffen, die in

der Öffentlichkeitsbeteiligung während des Planfeststellungsverfahrens nicht eingezogen waren. Dadurch ist ein "massiver Vertrauensverlust entstanden "(Umweltbundesamt UBA, siehe unten).

Das Umweltbundesamt hat als Benehmensbehörde die Vorschläge der DFS geprüft und seine Bewertung der Flugrouten dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF am 05.01.2012 vorgelegt. Seine "Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)" hat das UBA kurz danach auch für die Öffentlichkeit publiziert und online gestellt (siehe <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4209.pdf>). "Ziel der Bewertung [des UBA] ist es, die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen in der Region Berlin Brandenburg möglichst gering zu halten". Die Belastungen der Bevölkerung (Mittelungspegel außen) gehen tags bis maximal 68 dB(A), nachts bis 60 dB(A). Sie liegen damit über den Pegeln, die aus Gründen des Gesundheitsschutzes erforderlich wären.

Die Bewertung des UBA enthält die folgenden Kernaussagen und -vorschläge:

- **Bahnnutzungskonzept**

Das UBA sieht kritisch, dass ein unabhängiger Parallelbahnbetrieb nur mit dem vorgeschlagenen Flugroutensystem realisierbar sein soll. "Durch diese Vorgabe wurden andere mögliche Bahnnutzungskonzepte von vornherein ausgeschlossen. Nach Auffassung des UBA sind jedoch lärmoptimierte Bahnnutzungskonzepte, die auch an anderen Flughäfen praktiziert werden, möglich."

- **Nachtruhe**

"Das UBA empfiehlt grundsätzlich für stadtnahe Flughäfen ein Ruhen des regulären Flugbetriebes von 22.00 Uhr bis 6 Uhr. Dies gilt auch für den Flughafen BER. Dabei würde durch ein solches Ruhefenster auch dem Umstand Rechnung getragen, dass viele Bürgerinnen und Bürger nach den Unterlagen der Planfeststellung davon ausgegangen sind, dass sie nicht durch Fluglärm des Flughafens BER betroffen sein werden."

- **Einjähriger Einführungsbetrieb**

"Die jetzt zur Entscheidung anstehenden Flugrouten sollten zunächst nur für einen einjährigen Einführungsbetrieb verbunden mit einem intensiven Lärmmonitoring festgesetzt werden. Erst nach Evaluierung der Routen in der Phase sollte die endgültige Festlegung der Flugrouten für BER erfolgen."

Das UBA konnte deshalb sein Benehmen "nur **vorläufig** für eine Evaluierungsphase erklären".

Das BAF hat in seinem Abwägungsvermerk² zu den Flugroutenvorschlägen und -bewertungen vom 26.01.2012 die Vorschläge des UBA im Wesentlichen nicht berücksichtigt, hält allerdings eine Evaluierung unter Beteiligung des UBA für grundsätzlich sinnvoll:

*Die Ausführungen des UBA "führen nicht zu Einschränkungen der zu erlassenden Rechtsverordnung. Insbesondere ist ein **vorläufiges** oder befristetes Benehmen aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht möglich: Zunächst verlangt die Herstellung des Beneh-*

² siehe: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung: Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER). Langen, den 26.01.2012 (LFR/1.3.10/0013/11).
http://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_BAF/BAF_Abwaegungsvermerk_BER.pdf?__blob=publicationFile

*mens lediglich, dass dem UBA aussagekräftige Unterlagen für einen ausreichenden Zeitraum zur Verfügung gestellt werden und ihm so die Gelegenheit zur Stellungnahme eröffnet wird. Eine darüber hinaus gehende Abstimmungspflicht ist mit der Benehmensregelung des § 32 Abs. 4c LuftVG nicht verbunden. Eine Bindung des BAF in der Weise, dass das UBA die Möglichkeit hätte, einzelnen Verfahrensgestaltungen zuzustimmen oder die Zustimmung zu verweigern, wird durch die Benehmensregelung nicht bewirkt. Auch eine Befristung der Stellungnahme ist nicht vorgesehen. Einer Befristung der Rechtsverordnung selbst steht das Erfordernis entgegen, die Anbindung des planfestgestellten Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg an das Luftverkehrsnetz durch Festsetzung von Flugverfahren dauerhaft zu ermöglichen. Auch eine Evaluierungsverpflichtung kann in eine Rechtsverordnung zu Flugverfahren, die, wie weiter unten dargestellt wird, Handlungsanweisungen an Luftfahrzeugführer regelt, nicht aufgenommen werden. **Der Sache nach ist die Forderung des UBA nach einer etwa einjährigen Evaluierungsphase aber ohne weiteres berechtigt.** Sie entspricht darüber hinaus auch den Erklärungen aller zu beratenden Beteiligten in der Fluglärmkommission. Allerdings hat das BAF insoweit nur beschränkte Zuständigkeiten. Insbesondere die Fluglärmermittlung ist Sache des Flughafens nach § 19a LuftVG bzw. der zuständigen Landesbehörden. Eine Beteiligung des UBA an der Evaluierung, die über die Fluglärmkommission koordiniert werden könnte, ist jedenfalls aus der Sicht des BAF sinnvoll. Sollte die Evaluierung dazu führen, dass Änderungen oder Ergänzungen der An- und Abflugverfahren geplant werden, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm nach § 32 Abs. 4c LuftVG sind, ist eine erneute Beteiligung des UBA im Festsetzungsverfahren ohnehin gesetzlich vorgesehen."*

Das UBA hat mit einem Rechtsgutachten die Verfahrensfragen bei der Festlegung von Flugrouten prüfen lassen (siehe Prof. Dr. Eckhard Pache: "Prüfung von formell- und materiellrechtlichen Aspekten bei der Benehmensregelung zur Festlegung von Flugrouten nach § 32 LuftVG zwischen UBA und BAF" (Rechtsgutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Januar 2012, www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4244.pdf))

In der wichtigen Frage des Verhältnisses von Planfeststellung und Festlegung der Routen führt Prof. Pache aus:

*"Vor diesem Hintergrund erscheint es im Interesse einer umfassenden Problembewältigung sinnvoll und geboten, **bereits bei der Planfeststellung eines Flughafens auch die künftigen Flugrouten rechtlich bindend in den Planfeststellungsvorgang einzubeziehen**, anstatt wie bisher die beiden Problembereiche rechtlich strikt zu trennen und die im Planfeststellungsverfahren angenommenen voraussichtlichen künftigen Flugrouten als rechtlich nicht bindend einzuordnen. Die Folge, dass die nach § 27 a LuftVO tatsächlich festgelegten Flugrouten grundsätzlich und erheblich von den im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Flugrouten abweichen können, trennt rechtlich zwei sachlich untrennbar miteinander verbundene Problemfelder, schwächt die durch das Planfeststellungsverfahren bewirkte Legitimation und Konfliktbewältigung im Hinblick auf den Flughafen und verhindert eine zusammenhängende umfassende Prüfung aller vorstellbarer Alternativen bezüglich Flughafen und Flugrouten." (S. 84).*

Der ALD hat diese Integration der Flugroutenfestlegung in das Planfeststellungsverfahren im Sinne einer rechtzeitigen und umfassenden Konfliktbewältigung bereits mehrfach gefordert (siehe auch http://www.ald-laerm.de/downloads/publikationen/Praesentation_ALD_Nachtfluglaerm.pdf). Wir befürworten auch die Prüfung, wie die Position des Umweltbundesamts bei der Routenfestlegung durch Verfahrensänderungen gestärkt werden könnte. Vorläufige Festlegungen von Flugrouten und die Auflage der Evaluierung sollten möglich gemacht werden.

1.5 Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen

Ulrike Schütz/M. Jäcker-Cüppers

Beschluss des Bundesrats

Der Bundesrat hat am 10. Februar 2012 einen Beschluss gefasst, in welchem nicht nur der Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates (KOM(2011) 856 endg.) begrüßt wird, der auf eine Neufestlegung der Geräuschgrenzwerte von Kraftfahrzeugen abzielt, sondern auch angeregt wird, die neuen Grenzwertvorschläge um eine weitere Absenkungsstufe zu ergänzen. Eine Festlegung zum jetzigen Zeitpunkt würde einerseits zu einem besseren Ausschöpfen der Minderungspotenziale, andererseits zu größerer Planungssicherheit für die Hersteller führen.

