

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei meine Stellungnahme, die Ihnen heute auch als FAX zugesandt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

■ Dr. Wolfram Bartolomaeus
Oberregierungsrat
Referat F3 – Fahrzeug/Fahrbahn und Akustik

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach
Telefon 02204 43-631, Telefax 02204 43-502
bartolomaeus@bast.de, www.bast.de

Schriftliche Stellungnahme zu dem Antrag der Fraktion SPD: „Für einen neuen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen- und Schienenlärm nachdrücklich verbessern“, Drucksache 17/5461

1. Bei der Festlegung von Grenzwerten bei Lärmvorsorge bzw. von Auslösewerten bei Lärmsanierung handelt es sich um politische Entscheidungen. Das Wünschenswerte steht dabei dem finanziell Machbaren gegenüber und es müssen vernünftige Kompromisse gefunden werden.

Ein Gesetzentwurf des Bundes zur Einführung verbindlicher Grenzwerte der Lärmsanierung für alle Straßenbaulastträger ist bereits im Jahr 1980 im Bundesrat wegen Bedenken der Länder und Kommunen hinsichtlich der Finanzierbarkeit gescheitert.

Der Bund geht bei der von ihm seit 1978 finanzierten Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes auf haushaltsrechtlicher Basis über die gesetzliche Verpflichtung hinaus.

2. Mit seinen Verkehrslärmschutzpaketen aus den Jahren 2007 und 2009 verfolgt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Ziel, den Verkehrslärmschutz zu verbessern. Dazu hat es 2006 die für Lärmsanierung zur Verfügung stehenden Mittel von etwa 25 Mio. € pro Jahr auf etwa 50 Mio. € pro Jahr verdoppelt sowie im letzten Jahr die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB abgesenkt, beispielsweise bei Wohngebieten von 60 auf 57 dB(A) nachts. Diese Maßnahmen stellen eine deutliche Verbesserung der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes dar. Es kommen dadurch mehr Lärmbetroffene zu einem früheren Zeitpunkt in den Genuss von Lärmschutzmaßnahmen. Auch kann wieder vermehrt aktiver Schutz anstelle von passivem gewährt werden.

Bevor der Bund weitere Absenkungen vornimmt, müssen in den nächsten Jahren die Auftragsverwaltungen die auf Basis der neuen Auslösewerte möglichen Maßnahmen planen und umsetzen. Parallel ist es nun Sache der anderen Straßenbaulastträger, die teilweise gar keine Lärmsanierung betreiben, sich diesem Vorgehen anzuschließen.

3. Derzeit wird ein Kataster erarbeitet, in dem die Lärmschutzwände und -wälle entlang der Bundesfernstraßen hinsichtlich ihrer Eignung für die Erstellung von Photovoltaikanlagen überprüft werden.

Das Kataster und ein Werkzeug zur Berechnung des potentiellen Photovoltaikertrages sollen in einem geographischen Informationssystem angelegt werden. Da die Exposition der Photovoltaikmodule für die Effizienz der Energieerzeugung entscheidend ist, muss das Informationssystem Daten zu ggf. vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen ebenso beinhalten wie entscheidungsrelevante Daten über die örtlichen Verhältnisse (Gelände, Neigung und Gefälle, Vegetation – Schattenwurf/ Landnutzung) und weitere ertragsrelevante Einflussgrößen.

4. Wegen der vorhandenen unterschiedlichen Regelungen für die Lärmvorsorge und Lärmsanierung nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90“ und den „Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen, Schall 03“ auf der einen Seite und für die Kartierung des Umgebungslärms (34. BImSchV) in der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“, VBUS und in der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen“, (VBUSch) auf der anderen Seite stellen sich die Vorschriften im Lärmschutz wenig transparent dar.

Mit dem Entwurf einer Gemeinsamen Methode zur Bestimmung des Umgebungslärms in Europa „Common NOise aSSessment methOdS in Europe“, CNOSSOS – EU ist es durchaus denkbar, für die beiden Verkehrsträger Schiene und Straße harmonisierte Bewertungsverfahren für den Lärm zu erstellen.

„Harmonisiert“ heißt dabei:

- Verkehrsträger übergreifend das gleiche Schallausbreitungsmodell für Straße und Schiene (die Emissionsmodelle müssen naturgemäß unterschiedlich sein)
- Für Lärmvorsorge/Lärmsanierung und Umgebungslärms das gleiche Verfahren für Schallemission und Schallausbreitung (d.h. vergleichbare Lärmpegel in ganz Europa)

Ein für Straßen- und Schienenlärm generell vereinheitlichtes Verfahren ist ein wünschenswertes Ziel.

5. Auf nationaler Ebene wird derzeit an einem aktualisierten Emissionsansatz im Rahmen der Lärmberechnung für Straßenlärm gearbeitet. Eine abschließende Beurteilung ist noch nicht möglich. Die Umsetzung des aktualisierten Verfahrens erfolgt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates.

Mit dem neuen Emissionsmodell soll es zukünftig schneller möglich sein, auf innovative lärmarme Bauweisen von Fahrbahndecken – auch im innerörtlichen Bereich – zu reagieren. Dazu soll zusätzlich zu der Tabelle mit Korrekturwerten für die Geräuschemission von Straßenoberflächen ein Verfahren etabliert werden, mit dem dann leichter neue Korrekturwerte festgelegt werden können.

Wesentliche Elemente des neuen Emissionsmodells der überarbeiteten RLS-90 haben bereits Eingang in CNOSSOS-EU gefunden; analog basiert das Emissionsmodell von CNOSSOS-EU für die Schiene auf dem Emissionsmodell des Entwurfes der überarbeiteten Schall 03 aus dem Jahre 2006.

6. Grundsätzlich ist eine quellennahe Lärmbekämpfung am wirksamsten. Durch lärmarme Straßenbeläge, lärmgeminderte Reifen und zukünftig verstärkt auch lärmarme Fahrzeuge („Elektromobilität“) kann das Verkehrsgeräusch gemindert werden. Weitere Möglichkeiten bestehen in abschirmenden Maßnahmen an der Straße und passiven an den Wohngebäuden.

Bestimmte akustische Fahrgeräusche zur besseren Erkennbarkeit fahrender geräuscharmer Elektrofahrzeuge werden als sinnvoll erachtet, um Fußgänger, hier

insbesondere Blinde und Menschen mit einer Sehbehinderung zu schützen. Diese synthetischen Fahrgeräusche dürfen aber nicht zu einer übermäßigen Belästigung führen.

7. Für die Regelungen der Geräusentwicklung von Fahrzeugen ist die „Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen“ (Economic Commission for Europe, ECE) zuständig. In ihr werden „einheitliche technische Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden“ geregelt.

Insbesondere kann die Regelung über „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Austauschschalldämpferanlagen“ (R 59) die missbräuchlich geräuschvolle Nutzung dieser Anlagen nicht verhindern.

Aufgestellt am 07.12.2011

(Dr. Wolfram Bartolomaeus)