

Arbeitsring Lärm der DEGA

Informations- und Geschäftszentrum



Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.
Informations- + Geschäftszentrum des ALD
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

Schriftliche Stellungnahme des Arbeitsrings Lärm der DEGA

Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 14.12.2011 zu den Anträgen:

- Antrag der Fraktion der SPD vom 12. 04. 2011 (kurz „Antrag SPD“)
Für einen neuen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen- und Schienenlärm nachdrücklich verbessern
Drucksache 17/5461
- Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 07.02.2011 (kurz „Antrag B90/GRÜNE“)
Schutz vor Bahnlärm verbessern – Veraltetes Lärmprivileg „Schienenbonus“ abschaffen
Drucksache 17/4652

Schriftliche Stellungnahme zu den Anträgen¹

Einleitung

Trotz einiger Fortschritte in der Lärmbekämpfung ist die Beeinträchtigung durch Verkehrslärm in Deutschland nach wie vor zu hoch. Relevante Teile der Bevölkerung sind Pegeln ausgesetzt, die gesundheitliche Risiken durch Verkehrslärm befürchten lassen. Diese Menschen wohnen vor allem an Straßen, die in der Baulast der Kommunen sind². Die meisten Kommunen haben keine Programme, die den Lärmsanierungsprogrammen des Bundes an Bundesfernstraßen und -schienenwegen vergleichbar sind. Politische Initiativen zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes sind daher erforderlich.

Fazit unserer Bewertung der Anträge

Die Anträge der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen werden grundsätzlich begrüßt. Sie enthalten grundlegende Forderungen wie die nach einem Verkehrslärmschutzgesetz wie auch Vorschläge zur Behebung der Defizite im deutschen Lärmschutzrecht für Straßen und Schienenwege. Einige Forderungen sind bereits Politik der Bundesregierung und der EU (z. B. IaTP, Forschungsförderung, Entwicklung innovativer Maßnahmen) und würden es erlauben, eine Lärminderungspolitik im breiten Konsens der Parteien fortzuentwickeln.

Vor allem die Kernforderung nach einem **gesetzlichen Verkehrslärmschutz** auf der Basis von Grenzwerten, die kurzfristig am Schutz der Gesundheit und langfristig an der Vermeidung erheblicher Belästigungen orientiert sind, wäre eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes. Sie muss allerdings einhergehen mit der Finanzierung der erforderlichen Mittel für die Kommunen, die die Hauptlast einer solchen Sanierung tragen müssten. Im Folgenden nehmen wir Stellung zu den einzelnen Punkten der Anträge.

¹ Die Stellungnahme wird jeweils den Einzelforderungen der Anträge zugeordnet

² Nach Berechnungen des Umweltbundesamts wohnen dort ca. 70 % der hoch Belasteten.

Allgemeine Forderungen zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes (Antrag SPD)