"Das Ergebnis ist ernüchternd"

Das **Umweltbundesamt** hat untersuchen lassen, welche Lärminderung im Straßenverkehr die Vorschläge Deutschlands und der Kommission für die nach 20 Jahren überfällige Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Kfz bringen würden (wir hatten dazu vorab im ALD-Newsletter 9 berichtet). Das UBA konstatiert: "Das Ergebnis ist ernüchternd: Selbst ohne Berücksichtigung von Verkehrswachstum liegt die Lärminderung deutlich unter 2 dB(A). Dabei wäre mit schärferen Grenzwerten eine Minderung von 3 dB(A) möglich, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspräche."

Die Studie (in Englisch) von H. Steven "Proposal for a Limit Value Reduction Scenario for Road Vehicles compatible with the German National Traffic Noise Prevention - Package II", Umweltbundesamt, Texte 112012, Dessau-Roßlau April 20112 ist online unter <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/4270.html> einzusehen und herunterladbar.

Das **zentrale** Ergebnis der Studie ist in der folgenden Grafik zusammengefasst:

Es werden für 7 Szenarien der Senkung von Geräuschgrenzwerten der Kfz und der Reifen die Minderungen der Geräusch**belastung** durch den Straßenverkehr (L_{den} in dB(A)) in Europa untersucht:

- Szenario **2009/661/EC** ist die Umsetzung der EU-Verordnung³ über die verschärften Geräuschgrenzwerte von Kfz-Reifen (mit bestimmten Annahmen), die ab dem 01.11.2012 für neue Reifentypen, ab dem 01.11.2013 für neue Kfz-Typen und ab dem 01.11.2016 für alle neuen Kfz und Reifen gelten.

³ VERORDNUNG (EG) Nr. 661/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 13. Juli 2009 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:200:0001:0024:DE:PDF>:

- Szenario **Com(2011)856** final ist der Verordnungsentwurf der Kommission (siehe unsere ausführliche Darstellung im ALD-Newsletter 9, S. 10): zweistufige Senkung der Grenzwerte
- Szenario **German proposal** ist der deutsche Vorschlag (siehe unsere ausführliche Darstellung im ALD-Newsletter 9, S. 9); zweistufige Senkung der Grenzwert, aber gegenüber dem Kommissionsvorschlag je nach Stufe und Kfz-Kategorie 4 bis 9 (!) Jahre späteres Inkrafttreten.
- Die Szenarien **Scenario 1** bis **Scenario 4** sind in der Grafik definiert und stellen zusätzliche Vorschläge für die Verschärfung der Grenzwerte dar (Reifen, Kfz).
 - **Scenario 1** beinhaltet eine Verschärfung der Reifengrenzwerte ab 2021: 2 dB(A) für Pkw-Reifen und 1 dB(A) für Nutzfahrzeurreifen
 - **Scenario 2** sieht eine weitere Senkung der Grenzwerte für die Kfz um 1 dB(A) zusätzlich zum Kommissionsvorschlag ab 2023 vor (3. Stufe)
 - **Scenario 3** kombiniert **Scenario 1** und **2**
 - **Scenario 5** wie Scenario 3, aber Senkung der Geräuschgrenzwerte nur für Pkw (Fahrzeugklasse M1) und leichte Nutzfahrzeuge ≤ 3,5 Tonnen (Fahrzeugklasse N1)

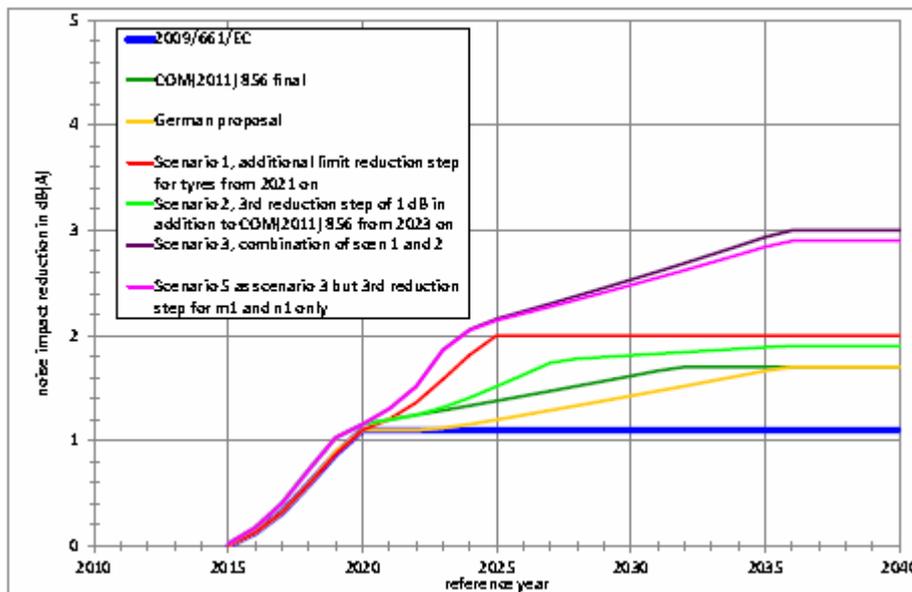


Bild 2: Minderung der Geräuschbelastung (L_{den} in dB(A)) in Europa für verschiedene Szenarien der Geräuschgrenzwertentwicklung für Kfz (Quelle Bericht Steven)

Der Bericht belegt, dass der deutsche Vorschlag für die Fortschreibung der Geräuschgrenzwerte für Kfz (German proposal) nicht dazu führen würde, das im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II⁴ angestrebte Ziel einer "Geräuschminderung"⁵ um rund **3 dB(A)** durch Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Kfz zu erreichen. Für das gesamte Minderungsziel einer Reduktion des Straßenverkehrslärms um 50 % (entspricht einer Minderung der Immissionen um 5 dB(A)) bis zum Jahr 2020 würden der deutsche Vorschlag - aber auch die anderen Szenarien - keinen Beitrag leisten, der über die bereits 2009 eingeleitete Verschärfung der Geräuschemissionen für Kfz-Reifen hinausginge.

⁴ siehe <http://www.bmvs.de/cae/servlet/contentblob/27798/publicationFile/11074/nationales-verkehrslaerm-schutzpaket-ii.pdf>

⁵ wobei der Begriff "Geräuschminderung" nicht genau definiert ist. Sind damit die Geräuschemissionen oder die -immissionen gemeint? Im Sinne des Lärmschutzes sollte sich die Minderung auf die Immissionen beziehen.

Workshop des Europäischen Parlaments zum Thema Geräuschemissionen von Kfz

Das Europäische Parlament hat am 11.04.2012 im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion über Geräuschgrenzwerte für motorisierte Straßenfahrzeuge (mit vier und mehr Rädern) einen Workshop in Brüssel durchgeführt. Die Dokumente des Workshops sind unter <http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201204/20120404ATT42602/20120404ATT42602EN.pdf> abrufbar. Lärmexperten, Hersteller und Nichtregierungsorganisationen haben dabei auch Stellung zu den Grenzwert-Vorschlägen der Kommission genommen und anspruchsvollere Minderungsziele vorgeschlagen:(u. A. H. Steven, der die oben dargestellten Ergebnisse seiner Studie präsentiert hat.)

Aktueller TNO-Vorschlag für die Geräuschgrenzwerte für Kfz

Im Auftrag von Transport&Environment, dem europäischen Dachverband der Nichtregierungsorganisationen im Bereich Umwelt und Verkehr hat TNO im April 2012 einen weiteren Vorschlag zur Fortschreibung der Geräuschgrenzwerte für Kfz gemacht. (siehe TNO: Reduction of vehicle noise emission - Technological potential and impacts. April 2012. http://www.transportenvironment.org/sites/default/files/media/TNO-DV-2012-C100%20-%20Vehicle%20noise%20reduction%20-%20Potential%20and%20impacts%20-%20Final_0.pdf).

Im Vergleich zum Kommissionsvorschlag empfiehlt TNO:

- einen engeren Zeitplan für die Einführung schärferer Geräuschgrenzwerte;
- eine dritte Reduktionsstufe;
- eine Modifikation der Fahrzeugkategorien.

TNO rechnet auch die jeweiligen Kost-Nutzen Relationen für die Grenzwertverschärfung aus. Danach ist der gesellschaftliche Nutzen der Grenzwertreduktion aller drei Stufen 32 mal so hoch wie die Kosten für die Maßnahmen an den Fahrzeugen. TNO ist allerdings in der Bewertung der realen Minderungen deutlich optimistischer als H. Steven (siehe oben).

