

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)304-F
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

LÄRMKONTOR GmbH • Altonaer Poststraße 13 b • D-22767 Hamburg

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Ansprechpartner
Christian Popp
c.popp@laermkontor.de
Datum

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

LK / CP

9. Dezember 2011

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 14. Dezember 2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

meine auf den Straßenverkehr konzentrierte Stellungnahme bezieht sich im Wesentlichen auf den Antrag der SPD-Fraktion (Drucksache 17/5461) und – was den Schienenbonus betrifft – auch auf den Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen (Drucksache 17/4652):

Allgemein

1. „... ein wirksames Lärmschutzgesetz zu entwickeln, das die Lärmschutzvorschriften des Bundes harmonisiert und übersichtlich darstellt;“

Stellungnahme:

Das ist eine Forderung, die man prinzipiell unterstützen muss.

Ich bin mir aber mehr als unsicher, ob es sinnvoll ist, Land-, Luft- und Wasserverkehr mit Sport-, Freizeit- und Industrieanlagen in einem Gesetz abzuhandeln. Vielleicht kann sich der Sachverständigenrat für Umweltfragen dieser Thematik annehmen oder eine Gruppe erfahrener Verwaltungsrechtler, die durch „Lärmfachleute“ unterstützt werden.

LÄRMKONTOR GmbH • Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Christian Popp / Dipl.-Kaufrau Ulrike Krüger
Altonaer Poststraße 13 b • D-22767 Hamburg

Telefon: 0 40 - 38 99 94.0 • Telefax: 0 40 - 38 99 94.44 • E-Mail: Hamburg@laermkontor.de • <http://www.laermkontor.de>
Commerzbank AG • BLZ 200 800 00 • Kto-Nr. 501 050 000 • IBAN: DE41 2008 0000 0501 0500 00 • SWIFT-BIC: DRES DE FF 200
USt-IdNr. DE 153 044 973 • AG Hamburg HRB 51 885 • Steuernr.: 41/739/02714

2. „... zu prüfen, wie im Rahmen der Lärmaktionsplanung alle relevanten Lärmarten gemäß Artikel 3a der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) zusammenfassend betrachtet und bewertet werden können, um einer sektoralen Betrachtung und damit möglichen Fehleinschätzungen bei der Ergreifung von Maßnahmen gemäß § 47a bis 47e des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entgegenzuwirken. Dazu sind von der Lärmwirkungsforschung harmonisierte Berechnungsverfahren für die verschiedenartigen Lärmquellen bereitzustellen;“

Stellungnahme:

Wenn gemeint sein sollte, dass die Umgebungslärmrichtlinie eine Gesamtlärmbetrachtung fordert, liegt man falsch, da in der Anlage IV zur Umgebungslärmrichtlinie explizit die separate Darstellung der Belastungen unterschiedlicher Geräuschquellenarten gefordert wird.

Im Übrigen sehe ich nicht, wie sich die „Lärmwirkungsforschung“ in die Lage versetzen könnte, Berechnungsverfahren (ich nehme an für die Ermittlung von Pegeln) bereitzustellen.

Auf jeden Fall sollte zur Frage der Belastung durch mehrere unterschiedliche Lärmquellen (Stichwort: Mehrfachbelastungen) eine Grenzwert- und Finanzierungssystematik entwickelt und gesetzlich verbindlich gemacht werden. Um das zu erreichen müssen zunächst die europäischen (CNOSSOS-EU) und die deutschen Verfahren (wie RLS-20XX [Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 20XX] und „neue“ Schall 03) zur Schallpegelermittlung synchronisiert werden.

Eine solche Synchronisation ist allein schon deshalb sinnvoll und erforderlich, um die Menschen nicht weiter durch Lärmkarten mit und ohne Schienenbonus zu irritieren. Auch hilft ein solcher Schritt, die Zweitberechnung des Straßenverkehrslärms mit den RLS-90 zu vermeiden, die die Straßenverkehrsbehörden nahezu überall fordern, weil sie auf Basis der Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie keine Maßnahmen nach §45 StVO anordnen.