- **Umsetzung des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II (NVLärmSchP II)**
Der ALD hat das NVLärmSchP II in seinen Newslettern Nr. 3³ und Nr. 4⁴ ausführlich bewertet: Wir haben diese integrierte Strategie des BMVBS zur Bekämpfung des Verkehrslärms ausdrücklich begrüßt, vor allem die Quantifizierung von Lärminderungszielen und die zeitlichen Vorgaben für die Erfüllung dieser Ziele. Wir haben allerdings kritisiert, dass die Minderungsziele nur relativer Natur sind und keine absoluten Zielwerte genannt werden. Der ALD hat derartige Zielwerte für eine zweiphasige Strategie vorgeschlagen:
„In einer **ersten Stufe** sollten die Belastungen ... so weit gesenkt werden, dass **gesundheitliche Risiken** infolge der Lärmeinwirkungen ausgeschlossen sind, wobei der Schutz der Nachtruhe einen besonderen Stellenwert hat. Zielwerte für diese erste Stufe – darin besteht weitgehend Konsens unter den Lärmwirkungsforschern - sollten Immissionspegel (Mittelungspegel außen) unter 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht sein. In einer **zweiten Stufe** sollten die **erheblichen Belästigungen** durch Verkehrslärm abgebaut werden“ (ALD-Newsletter Nr. 3, S. 3).
- **Forderung nach einem „wirksamen Lärmschutzgesetz“**
Der ALD hält es für geboten, die oben „genannten Lärmschutzziele in einem umfassenden Lärmschutzgesetz oder mindestens in einem Verkehrslärmschutzgesetz ... **verbindlich** festzulegen“ (ALD-Newsletter Nr. 3, S. 3)⁵, wie es in mehreren Gesetzesinitiativen seit 1978 bereits versucht wurde. Für die Wirksamkeit entscheidend ist die Festlegung verbindlicher – am Gesundheitsschutz orientierter – Grenzwerte für die bestehenden Infrastrukturen. Damit käme der Gesetzgeber seiner Schutzpflicht nach Art. 2(2) Satz 1 des Grundgesetzes endlich nach.
Da für die Umsetzung der vielfältig vorliegenden Lärmaktionspläne kurzfristiger Handlungsbedarf besteht, ist zudem das Fachrecht so zu revidieren (Bundesimmissionsschutzrecht, Straßenverkehrsordnung), dass bei der Überschreitung dieser verbindlichen Grenzwerte im Rahmen der Lärmaktionspläne grundsätzlich Verkehrsbeschränkungen geboten sind und das Potential verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Lärminderung ausgeschöpft wird. Kostenträgerschaft und Zuständigkeiten für Lärmschutzmaßnahmen kann die Bundesregierung in einer gesonderten Verordnung regeln.
Grundsätzlich sollte der Fluglärm in ein solches Gesetz mit einbezogen werden.
- **Zusammenfassende Bewertung der verschiedenen Lärmquellen**
Der ALD hält eine Gesamtlärbetrachtung⁵ für erforderlich. Sie entspräche dem akzeptorbezogenen Ansatz des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Schutz vor schädlichen **Umwelteinwirkungen**) und würde den besonders kritischen Situationen einer hohen Belastung durch mehrere Quellen den erforderlichen Stellenwert in der Lärmbekämpfung verleihen.
- **Anwendung des Verursacherprinzips**
Das Verursacherprinzip ist eines der Grundprinzipien der deutschen und europäischen Umweltpolitik. Es wird nach unserer Auffassung⁶ nicht konsequent angewandt. Die verursachergerechte Anlastung der externen Kosten des Verkehrslärms muss deshalb – wie es auch das Weißbuch Verkehr von 2011 der Europäischen Kommission vorsieht – umgesetzt werden. Dazu müssen u. A.
 - die Geräuschgrenzwerte für alle Verkehrsmittel deutlich gesenkt werden
 - und die lärmabhängigen Infrastrukturbenutzungskosten als Internalisierungsinstrument gestaltet und umgesetzt werden (siehe auch unten bei Straße und Schiene).
- **Abbau der Differenzierung zwischen Lärmsanierung und Lärmvorsorge:**
Die von uns vorgeschlagene zweistufige Setzung von Zielwerten würde zu einer weitgehenden Angleichung der Vorgaben für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung führen. Mit der kurzfristigen Einführung der gesundheitsbezogenen Immissionsgrenzwerte wäre bereits ein großer Schritt zur Angleichung des Schutzniveaus getan.
- **Überprüfung des Mittelungspegels**
Der Mittelungspegel sollte für den Schutz des Schlafes um ein Maximalpegelkriterium ergänzt werden.⁵

³ siehe <http://www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter-archiv/Newsletter-Nr-3.pdf>

⁴ siehe <http://www.ald-laerm.de/newsletter/newsletter-archiv/Newsletter-Nr-4.pdf>

⁵ Siehe auch Vortrag M. Jäcker-Cüppers auf der Fachveranstaltung von Bündnis 90/Die Grünen zum Thema „Brauchen wir ein Verkehrslärmschutzgesetz“ am 09.05.2011 in Berlin (http://www.ald-laerm.de/downloads/publikationen/Praesentation_VLaermSchG_Grunen.pdf)“

⁶ siehe dazu auch den **Parlamentarischen Abend** des ALD am 25. November 2010 zum dem Thema „Wer zahlt die Zeche? – Internalisierung externer Verkehrslärmkosten“ (<http://www.ald-laerm.de/projekte-des-ald/abgeschlossene-projekte/parlamentarischer-abend>)

Forschung und Information (Antrag SPD)