Zum Stand des Gesetzgebungsverfahrens für die Kfz-Geräuschgrenzwerte siehe:

European Parliament Legislative Observatory: Procedure file "Sound level of motor vehicles" 2011/0409/(COD).

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2011/0409%28COD%29&l=en>

1.6 Ziele und Wege zu einer leiseren Mobilität Podiumsdiskussion der Friedrich-Ebert-Stiftung 05.03.2012 in Berlin

Michael Jäcker-Cüppers

Mitglieder des ALD (R. Gerike, C. Popp, W. Eberle, B. Lehming, M. Jäcker-Cüppers) haben im Verlauf des Jahres 2011 intensiv an den „Eckpunkten einer integrierten Strategie zur effektiven Minderung von Verkehrslärm“ des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung mitgearbeitet. Die Ergebnisse dieses Arbeitsprozesses sind zunächst in der Zeitschrift "Lärmbekämpfung" im Januar 2012 unter dem Titel "Ziele und Wege zur lärmarmen Mobilität" erschienen und am 05.03.2012 einer breiteren Öffentlichkeit von ca. 180 angemeldeten Gästen in einer Kurz- und Langfassung vorgestellt worden:



- FES WISO direkt: "Eckpunkte einer integrierten Strategie zur effektiven Minderung von Verkehrslärm", März 2012. <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/08950.pdf>
- FES WISO Diskurs: "Ziele und Wege zu einer leiseren Mobilität", März 2012. <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/08951.pdf>

Die "Eckpunkte einer integrierten Strategie zur effektiven Minderung von Verkehrslärm" sind:

1. Erfolgreiche Lärminderung benötigt verbindliche Grenzwerte für Gesamtverkehrslärmbelastungen.
2. Die Grenzwerte müssen die Vermeidung gesundheitlicher Schäden und Belästigungen durch Verkehrslärm gewährleisten.
3. Die rechtliche Umsetzung der Zielwerte muss verbindlich und auf Bundesebene durch Anpassung bestehender Gesetze erfolgen.
4. Erfolgreiche Minderung von Verkehrslärm erfordert integrierte Strategien und Maßnahmenpakete.
5. Ökonomische Anreizsysteme sind wichtige Instrumente erfolgreicher Lärminderung und für alle Verkehrsträger auszuschöpfen.
6. Im Straßenverkehr müssen vorsorgende Planung verkehrsarmer Strukturen und lärmindernde Maßnahmen an Fahrzeugen und Infrastruktur kombiniert werden.
7. Im Schienenverkehr stehen die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, die Umrüstung von Güterwagen sowie lärmindernde Maßnahmen an der Infrastruktur im Vordergrund.

8. Im Flugverkehr müssen aktive Lärmschutzmaßnahmen Vorrang vor passivem Lärmschutz erhalten.
9. Eine stabile Finanzierung ambitionierter Lärminderung ist notwendig und machbar.
10. Erfolgreiche Lärminderung erfordert eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit in allen Planungsstufen.

Als Grenzwerte für die Gesamtbelastung schlagen die Autoren Mittelungspegel außen von maximal 65 dB(A) am Tag und von 55 dB(A) in der Nacht vor. Diese soll der Gesetzgeber kurzfristig einführen und bis 2020 in Kraft setzen.

Für die Finanzierung schlägt die Arbeitsgruppe vor: "Ein Lärmcent als Aufschlag auf die Mineralölsteuer erscheint ein besonders geeignetes Instrument für eine wirksame Lärminderung zu sein. Er sensibilisiert für das Thema Verkehrslärm und schafft ausreichend Mittel für einen Gesundheitsschäden und Belästigungen vermeidenden Lärmschutz. Die Verteilung der Einnahmen erfolgt für Maßnahmen der Lärmaktionsplanung nach Zahl betroffener Einwohner und Höhe der Lärmbelastung."

Nach der kurzen Vorstellung der Papiere folgte eine Podiumsdiskussion mit 6 der Autoren, moderiert von Dr. Daniel Delhaes, Parlamentskorrespondent des Handelsblatts. Themen der Diskussion waren u. A.:

- die Machbarkeit der anspruchsvollen Grenzwerten - vor allem in den Innenstädten - und der Konflikt mit den Mobilitätsbedürfnissen;
- Tempolimits zur Verkehrslärminderung: Potenziale und Akzeptanz;
- der "Lärmcent als Finanzierungsinstrument: er stieß auf breite Zustimmung.

1.7 Verminderung des Bahnlärms

Michael Jäcker-Cüppers

Der Bundesrat hatte am 15.04.2011 eine Entschließung zur Verminderung des Bahnlärms gefasst (Bundesrats-Drucksache 151/11; http://www.bundesrat.de/cln_235/nn_8396/SharedDocs/Drucksachen/2011/0101-200/151-11,templateId=raw.property=publicationFile.pdf/151-11.pdf).

Der Bundesrat richtet die folgenden Bitten an die Bundesregierung:

- Sie möge darauf hinwirken, dass die europäischen Geräuschgrenzwerte für neue Schienenfahrzeuge auch für den Bestand gelten sollen, damit eine Umrüstung der Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffsohlen vorgeschrieben wird.
- Lärmabhängige Trassenpreise sind schnellstmöglich einzuführen.
- Der Schienenbonus solle in einem ersten Schritt für die Nacht gestrichen werden. Die Einführung eines "Spitzenschallpegelkriteriums" solle geprüft werden. Die Bundesregierung solle die Grenzwerte für die Lärmsanierung stufenweise senken.

- Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) solle die Befugnis erhalten, Anordnungen zum Lärm-schutz treffen zu können. Es solle neben der Lärmkartierung an Eisenbahnen des Bundes auch mit der Lärmaktionsplanung betraut werden.

Die Bundesregierung hat am 26.03.2012⁶ zu den Bitten des Bundesrats wie folgt Stellung genommen:

- Bezüglich der Geräuschgrenzwerte für den Bestand verweist die Bundesregierung auf den laufenden Prozess in der EU, der in Deutschland von einer Arbeitsgruppe des BMVBS unter Leitung des UBA mit Beteiligung der Länder begleitet wird.
- Lärmabhängige Trassenpreise werden zum Fahrplanwechsel 2012/2013 vorbereitet.
- Nach Ende der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems (2020) sollen Instrumente eingeführt werden, die den weiteren Betrieb lauter Güterwagen (solche mit Graugussklötzen (GG)) in Deutschland unterbinden.
- Für das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes stehen weiterhin 100 Mio. € / Jahr zur Verfügung.
- Abschaffung des Schienenbonus: " Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärm-Charakteristik der konkreten schutzbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Dies schließt die Prüfung mit ein, welche Kriterien zur Berücksichtigung der Störwirkungen der jeweiligen Zugvorbeifahrten erforderlich sind. Das BMVBS hat zur Umsetzung dieses Ziels eine Änderungsverordnung zur Verkehrslärm-schutzverordnung (16. BImSchV) vorgesehen, deren Entwurf sich derzeit in der Hausabstimmung des BMVBS befindet."
- Die Bundesregierung wird bezüglich einer Anordnungsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamts "eine Überprüfung der geltenden Rechtslage" in Hinblick auf die Verbesserung der Umgebungslärmrichtlinie vornehmen. Mit der Revision des Allgemeinen Eisenbahngesetzes AEG hat der Gesetzgeber bereits die Grundlagen für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung verbessert (siehe unten: Siebtes Gesetz zur Änderung eisenbahn-rechtlicher Vorschriften)

Mit dem Siebten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften⁷ werden die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpflichtet:

- für die Erarbeitung der Lärmkarten die erforderlichen Infrastruktur- und Verkehrsdaten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und
- an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Orte an Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mitzuwirken.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz wird in den §§47c und d entsprechend geändert.

Trotz der Verbesserungen des Schutzes gegen Schienenverkehrslärm bleiben folgende drei wesentliche Forderungen - wie sie der ALD bereits in seiner die Stellungnahme⁸ zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 14.12.2011 formuliert hat - auf der Tagesordnung:

⁶ siehe http://www.bundesrat.de/nr_8336/SharedDocs/Drucksachen/2011/0101-200/zu151-11_28B_29.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/zu151-11%28B%29.pdf

⁷ Annahme des Gesetzes im Bundestag am 01.03.2012, Zustimmung des Bundesrats am 30.03.2012; siehe Drucksache 118/12(Beschluss) des Bundesrats http://www.bundesrat.de/clin_235/nr_8336/SharedDocs/Drucksachen/2012/0101-200/118-12_28B_29.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/118-12%28B%29.pdf

⁸ <http://www.ald-laerm.de/downloads/ald-stellungnahmen/ALD-Stellungnahme-Verkehrsausschuss-11-12-14.pdf>

- Die Abschaffung des Schienenbonus ist besonders vordringlich und umgehend vorzunehmen für die hoch belasteten Bestandssituationen. Die Berücksichtigung der "finanziellen Rahmenbedingen" seitens der Bundesregierung verspricht da nichts Gutes.
- Die Senkung der Lärmsanierungsgrenzwerte an den Bundesfernstraßen seit 2010 um 3 dB(A) ist für die Lärmsanierung an Schienenwegen zu übernehmen.
- Die geforderte Anordnungsbefugnis des EBA sollte geschaffen werden, auch in Hinblick auf kommende ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Unterbindung des Verkehrs mit GG-Wagen.

1.8 Strategien zur Minderung der Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch den Schienengüterverkehr im Mittelrheintal

Gemeinsame Veranstaltung der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen in Bingen am 27. Februar 2002

Michael Jäcker-Cüppers



Die Umweltministerinnen von Rheinland-Pfalz und Hessen haben am 27. Februar 2012 eine gemeinsame Veranstaltung zum Schienenverkehrslärm im Mittelrheintal durchgeführt. Sie haben zum Einen zwei Studien vorstellen lassen:

- D. Schreckenber, ZEUSS GmbH: "Ergebnisse der Befragungen zur Belästigung durch Bahnlärm im Mittelrheintal und im Rheingau/Rheinhausen", Dezember 2011;
- K. Giering, S. Augustin, FH Trier: "Mittelrheintal-Bahnlärmindex", Februar 2012

Zum Anderen hat Philipp Wälterlin vom Bundesamt für Verkehr in der Schweiz die aktuellen Aktivitäten der Schweiz zur Minderung des Schienenverkehrslärms dargestellt.

Die Aktivitäten des Bundeslandes Rheinland-Pfalz zur Minderung des Schienenverkehrslärms sowie alle Dokumente der Veranstaltung sind umfassend auf der Internetseite des Umweltministeriums dargestellt (siehe <http://www.mulewf.rlp.de/laerm/schienenverkehrslaerm/>)

Die Umweltministerinnen von Rheinland-Pfalz und Hessen, Ulrike Höfken und Lucia Puttrich führten in die Veranstaltung ein. Die Kernforderungen der Ministerinnen waren:

- Die Umrüstung der Güterwagen hat sofort zu erfolgen;
- Die Schienenpflege muss verbessert werden;

- Die Geschwindigkeit der Güterzüge ist zu beschränken.
- Langfristig muss die Güterverkehrsstrasse aus dem Mittelrheintal verlegt werden.

Die politischen Rahmenbedingungen für diese Maßnahmen sind:

- Die Einführung der lärmabhängigen Trassenpreise;
- Ein Durchfahrtsverbot für Güterwagen mit Graugussklotzbremsen ab 2020;
- Abschaffung des Schienenbonus;
- Senkung der Lärmgrenzwerte.

Belästigungen im Mittelrheintal (Vortrag D. Schreckenber)

Die Befragungsergebnisse und ihre Zuordnung zur Geräuschbelastung ergaben als zentrales Ergebnis die im folgenden Bild dargestellte Dosis-Wirkungs-Beziehung

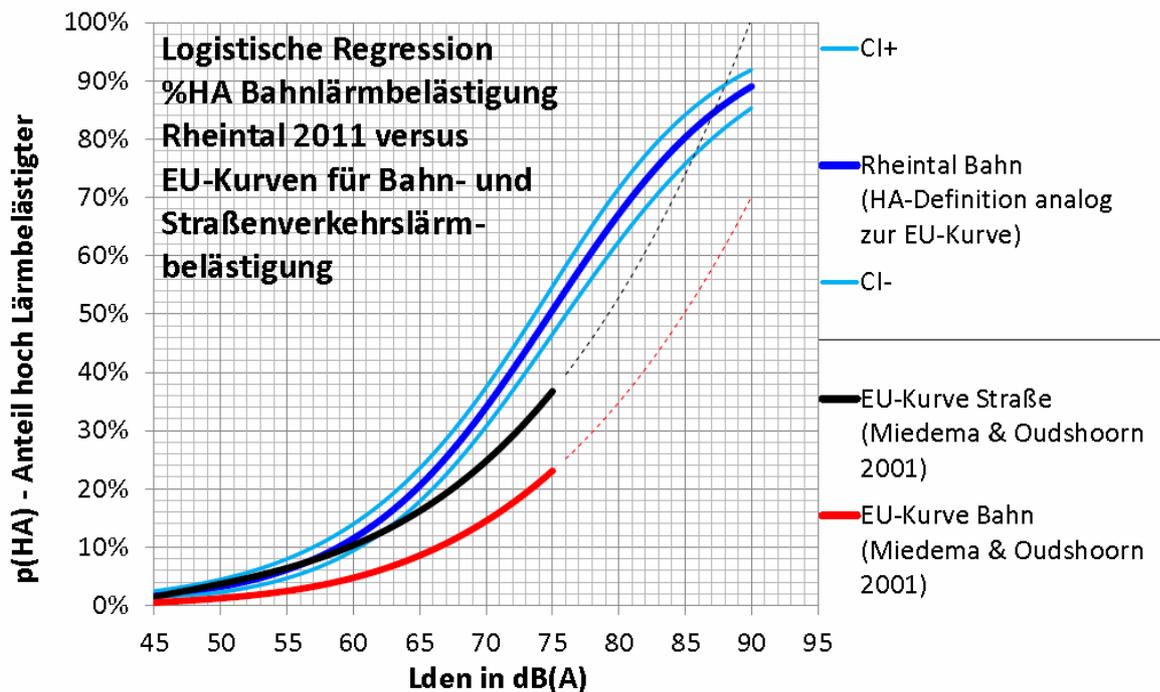


Bild 3: Dosis-Wirkungs-Beziehung für hohe Belästigung (entsprechend EU-Definition "Highly annoyed") durch Schienenverkehrslärm im Rheintal; Vergleich mit den Dosis-Wirkungs-Beziehungen nach Miedema & Oudshoorn (EU-Kurven) von 2001 (CI-/CI+: Untere bzw. obere Grenze des 95%-Konfidenzintervalls).

Quelle Vortrag D. Schreckenber

Bei der Interpretation dieser Grafik ist allerdings zu berücksichtigen, dass vor allem im Mittelrheintal schon seit längerem mehrere Bürgerinitiativen gegen den Schienenlärm aktiv sind und eine breite öffentliche Diskussion über die Probleme stattfindet.

Mittelrhein-Bahnlärmindex (Vortrag K. Giering)

Für die Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm wurden zwei Indizes entwickelt.

- Der Schienenlärmindex tags berücksichtigt Belästigungen (Basis ist die Dosis-Wirkungs-Beziehung nach Bild 3 oben)
- Der Schienenlärmindex nachts beruht auf der vom DLR 2010 entwickelten Abhängigkeit der Aufwachwahrscheinlichkeit (in %) in Abhängigkeit vom Maximalpegel der Zugvorbeifahrt im Schlafraum (in dB(A))

Die Schienenlärm-Indizes ersetzen keine Grenz- oder Zielwerte, sie erlauben aber die Bewertung einer geräuschbelasteten Situation sowie von Minderungsmaßnahmen in einem Einzahlwert, der die unterschiedlich betroffenen Personen lärmwirkungsgewichtet zusammenfasst. Damit lassen sich Prioritäten und effektive Minderungsmaßnahmen ableiten.

Aktivitäten der Schweiz zur Minderung des Schienenverkehrslärms

Philipp Wälterlin betonte, dass das zentrale Problem der Schweiz nach der Umrüstung der einheimischen Wagen der Transitverkehr der ausländischen Güterwagen mit Graugusssohlen ist. Zur Lösung dieses Problems beabsichtigt die Schweiz die Einführung von Geräuschgrenzwerten für den Wagenbestand ab 2020. Sie soll mit der Erhöhung des Lärmbonus ab 2013 im Rahmen der schweizerischen lärmabhängigen Trassenpreise verbunden werden, der auch den ausländischen Wagen zu Gute kommt.