- **Lärmschutzforschung und Wissenstransfer**
Auch nach Auffassung des ALD muss die Forschung zur Entwicklung von Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle sowohl in Deutschland als auch auf europäischer Ebene intensiviert werden. Der Umweltforschungsplan des BMU ist zu knapp bemessen. Der Überführung von prototypischen Lösungen in marktfähige Produkte ist besonders zuzufördern, dabei sind Zulassungshemmnisse abzubauen. Die Information über gute Beispiele der Lärminderung muss verbessert werden.
- **Fahrschulung**
Sie sollte sich neben der lärmarmen Fahrweise auch auf die nachhaltige Nutzung der motorisierten Fahrzeuge beziehen.
- **Informationskampagne**
Dialog, Kommunikation und Information sind zunehmend als wichtige Bestandteile der Lärmschutzpolitik erkannt worden und sind im staatlichen Handeln zu integrieren. Der ALD als einer der zivilgesellschaftlichen Träger dieser Politikinstrumente auf der Basis hoher fachlicher Kompetenz ist bereit, zur besseren Informationspolitik beizutragen.
- **Geräuschkennzeichnung von Produkten**
Diese sollte für einen transparenten Markt selbstverständlich sein.

Schieneverkehrslärm

Vorbemerkung: Nach dem Willen der deutschen und europäischen Politik soll der Schienenverkehr gestärkt werden, um die Ziele einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Dazu gibt es aber in der Bevölkerung, die von der Erweiterung und Kapazitätserhöhung betroffen sind und sein werden, zurzeit vor allem wegen der Lärmbeeinträchtigungen keine Akzeptanz. Im Gegenteil nimmt der Widerstand gegen den Schienenverkehr – und hier besonders gegen den nächtlichen Güterverkehr - an den bereits heute hoch belasteten Trassen besorgniserregend zu. Das Problem der Lärmbelastung muss deshalb dringend gelöst werden, ohne die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu gefährden, damit das Verlagerungsziel der Politik realisierbar bleibt. Nach unserer Auffassung kann dies nur im Rahmen einer fairen und gerechten Behandlung der konkurrierenden Verkehrsträger gelingen: die Nutzer der Infrastrukturen müssen sowohl für deren Kosten wie auch für alle externen Kosten herangezogen werden. Wettbewerbsverzerrende Subventionen, die nicht der Daseinsvorsorge dienen, sind abzubauen.

- **Abschaffung des Schienenbonus (Antrag SPD, Antrag B90/GRÜNE)**
Die Aussagen der Lärmwirkungsforschung zu einer geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs sind widersprüchlich⁷ und legen mindestens eine Differenzierung des Bonus nach Lärmwirkungspfaden (Belästigung, Schlafstörungen, Gesundheitsrisiken), Fahrzeugarten (Personen-, Güter- und Hochgeschwindigkeitsverkehr) und Tageszeiten (Tag, Abend, Nacht) nahe. Auch scheint der Abstand zur Trasse ein wichtiger Moderator der Störwirkung zu sein⁸. Epidemiologische Untersuchungen zu den Gesundheitsrisiken durch Schienenverkehrslärm fehlen zwar, jedoch zeigen jüngere Feldstudien⁹ zu **physiologischen** Reaktionen (Erhöhung der Aufwachwahrscheinlichkeit), dass im Vergleich zum Fluglärm kein Bonus für den Schienenpersonenverkehr und sogar ein Malus für den Schienengüterverkehr bei Maximalpegeln¹⁰ über 52 dB(A) bestehen. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung scheint deshalb die Abschaffung des Schienenbonus mindestens für Belastungen, die gesundheitliche Risiken mit sich bringen (z. B. nächtlicher Güterverkehr), geboten zu sein. Daher sind vorrangig die Auslöse- und Zielwerte der Lärmsanierung umgehend um den Schienenbonus zu senken.

⁷ Siehe z. B. Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärmwirkung (2010) „Lärmbonus bei der Bahn – Ist die Besserstellung der Bahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern noch gerechtfertigt?“ UBA –Texte 23/2010, <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3934.pdf>

⁸ In der für die Ableitung des Schienenbonus maßgeblichen IF-Studie (Befragungen) von 1983 hatten die untersuchten Gebiete einen mittleren Abstand von 90 m zum Gleis; in der japanischen Untersuchung von Yano et al wurden nur Personen in Gebäuden direkt an der Trasse befragt. Die Studien von Yano et al zeigen eine höhere Störwirkung des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr.