Die Schweiz erhöht diesen Lärmbonus ab 2013 auf 1,7 €Cent pro Achskilometer für Wagen mit Kompositsohlen (einheitlich für LL- und K-Sohlen). Bei einem vierachsigen Güterwagen bedeutet dies einen Bonus von 20,00 € für eine Nord-Süd-Transitfahrt (der in Deutschland geplante Bonus für umgerüstete Güterwagen ab Ende 2012 beträgt bislang 0,28 €Cent pro Achskilometer, er wird wahrscheinlich auf 0,7 €Cent/Achskilometer erhöht.). Bei Umrüstkosten für die LL Sohle von ca. 1600 € würden bereits ca. 80 Transitfahrten genügen, um die Umrüstung zu finanzieren. Entscheidend ist allerdings, dass den Wagenhaltern das klare Signal gegeben wird, dass Güterwagen mit Graugussklotzbremsen ab 2020 nicht mehr durch die Schweiz fahren können.

1.9 "Bahnlärm macht krank"

Michael Jäcker-Cüppers

Unter diesem Titel haben die beiden Bürgerinitiativen Pro Rheintal und IG Bohr ein "Kompendium für wirksamen Schutz vor Lärm an Schienenwegen" herausgegeben. Die Broschüre referiert im Wesentlichen die Präsentationen und Diskussionen des Internationalen Bahnlärmkongresses in Boppard am 13. und 14. November 2010.

Das Kompendium formuliert die folgenden **Zielsetzungen** (S. 15):

- "Der Gesetzgeber muss anerkennen und berücksichtigen, dass Lärm krank macht.

- Der Stand des aktuellen Wissens und der Technik muss in das Bundes-Immissionsschutzgesetz einfließen.
- Das Gesetz muss umgehend novelliert werden.
- Die Ausführung des Gesetzes kann nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden.
- Lärm muss in der Entstehung verhindert werden
- Die externen Kosten müssen bei den Verursachern angesiedelt werden
- Die daraus verfügbare Mittel müssen für den Schutz vor Bahnlärm eingesetzt werden.
- Bestandsstrecken müssen mit Neubaustrecken gleichgestellt werden.
- Verkehrslärm muss als Ganzes betrachtet werden - keine Segmentierung nach Verkehrsrarten.
- Das Planungsrecht muss novelliert werden mit dem Ziel einer stärkeren und früheren Bürgerbeteiligung beim Neuplanungen und wesentlichen betrieblichen Änderungen an bestehenden Strecken."

Kurzfristige Forderungen sind:

- "Nachtfahrverbote für graugussgebremste Fahrzeuge.
- Tempolimits für graugussklotzgebremste Fahrzeuge am Tage.
- Wegfall des Schienenbonus auf allen Strecken.
- Umweltfreundliche Planung neuer Trassen außerhalb der Wohngebiete."

Mittelfristige Forderungen

- "Umrüstung der 190 000 Güterwaggons bis 2016.
- Innovative Kombi-Maßnahmen an den Gleisen."
- Aufbau eines wirkungsvollen, dauerhaften lärmabhängigen Trassenpreissystems zur anhaltenden Belohnung von Lärmreduktion und zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten."

Langfristige Forderungen

- "Wohngebiete ohne Güterverkehr.
- Modernes Güterverkehrssystem."

Das Kompendium kann unter https://www.pro-rheintal.de/aktuelles_kompendium-bestellen.html bestellt werden (9,50 € für Nichtmitglieder + Porto)

1.10 Parlamentarischer Abend "Ausbau der Rheintalbahn - Schienengüterverkehr im 21. Jahrhundert"

Michael Jäcker-Cüppers

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur von Baden-Württemberg, Winfried Hermann, hatte zu diesem Parlamentarischen Abend am 01.03.2012 geladen.

Thema war der 4gleisige Neu- und Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel (siehe Bild 4), als wichtiges Teilstück des europäischen Schienengüterverkehrskorridors Rotterdam-Genua.

AUSBAU- UND NEUBAUSTRECKE KARLSRUHE–BASEL

Aktueller Projektstand

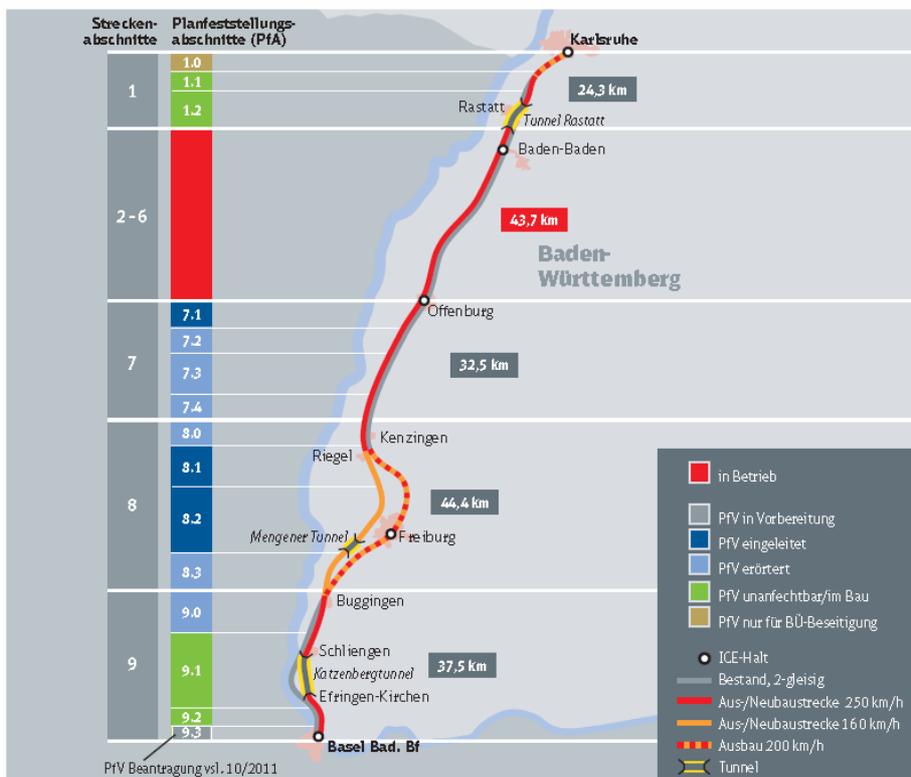


Bild 4: Planungsstand der Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel

(Quelle: DB Netze Newsletter 3/2011 "Karlsruhe - Basel im Fokus,

http://rheintalbahn.files.wordpress.com/2011/10/db_newsletter_karlsruhe_basel_03_2011.pdf); PfV = Planfeststellungsverfahren

Wichtigstes Hindernis auf dem Weg zur Umsetzung der Trassenplanung der DB Netz AG ist der Widerstand der Bevölkerung im Oberrheingraben gegen die zu erwartende Mehrbelastung durch den Schienenverkehrslärm. 2007 hatte der Zusammenschluss der Bürgerinitiativen IG Bohr unter dem Namen Baden 21 eine zur Planung der DB AG ("Antragstrasse") alternative Trassengestaltung vorgestellt, die 6 Kernforderungen für verbesserten Lärm- und Landschaftsschutz enthält. Die

Kernforderungen von Baden 21 sind 2009 von der Landesregierung in Baden-Württemberg übernommen worden (siehe (IG Bohr: Baden 21 Aktuell, Mai 2009)

Minister Hermann stellte den aktuellen Stand der Realisierung der 6 Kernforderungen vor (siehe die [Vortragsfolien auf den Seiten des MVI Baden-Württemberg](#) (bitte Strg + Klick um den link zu öffnen)).

Der Schweizer Botschafter T. Guldemann hat Deutschland an den Vertrag von Lugano (06.09.1996) erinnert, mit dem sich Deutschland zum viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn verpflichtet hat. Der Ausbau des Schienentransitverkehrs in der Schweiz hat Verfassungsrang, ungenügende Kapazitäten in Deutschland würden das Ziel der Verlagerung auf die Schiene in Frage stellen. Die Schweiz habe allerdings auch Verständnis für die Forderungen nach besserem Lärmschutz.