⁹ J. Quehl et al (2011): „Dosis-Wirkungsbeziehungen aus einer Feldstudie zur Wirkung nächtlichen Bahnlärms auf den Schlaf, die psychomotorische Leistung und die Belästigung“ Lärmbekämpfung Bd. 6 (2011) Nr. 5 September.
Müller, U. et al (2010): Verbundprojekt DEUFRAKO/RAPS – Railway noise (and other modes) annoyance, performance, sleep. Abschlussbericht DLR.
<http://edok01.tib.uni-hannover.de/edoks/e01fb10/639593747.pdf>

¹⁰ in den Schlafräumen

- **Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes: Senkung der Auslösewerte, Aufstockung der Mittel (Antrag SPD, Antrag B90/GRÜNE)**
Der ALD unterstützt das Anliegen, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Schienenwegen entsprechend dem Lärmsanierungsprogramm an Bundesfernstraßen umgehend zu senken. Eine Erhöhung des Gesamtvolumens ist auch im Hinblick auf die staatliche Finanzierung der Trassenpreisboni (siehe im Folgenden) angebracht. Grundsätzlich sollte aber die Lärmsanierung an Schienenwegen in ein Verkehrslärmschutzgesetz (siehe oben) integriert werden. Eine Evaluation der bereits durchgeführten Maßnahmen ist dringend erforderlich¹¹.
- **Einführung lärmabhängiger Trassenpreise (laTP) (Antrag SPD, Antrag B90/GRÜNE):**
Die Einführung laTP auf dem Netz der DB AG ist zu Ende 2012 in Form eines 8jährigen staatlich bezuschussten Systems geplant. Der ALD hat die Einführung des Instruments begrüßt¹². Zweck des geplanten Systems der laTP ist es, Anreize für die Umrüstung der graugussklotzgebremsten Güterwagen (GG-Wagen) zu bewirken. Da die finanziellen Anreize wahrscheinlich zu schwach sind¹³, ist es erforderlich, dass nach dem Abschluss des Programms ordnungsrechtliche oder ökonomische Instrumente eingesetzt werden, die den Verkehr von GG-Wagen unterbinden oder unrentabel machen. Einer europäischen und damit diskriminierungsfreien Regelung sollte dabei Vorrang gegeben werden. Die Bundesregierung sollte sich deshalb umgehend für eine europäische Betriebsbeschränkungsrichtlinie nach dem Beispiel des Flugverkehrs¹⁴ einsetzen. Nach Auffassung des ALD sollte das System der laTP mittelfristig in ein Instrument zur Internalisierung der externen Kosten (im Rahmen eines für **alle** Verkehrsträger umgesetzten Konzepts, das **alle** externen Kosten internalisiert) weiterentwickelt werden, das den gesamten Schienenverkehr einbezieht und nach Zeiten, Orten und Emissionshöhe differenziert wird¹⁵. Die Belohnung des Einsatzes besonders leiser Güterwagen könnte schon im geplanten System laTP in Deutschland einen Innovationsanreiz liefern.
- **Umsetzung des §38 (1) BImSchG (Antrag B90/GRÜNE)**
Die zulässigen Geräuschemissionen von **neuen** oder wesentlich geänderten Schienenfahrzeugen werden – soweit es sich um „**interoperable**“, d. h. auf dem Transeuropäischen Schienennetz einsetzbare Fahrzeuge handelt – in europäischen Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI) festgelegt. Der §38 (1) BImSchG sollte deshalb genutzt werden, Grenzwerte für die **nicht operablen** Fahrzeuge festzulegen (Straßenbahnen, U-Bahnen, S-Bahnen auf separaten Netzen), da Initiativen der EU zur Regelung dieses Sektors nicht erkennbar sind. Angesichts der langen Lebensdauer von Schienenfahrzeugen ist zu überlegen, ob nicht Grenzwerte für den Bestand einzuführen wären (auch als Instrument des Fahrverbots für GG-Wagen, siehe oben). Dazu müsste aber die Regelungslogik der TSI geändert werden, was zurzeit nicht realistisch erscheint.
Nationale Regelungen sollten Wartungsvorschriften festlegen, wenn die EU dies mit den TSI nicht umsetzt.
- **Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Ermächtigung des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zu Verkehrsbeschränkungen (Antrag SPD)**
Der Schienenverkehr unterliegt im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern¹⁶ keinen Betriebsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes. Eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger ist geboten. Deshalb wird der Vorschlag der SPD unterstützt. Die Einführung eines Nachtfahrverbots für nicht TSI Noisekonforme Güterwagen ist nur im Rahmen europäischer Regelungen möglich (siehe die Anmerkungen im vorhergehenden Abschnitt). Je früher ein solches EU-rechtskonformes Verbot in Kraft tritt, desto stärker wäre der Druck, die über die laTP gebotenen Anreize auch wahrzunehmen. Es wird aber bezweifelt, dass 2015 bereits genügend umgerüstete Güterwagen zur Verfügung stehen, um den politisch gewünschten Mehrverkehr auf der Schiene noch abwickeln zu können. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind aus Sicht des Lärmschutzes eine wirksame¹⁷ kostengünstige Maßnahme, die aber abgewogen werden muss mit den verkehrlichen Einschränkungen.

¹¹ Bekanntlich war das Mittelrheintal unter den Streckenabschnitten, die zuerst lärmsaniert worden sind. Dies hat aber nicht zu einer Entschärfung der Probleme geführt, wie die anhaltenden Proteste zeigen.

¹² Siehe <http://www.ald-laerm.de/aktuelle-laermthemen/laermabhaengige-trassenpreise>

¹³ Nach den bisherigen Planungen kompensiert der an die Wagenhalter gezahlte laufleistungsabhängige Bonus nur die Kosten einer Umrüstung auf LL-Sohlen. Die dadurch bedingten betrieblichen Mehrkosten durch den höheren Verschleiß der Räder hat der Wagenhalter allein zu tragen.

¹⁴ Europäische Gemeinschaft (2002): Richtlinie 2002/30/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:085:0040:0046:de:PDF>

¹⁵ siehe auch M. Jäcker-Cüppers, R. Weinandy: Lärmabhängige Trassenpreise - Ein Instrument zur Minderung der Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr, DAGA 2011, http://www.ald-laerm.de/downloads/veranstaltungen-des-ald/publikationen/Jaecker-Cuppers_DAGA2011.pdf

¹⁶ Für den Straßenverkehr erlaubt der §45 STVO Verkehrsbeschränkungen zum Lärmschutz, für die Flugzeuge siehe Fußnote 14

¹⁷ Eine Reduzierung der Geschwindigkeit z. B. von 100 auf 70 km/h würde den Mittelungspegel um 3 dB(A) und den Maximalpegel der Vorbeifahrt um 4,5 dB(A) senken.

- **Installieren eines Lärmmonitorings (Antrag SPD)**

Nach Auffassung des ALD ist dies eine sinnvolle Forderung. Damit lassen sich die realen Geräuschemissionen des Schienenverkehrs überwachen. Das Monitoring könnte u. A. Auskunft geben über den Umrüsterfolg¹⁸ und den Wartungszustand der **Schienenfahrzeuge**. Für die Überwachung des **Netzstatus** steht mit dem Schallmesswagen der DB bereits ein bewährtes Instrument zur Verfügung, das aber in ein transparentes System überführt werden müsste.
- **Bessere personelle Ausstattung des EBA (Antrag SPD)**

Die Zulassungsprozesse von Fahrzeugen und anderen Komponenten des Schienenverkehrs dauern zu lange und sind mit hohen Kosten verbunden. Die personellen Kapazitäten des EBA sind somit zu stärken. Auch die Verfahrensregelungen sind zu vereinfachen und die Einsparpotenziale durch europäische Zulassungen zu nutzen, ohne dabei Abstriche an der Sicherheit des Schienenverkehrs zu machen.
- **Umrüstung der Güterwagen beschleunigen (Antrag SPD)**