In zwei Podiumsgesprächen - Teilnehmer u. A. die Bahn, das BMVBS (StSekt. E. Ferlemann), die Bürgerinitiativen, betroffene Kommunen und Kreise - wurden die Probleme beim Neu- und Ausbau der Bahnstrecke diskutiert. Es wurde allgemein auf die Unterfinanzierung der Bahninfrastruktur in Deutschland hingewiesen. E. Ferlemann teilte mit, dass die Kernforderungen 3 (Optimierung der Antragsstrasse bei der Güterumfahrung Freiburg, PfA 8.1 und 8.2) und 4 ("Bürgertrasse" in Tieflage im Markgräflerland, PfA 8.3 und 9.0) erfüllt werden könnten. Die Bahn wies darauf hin, dass die Alternativtrassen "finanzierbar und rechtssicher" sein müssten. Gegen die Alternativtrassen gibt es naturgemäß Widerspruch der Gemeinden, die dadurch stärker belastet werden.

Die Konsequenzen des steigenden Güterverkehrs für andere Teilstrecken des Korridors Rotterdam-Genua, z. B. für den Mittelrhein, wurden leider nicht angesprochen.

Am 05.03.2012 hat sich der Beirat zum Projekt "Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel" (mit Vertretern von Bund, Land, Bahn, Bürgerinitiativen und Kommunen) auf die Umsetzung der Kernforderungen 3 und 4 definitiv verständigt. Im nächsten ALD-Newsletter wird die IG Bohr im Detail zur Umsetzung verbesserten Lärmschutzes berichten.

1.11 Veranstaltungen und Termine

15. Tag gegen Lärm	25.04.2012 bundesweit	http://www.tag-gegen-laerm.de
Euronoise 2012	10. -13. 06.2012 in Prag (CZ)	http://www.euronoise2012.cz
Minderung des Fluglärms	19.06.2012 in Berlin	http://www.ald-laerm.de
Inter-Noise 2012	19.-22.08.2012 in New York (USA)	http://internoise2012.com

2 Diskussionsforum

2.1 Können Sonnenschirme Schall(Lärm-)schutz bieten? Ergebnisse einer Studienarbeit zu einem schallabsorbierenden Sonnenschirm für ein Terrassencafe

Prof. Dr. Ulrich Schanda,

Laborleiter LaSM, Hochschule für angewandte Wissenschaften - Fachhochschule Rosenheim

Nun, der Frühling hat Einzug gehalten, die Straßencafes werden nach der Winterpause wieder bevölkert. Damit einher geht die Lärmbelastung der Anwohner, insbesondere derjenigen, deren Wohnung unmittelbar im Gebäude des sich im EG befindenden Cafes liegen - ein den Lesern dieses Newsletters sicherlich durchaus bekannter Sachverhalt.

Vor ziemlich genau einem Jahr erschien zu diesem Thema ein Artikel in der Süddeutschen Zeitung über Sonnenschirme eines Cafes in München, die die Lärmbelastung der Anwohner in einer wie oben geschilderten Wohnsituation deutlich reduziert hätten. Da diese Sonnenschirme im Rahmen einer Studienarbeit im Wahlpflichtfach „Schallschutz und Raumakustik in der Praxis“ an der Hochschule Rosenheim entwickelt wurden, erlaube ich mir nun, ein bisschen mehr darüber zu berichten; auch, weil dieses Lärmthema den vergangenen Sommer in manchen Städten richtig hochgekocht war und dadurch diesen Sonnenschirmen zu einem Bekanntheitsgrad verhelfen, der so nie angedacht war. Sogar in der Sendung „Heute Nacht“ im ZDF wurde noch darüber berichtet. Der Beweis: Das Thema Lärmschutz ist also doch wichtig!

Was war passiert?

Im Oktober 2010 bekam das Labor für Schallmesstechnik an der Hochschule Rosenheim einen Anruf einer Cafebetreiberin, die von dem schon geschilderten Problem berichtete. Sie habe gehört, dass es schallabsorbierende Stoffe gebe, und ob man denn nicht damit was zur Lösung der Lärmproblematik der Anwohner beitragen könne, z.B. in Form von Sonnenschirmen, die sie ja eh brauche; die Kinder auf der Terrasse seien halt zu laut und sie sei auch nicht gewillt, das Cafe früh abends zu schließen. In diesem ersten Gespräch musste ich schnell feststellen, dass sie meine Einwände, dass man mit Sonnenschirmen vermutlich grad mal 1 bis 2 dB Lärmreduktion erreichen könne und sie doch eine vernünftige Glasverbauung herstellen solle, schon längst mit namhaften Akustikbüros erörtert hatte. Alle waren zum gleichen Schluss gekommen, aber dass dies gerade das sei, was sie nicht haben wolle; es müsse ein mobiles System sein, und sollte aus Stoff sein, usw. So kamen wir überein, dass sich ein studentisches Team im Rahmen einer Studienarbeit Gedanken zu schallabsorbierenden Sonnenschirmen machen würde. Ich dachte und denke, dass es schließlich Aufgabe einer Hochschule sein sollte, auch mal über technisch scheinbar Unsinniges nachzudenken. Sie nannte gleich noch mehrere Rahmenbedingungen: Sie hätte Fördermittel zur Verfügung, da es sich um ein vom BBSR gefördertes Forschungsfeld „Innovation für familien-

und altengerechte Stadtquartiere“, speziell um ein Sondergutachten „Barrierefreie Stadtquartiere“ handelt. Sie habe auch schon solche Schirme angefragt bei Herstellern. Ihr sei bewusst, dass ich keine Garantie für auch nur irgendwie erreichbare Lärmpegelreduktionen abgeben könne, aber sie fände es toll, wenn wir möglichst schnell zu einer realisierten Maßnahme, sprich Sonnenschirme kommen, zumal die Unzufriedenheit der Hauseigentümer über die Lärmbelastung, die gleichzeitig Mitbetreiber des Cafes sind, ein nicht mehr akzeptables Maß angenommen hätte.

Die Studienarbeit, die letztendlich zu einem richtigen Entwicklungsprojekt mutierte, startete.

Fünf Studenten (Roland Daniels, Carolin Hagen, Julia Kusser, Eva Scheidemantel, Jonas Steigmüller) waren schnell begeistert. Ein Schirmhersteller mit hoher Bereitschaft für unternehmerisches Risiko fand die Idee ebenso besonders lobenswert; er kannte nur zu gut diese Lärmproblematik und sagte uns die Produktion zweier Schirme bis Weihnachten zu (tatsächlich musste dann die Produktion sogar zwischen Weihnachten und Neujahr erhalten, da Anfang Januar Abgabe der Studienarbeit war). Das Beratungsbüro Müller-BBM versprach Unterstützung durch Bereitstellung deren Wissens über Stoffe und deren Messeinrichtungen für die Optimierung des Schallabsorptionsgrades – und schon ging es los...

Was wurde geschaffen?

Zwei Sonnenschirme (6 m x 4 m), aufgebaut aus einer Decklage mit möglichst hohem Flächengewicht, darunter eingehängt Absorptionskissen aus einem Faservlies, eingepackt in ein witterungsbeständiges Textil, beide Komponenten abgestimmt hinsichtlich spezifischem Strömungswiderstand.

Was hat es gebracht?

Eingangs möchte ich betonen, dass die nun folgenden Zahlen spezifisch sind für die vorgefundene Gebäudesituation und deshalb nicht auf ein anderes Objekt übertragen werden können! Dies hängt damit zusammen, dass die Schallausbreitungssituation stark von der Anordnung der Wohnungen und der Gästeterrasse sowie stark von der Positionierung der Sonnenschirme zum Gebäude, insbesondere der verbleibenden Öffnungen zwischen Sonnenschirm und Gebäudewand abhängen.

Nun ein paar Daten:

Die Messungen in Oktavbändern erfolgten in 0,5 m Abstand vor der geöffneten Balkontür. Die Anregung erfolgte mittels eines Dodekaeders an drei verschiedenen Positionen unter den Schirmen. Die Messergebnisse wurden dann auf sprachrelevante Spektren als die dominante Geräuschquelle umgerechnet. Ausgegangen wurde dabei von einem Sprachspektrum gemäß ANSI 3.5 bei normaler und bei lauter Sprechweise.

Folgende Tabellen listen die Werte für eine Minderung des A-bewerteten Schalldruckpegels von Sprache am Balkon im 1. OG und im 3. OG, und zwar für die Situationen, dass der aus einer schweren Decklage bestehenden Sonnenschirm entweder ohne, mit schallabsorbierenden Einsätzen oder mit zusätzlichem, aber nicht absorbierend ausgeführten Seitenvorhang (aus dem Material der Decklage) ausgeführt war. Als Maß für die Verbesserung wird in den nachfolgenden Tabellen die Differenz der A-bewerteten Sprachpegel (Frequenzbereich von 125 Hz bis 8 kHz) $\Delta L_{p,A,S}$ verwendet, welche damit einem Einfügedämm-Maß bei Sprachgeräuschen entspricht.