Das Pilotprojekt „Leiser Rhein“ hatte seine Berechtigung, da zu Beginn des Projektes (2008) weder die technisch kostengünstigen Umrüslösungen (LL-Sohle) noch die erforderlichen Instrumente wie die laTP zur Verfügung standen. Die geplante Einführung der laTP ist deshalb die konsequente Umsetzung der Erkenntnisse des Pilotprojekts. Das Umrüstprogramm des Pilotprojekts ist leider nicht in dem zur Verfügung stehenden Volumen angenommen worden. Nur DB Schenker Rail hat Anträge auf Umrüstung gestellt, alle anderen Wagenhalter bisher nicht.
- **Einsatz für eine verbesserte EU-Politik (Antrag SPD)**

Die EU plant mit der Revision der Richtlinie 2001/14/EG lärmabhängige Trassenpreise in der EU einzuführen. Dazu liegen inzwischen Vorschläge der Kommission, des Rats und des Europäischen Parlaments vor. Während Kommission und EP eine **verbindliche** Einführung der laTP in Europa vorschlagen, möchte es der Rat bei einer **freiwilligen** Anwendung des Instruments seitens der Mitgliedsstaaten belassen. Ein nur freiwilliges System laTP würde aber für das Ziel einer raschen Umrüstung der Güterwagen bedeuten, dass wahrscheinlich nur wenige Mitgliedsstaaten die laTP einführen würden, was für die Güterwagenhalter, die letztlich die Umrüstentscheidung treffen müssen, ein unkalkulierbares Risiko bezüglich der Amortisation der Umrüstinvestition bedeuten würde. Wir empfehlen daher der Bundesregierung, für die verbindliche Einführung des Instruments zu votieren.
- **Ausschöpfung des Minderungspotentials an der Quelle – u. A. durch Revision der TSI Noise und durch Lärmanforderungen an die Fahrwege (Antrag SPD)**

Es ist Konsens unter den akustischen Experten, dass Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle, d. h. an Fahrzeugen und Fahrwegen, das höchste Nutzen-Kosten-Verhältnis haben. Sie sind deshalb voll auszuschöpfen. Neben den im Antrag erwähnten Maßnahmen möchten wir auf das hohe Minderungspotenzial¹⁹ der Pflege der Schienenfahrflächen hinweisen. Mit dem von der DB AG initiierten „Besonders überwachten Gleis“ (BüG: akustisches optimiertes Schleifen der Schienen **und** regelmäßige Kontrolle des Schienenzustands) liegt hierzu bereits ein bewährtes Verfahren vor.

Geräuschvorschriften für Fahrzeuge und Fahrwege sind ein geeignetes Instrument, das vorhandene Lärminderungspotenzial zu aktivieren. Deshalb ist die Forderung nach einer ambitionierten Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für die Fahrzeuge im Rahmen der Revision der TSI Noise zu unterstützen. Zentrales Problem ist aber auch hier, dass entsprechende Vorschriften für die **Fahrwege** weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene existieren und damit das Minderungspotenzial nicht ausgeschöpft werden kann. Die Bundesregierung sollte sich deshalb für eine europäische Rahmenregelung für die akustischen Eigenschaften der Fahrwege einsetzen oder – falls dies nicht durchsetzbar ist – nationale Vorgaben für die akustische Qualität der Schienenwege machen. Kernelement einer solchen Regelung ist die dauerhafte Begrenzung der Schienenrauheit nach dem Beispiel des BüG.
- **Verpflichtung der DB AG zur Umsetzung der Richtlinie zum Umgebungslärm ULR (Antrag SPD)**

Nach Auffassung des ALD ist das zentrale Problem der Umsetzung der Richtlinie, dass die Lärmaktionsplanung gemäß ULR und die laufende Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes nicht aufeinander abgestimmt worden sind. So existieren eine Prioritätenliste der Lärmsanierung auf der einen Seite und die Identifizierung von Lärmbrennpunkten nach der ULR auf der anderen Seite. Zuständig für die Lärmsanierung ist die Bundesregierung, für die Lärmaktionsplanung hingegen die so genannten zustän-

¹⁸ Es wäre ein Element in der Überprüfung der Angaben der Wagenhalter, die nach dem geplanten System die Laufleistungen ihrer umgerüsteten Wagen selbst angeben.

¹⁹ Das Lärminderungspotenzial einer Umrüstung der Güterwagen wird von Politik und Sektor häufig mit 10 dB(A) angegeben. Auf realem durchschnittlich gutem Gleis beträgt es aber nur 5 dB(A) (vgl. den Entwurf der Schall 03 von 2006). Erst in Kombination mit einer besonders glatten Schiene gemäß BüG und mit regelmäßiger Wartung der Radlaufflächen lassen sich annähernd 10 dB(A) erreichen.

digen Behörden, i. d. R. die Kommunen. Für die effektivere Umsetzung der beiden Programme ist deswegen eine Harmonisierung der wichtigste Schritt.

Straßenverkehrslärm

- **Berücksichtigung des Lärms in der Lkw-Maut (Antrag SPD)**
Nach der neuen RICHTLINIE 2011/76/EU über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge²⁰ können die Mitgliedsstaaten eine nach Emissionen gestaffelte Lärmkomponente bei den Lkw-Straßenbenutzungsgebühren erheben. Die Bundesregierung sollte **umgehend** von dieser Ermächtigung Gebrauch machen. Dies würde nicht nur der verursachergerechten Anlastung externer Kosten entsprechen und Anreize zur Lärminderung liefern, sondern auch die Einführung des gleichen Konzepts beim Schienenverkehr erleichtern (siehe oben: Schienenverkehrslärm - Vorbemerkung).
- **Verbesserung des Lärmsanierungsprogramms an Bundesfernstraßen (Mittel, Evaluation) (Antrag SPD)**
Die Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB ist ein Schritt in die richtige Richtung, auch um die vorhandenen Bundesfördermittel auszuschöpfen. Gerade an innerstädtischen Bundesfernstraßen zeichnet sich auf Grund der Lärmkartierung im Rahmen der Lärmaktionspläne ein hoher Bedarf an Lärmschutz wegen der hohen Betroffenzahlen ab. Gegebenfalls sind die Fördermittel an den Bedarf anzupassen und zu verstetigen.
- **Absicherung von Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwänden (Antrag SPD)**
Die Synergien von Lärmschutz und der Förderung erneuerbarer Energien sollten genutzt werden.
- **Ausbau der Elektromobilität (Antrag SPD)**
E-Fahrzeuge können helfen, unsere Innenstädte vom Lärm zu entlasten, aber ihr Verkehrsaufkommen ist auf längere Sicht noch zu klein. Die Entlastung ist auf Stadtstraßen mit hohem Pkw-Anteil beschränkt. Bei frei fließendem Verkehr sind Geschwindigkeitsreduzierung und leise Fahrbahnbeläge generell wirksamer. Eindeutiger Vorteil von E-Fahrzeugen besteht jedoch bei Stop-and-go-Verkehr und bei motorisierten Zweirädern (siehe Vortrag v. T. Beckenbauer „Lärminderungspotentiale im Straßenverkehr durch Elektromobilität“²¹ auf dem 5. DEGA-Symposium, E-Mobilität & Akustik am 21.10.2011, in Stuttgart).
Warnsignale bei E-Mobilen sollten nicht eingeführt werden.
Die Förderung der E-Mobilität sollte sich an der Strategie der verursachergerechten Anlastung externer Kosten orientieren. Sie muss mit eindeutigen Förderkriterien zu Anforderungen an die Geräuschemissionen versehen werden. Wenn z.B. Elektrofahrzeuge in dem für sie typischen Betriebszustand bei geringen Geschwindigkeiten aus Sicherheitsgründen akustische Signale aussenden müssen und im höheren Geschwindigkeitsbereich wie bei anderen Fahrzeugen das Reifengeräusch überwiegt, ist eine Förderung ungerechtfertigt.
E-Mobilität kann auch durch die Einführung von Zonen gefördert werden, die für Kfz mit Verbrennungsmotoren gesperrt sind.
- **Verkehrsberuhigung auf Straßen des übergeordneten Verkehrs (Antrag SPD)**
Die Einführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch Straßenraumgestaltung und die Umsetzung von Tempo 30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen hat sich im Rahmen der Maßnahmenumsetzung (z.B. in Berlin) von Lärmaktionsplänen bewährt. Dies trifft auch für innerörtliche Bundesfernstraßen (z.B. in Brandenburg) zu. Die Möglichkeit, solche Maßnahmen grundsätzlich auch auf innerörtliche Bundesstraßen anzuwenden, sollte forciert werden.
- **Geräuschreduzierung von Auspuffanlagen (Antrag SPD)**
Die Geräuschgrenzwerte für Kfz sind seit 1995 nicht mehr gesenkt worden. Deshalb ist eine Fortschreibung der Grenzwerte – wie auch seitens der EU geplant – dringlich. Die Geräuschvorschriften müssen auch hinsichtlich der Auspuffanlagen und anderer Fahrzeugkomponenten wie Reifen eine **dauerhafte** Einhaltung des vorgeschriebenen Geräuschniveaus sicherstellen. Die Verwendung illegaler Kfz-Komponenten wie Schalldämpfer bei Motorrädern muss zusätzlich durch bessere Überwachung des realen Verkehrs (mit einfachen technischen Mitteln) unterbunden werden. Die hohen Geräuschemissionen von Kfz – wie die außerordentlich hohe und häufig unnötige Lärmbelastung durch Motorräder und