$\Delta L_{p,A,S,normal}$ in dB	Sonnenschirm	Sonnenschirm mit Absorptionskissen	Sonnenschirm mit Absorptionskissen und Seitenvorhang (nicht absorbierend)
Balkon 1. Stock	2,2	2,9	4,1
Balkon 3. Stock	3,4	4,7	4,9

$\Delta L_{p,A,S,laut}$ in dB	Sonnenschirm	absorbierender Sonnenschirm	absorbierender Sonnenschirm und Seitenvorhang (nicht absorbierend)
Balkon 1. Stock	5,2	6,9	7,3
Balkon 3. Stock	2,6	3,5	5,7

Die Daten sowie weitere Betrachtungen, die in der Studienarbeit angestellt wurden lassen folgende Schlüsse zu:

1. Durch einen Vergleich der Messungen mit und ohne Absorptionskissen im Schirm konnte deren Wirkung zur Lärmreduktion gezeigt werden. Die schallabsorbierende Einlage kann durchaus deutliche Verbesserungen erwirken, insbesondere wenn der zur Seite entweichende Schall an den Seitenvorhängen reflektiert und damit teilweise von den Absorptionskissen absorbiert wird.
2. Die Verbesserung erfolgt v.a. im mittleren und höheren Frequenzbereich. Dies ist konsistent mit dem Absorptionsgrad der Stoffschichten der Absorptionskissen.
3. Ein seitlicher Vorhang zur Unterdrückung der Schallausbreitung durch Bodenreflexionen ist wichtig, ebenso ein möglichst schlitzfreier Anschluss der Sonnenschirme an die Hauswand (war im vorliegenden Projekt nicht der Fall!).
4. Durch die Sonnenschirme erhöht sich der Schalldruckpegel unter den Schirmen um bis zu 4 dB in einzelnen Oktavbändern. Inwieweit dies bei Gästen möglicherweise sogar zu

einer Erhöhung ihrer Sprachlautstärke (Lombard Effekt) führt, konnte nicht geklärt werden. Dies würde den positiven Einfluss auf die Schallminderung an den Balkonen zumindest teilweise aufheben. Nur im Fall, dass die Sonnenschirme absorbierend ausgeführt sind, lässt sich dieser Mechanismus vermeiden oder zumindest verringern (s.u.). Dies haben auch anderweitige Messungen ergeben.

Bleibt zu erwähnen, was denn die Anwohner und die Gäste abschließend urteilten. Nun, die Lärmempfindung lässt sich nicht nur in Pegeln ausdrücken, das ist bekannt. Die Anwohner äußerten sich sehr zufrieden („Manchen Lärm, den man nicht sieht, hört man halt auch nicht.“), die Gäste finden die Atmosphäre unter dem Schirm viel angenehmer und sind deshalb mit Sicherheit auch etwas leiser in ihren Gesprächen. Die schallabsorbierenden Sonnenschirme wirken also möglicherweise doch auch indirekt ...

Wie man auch urteilen mag, so muss doch gesagt werden, dass noch deutliches Verbesserungspotential in einer optimierten Abstimmung der Anschlusssituation der Schirme an die Gebäudewand sowie in einem Einsatz einer umlaufenden Randbordüre oder von Seitenvorhängen liegt. Auch wären weitere Optimierungen des Schallabsorptionsgrades der Absorberkissen wichtig. Unter den o.g. Randbedingungen wie Mobilität etc. sind die Sonnenschirme als Lärmschlucker wohl doch eine zu prüfende Alternative. Einen vernünftigen Glasvorbau o.dgl. werden schallabsorbierende Sonnenschirme aber nicht ersetzen können.

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

3.1 Lärm und Recht

Rechtsanwalt Wolfram Sedlak

(eine Auswahl lärmrelevanter Rechtsprechung, die unter juris abrufbar ist - Zeitraum 1.12.-1.3.2012)

Verwaltungsgericht Würzburg – Urteil v. 8.12.2011 – Az: W 5 K 11.211:

Das VG erklärte die Genehmigung für die Errichtung u. den Betrieb eines Steinbruchs für rechtswidrig, da sie nicht dem **Bestimmtheitsgebot** (hier Art. 37 Abs. 1 BayVwVfG) entsprach. Danach muss ein Verwaltungsakt einschließlich seiner Nebenbestimmungen so konkret gefasst sein, dass sich der Umfang der genehmigten Anlage unter Heranziehung der Genehmigungsunterlagen erkennen lässt. Im zugrunde liegenden Verfahren fehlte es an einem Betriebskonzept, das die Arbeitsabläufe, die eingesetzten Maschinen sowie die Nutzungs- u. Betriebszeiten festlegt, sondern nur vereinzelte Festlegungen zu den Arbeitsabläufen enthielt. Ebenso waren Lärmreduzierungsmaßnahmen lediglich „nach Aufforderung und im Einvernehmen mit dem Landratsamt“ vorgesehen. Die alleinige Benennung von Zielvorgaben wie z.B. der Immissionsrichtwerte Lärm genüge nicht und die Auswahl der verschiedenen in Betracht kommenden Mittel, den erforderlichen Schutzstandard einzuhalten, dürfe nicht dem Anlagenbetreiber überlassen werden. Es sei Sache des Antragstellers, im Genehmigungsverfahren den Nachweis zu erbringen, dass die Einhaltung der Zumutbarkeitskriterien der TA-Lärm „**auf der sicheren Seite**“ liege. Einwände zu methodischen Mängeln der vorgelegten Schallimmissionsprognose konnten nicht ausgeräumt werden.

OVG Saarland - Beschluss v. 14.12.2011 – Az: 3 A 503/09 :

Das OVG stellt klar, dass auch eine analoge Anwendung des § 7 Abs. 1 der **32. BImSchV** (Geräte- u. Maschinenlärmschutzverordnung) auf andere als die dort genannten geschützten Gebiete nicht in Betracht kommt. Der Betriebsort lag im vorliegenden Fall im Außenbereich, der von der Bestimmung nicht erfasst wird. Dies gelte auch dann, wenn der Immissionsort in einem Wohngebiet liegt, da die Verordnung zwingend auf den Betriebsort abstellt.

BVerwG - Urteil v. 15.12.2011 – Az: 3 C 40/10 :

Der 3. Senat des BVerwG erklärte die Sperrung des Durchgangsverkehres für Lkw über 12 t nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auf der Bundesstraße B 8 zur Unterbindung des **Mautausweichverkehrs** für rechtmäßig. Ein Speditions- u. Logistikunternehmen hatte hiergegen geklagt, u.a. mit der Begründung, dass finanzielle Belastungen des Transportgewerbes durch zusätzliche Autobahnmautausgaben in Höhe von ca. 705.000 EUR entstünden. Im vorliegenden Verfahren kam es zu einer Reduzierung des werktäglichen Verkehres von rund 660 schweren Lkw bei

Beurteilungspegeln von über 70 dB(A) tags u. 60 dB(A) nachts, die nach dem aufgehobenen Berufungsgerichtsurteil lediglich zu einer geringen Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner in Höhe von **maximal 1 dB(A)** führte. Dem widersprach das BVerwG. **Nicht erst bei einer Verringerung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) liege ein relevanter Entlastungseffekt vor, da dieser eine Halbierung des Verkehrsaufkommens voraussetze, sondern schon wie hier bei einer Reduzierung des Schwerverkehrs um rund 28 %.** Die Summe der Mautausgaben müsse in Relation zu den erzielten Umsätzen und Gewinnen der Transportunternehmen gesetzt werden. Auch bereits in Gebäude eingebaute Schallschutzeinrichtungen seien kein Hinderungsgrund, da nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV die Berechnung an außerhalb der Gebäude liegenden Messpunkten maßgeblich ist. Auch die Berufsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 GG) oder die allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) der Kläger werde nicht verletzt, weil die Einschränkungen durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls, wie den Schutz der Wohnbevölkerung vor einer erheblichen Zunahme des Verkehrslärmes, gerechtfertigt und daher verhältnismäßig seien.

BVerwG - Beschluss v. 21.12.2011 – Az: 4 B 16/11 :

Die Kläger beehrten mit ihren Hilfsanträgen Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes sowie Entschädigungsansprüche wegen der Zunahme des Fluglärms am **Flughafen Sylt**, insbesondere **in der Zeit zwischen 5 Uhr und 23 Uhr**. Der 4. Senat des BVerwG hat das ablehnende Urteil des OVG Schleswig-Holstein aufgehoben und zur erneuten Entscheidung zurückverwiesen. Das OVG habe sich weder mit den von den Klägern ausführlich erläuterten Anspruchsgrundlagen befasst, noch differenziere es zwischen Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes. Hinsichtlich der von den Klägern geltend gemachten Entschädigungsansprüche fehle es an Feststellungen zu den Voraussetzungen des § 28a LuftVG. Das OVG hatte fälschlicherweise für den Rechtsstreit den Zivilrechtsweg als maßgeblich angesehen.

Sächsisches OVG - Beschluss v. 25.1.2012 – Az: 4 A 873/10 :

„In Planfeststellungsverfahren sind **Lärmaktionspläne** zu berücksichtigen und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Die Ziele eines Lärmaktionsplanes können dabei auf unterschiedliche Weise verwirklicht werden. Welche Maßnahme die Behörde auswählt, steht in ihrem Ermessen. **Schon wegen der im Ermessen der Behörde liegenden Auswahl an Maßnahmen zur Verwirklichung eines Lärmaktionsplans besteht kein unmittelbarer rechtlicher Zusammenhang zu einem Planfeststellungsbeschluss, der zu dessen Aufhebung verpflichtet könnte.**“

VG Köln – Beschluss v. 1.2.2012 – Az: 2 L 1915/11 :

Auch hier werden Verstöße gegen das Bestimmtheitsgebot einer Baugenehmigung bzgl. der genehmigten Nutzungen (Erweiterung eines bestehenden Einzelhandelsgeschäftes) gerügt. Insbesondere die besondere Lästigkeit von Lärmbeeinträchtigungen durch Lkw-Anliefer- und Ladeverkehre seien nicht ausreichend geprüft und geregelt worden.

VG Bayreuth - Urteil v. 2.2.2012 – Az: B 2 K 11.482:

Der von einer **Kirchweih** verursachte Lärm ist zwar wegen seiner Seltenheit und Sozialverträglichkeit in größerem Maße zumutbar, da sie die Identität der Gemeinschaft stärkt und für viele Bewohner von großer Bedeutung ist. Auch wurde auf der Pfarrwiese schon seit vielen Jahren das Festzelt errichtet und die Klägerin hatte dies in den letzten 6 Jahren hingenommen. Jedoch ist die Gestattung des Betriebes zur Nachtzeit ohne Beschränkungen nicht rechtmäßig. Durch Live-Musik seien nachts am Wohnhaus der Klägerin Beurteilungspegel von etwa 65 dB(A) möglich, was keine gesunde Nachtruhe gewährleiste. Diese Werte könnten durch Blasmusik noch überschritten werden, da z.B. zwei Trompeten bereits Schalleistungspegel von 113 dB(A) erzeugen würden.

3.2 Fundstücke

Ulrike Schütz

Eigeninitiative ist nicht immer gefragt:

In Jena hat ein Anwohner die Schienen der Straßenbahn mit Graphitöl „geschmiert“, weil ihn das Gequietsche nervte. Das hilft zwar tatsächlich gegen den Lärm, wirkt aber auf die Bremsfähigkeit der Straßenbahn genau so wie ein Ölfilm auf der Straße auf die Autos. Die Folge der Aktion ist ein Ermittlungsverfahren wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Schienenverkehr gegen den Anwohner.

Fazit für die Verantwortlichen: immer schön die Gleise pflegen, damit der gemeine Bürger nicht auf dumme Gedanken kommt!

Quelle: http://www.jenatv.de/polizei/Graphitoel_gegen_den_Laerm-7347.html

Fluglärm reloaded

Das Massachusetts Institute of Technology hat eine neue Studie aufgelegt, in der die medizinischen Daten von älteren Anwohnern von 95 Flughäfen in den USA eingehen sollen. Ziel ist es, medizinische Probleme aufgrund einer Langzeit-Lärmexposition sauber von anderen Ursachen trennen zu können. Aufgrund der großen in den USA zur Verfügung stehenden Datenmengen könnte dies Aussicht auf Erfolg haben. Wir werden beobachten, was dabei herauskommt.

Das MIT hat übrigens eine sehr schöne Aufstellung aller seiner Projekte (teilweise mit Downloads der Ergebnisse) auf seine Website gestellt. Eine ganze Reihe davon befassen sich mit lärmrelevanten Themen.

Quelle:

<http://web.mit.edu/aeroastro/partner/projects/project44.html> und

<http://web.mit.edu/aeroastro/partner/projects/index.html>

und um es nicht unerwähnt zu lassen: das Umweltbundesamt hat natürlich auch eine ähnliche Liste: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen.html#Laermwirkungen>

Das Fenster zur Straße

Die Deutsche Bundesstiftung Umwelt fördert die Forschung an einem allgemein verwend- und vor allem auch finanzierbaren Gegenschallsystem für Privathaushalte. Techniker der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg und der Firma Adaptronics International versuchen derzeit, eine am Fenster montierbare Gegenschallanlage zu einem moderaten Preis zur Serienreife zu bringen. Wir hoffen, dass wir hier bald einen Erfolg vermelden können.

Quelle:

http://www.dbu.de/123artikel32805_335.html

Das nächste Puzzleteilchen:

Lange bekannt und doch immer wieder weithin ignoriert: der Lärm unter Wasser. Um auch hier zu effektiverem Schutz der dort lebenden Organismen zu kommen, muss die Beweislage im wahrsten Sinne des Wortes wasserdicht sein, denn für die meisten Menschen, insbesondere auch Politiker, ist die Welt im Wasser weit weg und Fische dürfen ja eh nicht wählen. Handfeste Beweise für Lärmprobleme zu finden ist dabei ungleich schwieriger als an Land. US-Forscher haben jetzt in einem geeigneten Meeresgebiet den Nachweis erbringen können, dass Lärm die Menge an Stresshormonen im Walkot erhöht. Höchst unerfreulich für die betroffenen Wale, aber wieder ein Schritt in die richtige Richtung, nämlich eine belastbare wissenschaftliche Faktenlage zu schaffen, die die negativen Auswirkungen von Lärm auf Organismen belegt und politische Entscheidungen nach sich zieht.

Quelle:

Original: <http://rspb.royalsocietypublishing.org/content/early/2012/02/01/rspb.2011.2429>

Deutsch: <http://www.scinexx.de/wissen-aktuell-14421-2012-02-08.html>

P.S.: Janice Jakait ist mit ihrem „Row for Silence“ quer über den Atlantik nach 90 Tagen fleißigen Ruderns, Hitze, Gewittern, Delphin-, Fisch- und Schiffsbegegnungen und Wellen in allen Formen heil in der Karibik angekommen und schmiedet schon Pläne für den Pazifik! Herzlichen Glückwunsch, Janice, und danke für Dein Engagement! <http://www.rowforsilence.com/de>

...und gleich noch eine Stufe obendrüber

Über die Beeinträchtigung von Individuen hinaus kann Lärm auch Ökosysteme verändern. Ebenfalls in den USA wurden die Effekte von Lärm auf die Samenverbreitung von Pflanzen studiert. Dadurch, dass manche Pflanzen auf bestimmte Tierarten als „Transportunternehmen“ angewiesen sind und diese Tiere den Lärm scheuen, verschiebt sich das Artengefüge im Ökosystem und nicht nur die Tiere, sondern auch die auf sie angewiesenen Pflanzenarten sterben dort aus. Andere Tierarten sind lärmunempfindlicher und schätzen verlärmte Gebiete – zum Beispiel, weil ihre Feinde sich dort nicht so oft blicken lassen.

Insgesamt kann sich durch diesen Effekt die Art der Ökosystemdienstleistungen, also das, was (auch) der Mensch an direktem oder indirektem Nutzen aus einem Ökosystem zieht (frische Luft, sauberes Wasser, Nahrungsmittel, Arzneipflanzen...) stark verändern. Die Erfahrung zeigt, dass eine starke Veränderung von Ökosystemdienstleistungen meistens bedeutet, dass es sich in der Summe um eine Verschlechterung, einhergehend mit geringerer Biodiversität und weniger positiven Effekten, handelt.

Quelle:

Original: <http://rspb.royalsocietypublishing.org/content/early/2012/03/15/rspb.2012.0230>

Deutsch: <http://www.scinexx.de/wissen-aktuell-14583-2012-03-21.html>

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