²⁰ RICHTLINIE 2011/76/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:269:0001:0016:DE:PDF>

²¹ http://www.ald-laerm.de/downloads/veranstaltungen-des-ald/Beckenbauer_Praesentation_5-DEGA-Symp.pdf

Sportwagen – sind am besten durch eine Deckelung der maximalen Geräuschemission und durch einen Verzicht auf Ausnahmeregelungen für hoch motorisierte Kfz zu erreichen.

▪ **Lärmanforderungen an Straßen (Antrag SPD)**

Lärmindernde Straßendecken haben ein hohes Minderungspotential (siehe Vortrag T. Beckenbauer „Lärmarme Fahrbahnbeläge Mehrwert bei der Straßensanierung“²² auf der ALD-Herbstveranstaltung „Lärm in der Stadt“ am 15.11.2011 in Berlin). Sie sind zudem als Maßnahme an der Quelle stadtvträglicher und in räumlich beengten Innenstädten universeller einsetzbar als andere aktive Maßnahmen auf dem Schallausbreitungsweg. Sie sollten deshalb Vorrang haben. Der ALD unterstützt daher Regelungen, die diesen Vorrang sicherstellen (z. B. Geräuschemissionsvorgaben für Straßen, Vorrang von quellenbezogenen Maßnahmen).

Straßendecken werden in der Regel im Lauf der Zeit lauter. Deshalb ist im deutschen Verkehrslärmschutzrecht die Verpflichtung zur akustischen Qualitätssicherung von Straßendecken aufzunehmen. Auf jeden Fall aber ist der Austausch der Erfahrungen und Erkenntnisse über den Bau lärmarmen Fahrbahnbeläge zwischen den Bundesländern, aber auch und gerade zwischen den Kommunen, die nicht über den Kenntnisstand und Erfahrungsschatz der Bundesfernstraßenverwaltung verfügen, zu intensivieren und zu systematisieren. Damit könnte die notwendige fortlaufende Verbesserung der verschiedenen lärmarmen Bauweisen unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit gewährleistet und befördert werden.

▪ **Beteiligung des Bundes an den kommunalen Kosten der Lärmkartierung und -aktionsplanung (Antrag SPD)**

Der auf der 71. Umweltministerkonferenz festgestellte Finanzierungsbedarf der Umsetzung der Maßnahmen für die erste Stufe der Lärmaktionspläne für Kommunen über 250 000 Einwohner hat nach wie vor Bestand. Die im Konjunkturprogramm 2 der Bundesregierung zur Verfügung gestellten Mittel zur Lärminderung an kommunalen Straßen konnten dort, wo Aktionspläne beschlossen waren, kurzfristig ausgegeben werden. Der Großteil der von Aktionsplänen betroffenen Kommunen arbeitet entsprechend den Umfragen des Deutschen Städtetages mit Nothaushalten, die für die Finanzierung der notwendigen Lärminderungsmaßnahmen keinen Spielraum lassen. Hier sind vom Bund ergänzende Finanzierungsmaßnahmen gefordert, gegebenenfalls über das Verursacherprinzip gesetzliche Einnahmequellen zu erschließen.

gez. M. Jäcker-Cüppers
Vorsitzender der Leitung des ALD
06.12.2011

²² siehe http://www.ald-laerm.de/downloads/veranstaltungen-des-ald/5-LA_Fahrbahnbelaege_Beckenbauer.pdf