Forschung und Information:

1. „... eine Informationskampagne zu entwickeln, die zum Ziel hat, die Gesellschaft über das Problem Verkehrslärm aufzuklären und umfassend über die Möglichkeiten des Einzelnen zu informieren, Verkehrslärm als Ganzes zu reduzieren;“

Stellungnahme:

Diese Forderung unterstütze ich sehr.

Ihrer Umsetzung sollten jedoch zumindest Konzepte wegweisender Schritte der Politik vorausgehen. So wäre etwa der Schienenbonus in akzeptabler Weise (und etwa nicht erst 2020 und nicht nur bei neuen Projekten) abzubauen, auf allen Autobahnen müsste eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 130 besser noch 120 km/h gelten und innerhalb geschlossener Ortschaften wäre die Regelgeschwindigkeit 30 km/h in der StVO festzuschreiben, was nicht zuletzt auch unter Kostengesichtspunkten (weniger Schilder) ein sinnvoller Schritt in die richtige Richtung wäre.

Schienenverkehrslärm

„... auf die Deutsche Bahn AG dahingehend einzuwirken, dass sie ihren Verpflichtungen nach der Umgebungslärmrichtlinie bzw. deren Umsetzung in deutsches Recht vollumfänglich nachkommt und eng mit den betroffenen Kommunen zusammenarbeitet;“

Stellungnahme:

Ich kann nur erkennen, dass die DB AG nach §3 der 34. BImSchV verpflichtet worden ist, Daten für die Lärmkartierung zu liefern.

Eine lärminderungsorientierte Zusammenarbeit mit den in der Regel für die Aktionsplanung zuständigen Kommunen ist zwar wünschenswert und auch notwendig, eine Verpflichtung dazu ergibt sich bedauerlicherweise jedoch nicht aus der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im BImSchG. Dies würde ich als „Webfehler“ bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht einstufen, den man korrigieren sollte.

Straßenverkehrslärm

1. „... auf Bundesfernstraßen bei der Festlegung der Höhe der Lkw-Maut den Faktor Lärmbelästigung ausreichend zu berücksichtigen und zu prüfen, wie die Einführung lärmarmen Verkehrsträger für den Individualverkehr, wie z. B. Elektrofahrzeuge steuerlich begünstigt werden kann. Lärmschutz muss auch auf der Straße zum Wettbewerbsfaktor werden;“

2. „... mit einem gezielten Ausbau der Elektromobilität den Verkehrslärm auf der Straße zu reduzieren. Elektroantriebe reduzieren die Antriebsgeräusche und insbesondere im innerörtlichen Geschwindigkeitsbereich bis 30 km/h das Gesamtgeräusch. Damit ist die Elektromobilität geeignet, die Verkehrslärmbelastung besonders im städtischen Bereich zu entschärfen. Zudem kann sie gerade im Bereich des elektrobetriebenen Zweiradbereichs und im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge deutliche Entlastungen bringen. Motorräder stellen allgemein betrachtet Lärmspitzen dar, schwere Nutzfahrzeuge können ihre maximale Lärmerzeugung während des Anfahrvorgangs entschärfen, indem zu diesem Zeitpunkt eine elektrische Unterstützung erfolgt. Forschung und Entwicklung sind zu verstärken, die Markteinführung unter Umständen auch mit einem Marktanreizprogramm zu unterstützen. Bestimmte akustische Warnsignale zur besseren Erkennbarkeit der geräuscharmen Elektrofahrzeuge werden als sinnvoll erachtet, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf das neue Hören im Straßenverkehr zu schärfen. Insbesondere Hörgeschädigten und Menschen mit eingeschränktem Hörvermögen ist dabei Rechnung zu tragen;“

Stellungnahme:

Bei Elektrofahrzeugen muss man nochmals ganz genau hinschauen und überlegen, ob diese in der ökologischen Gesamtbilanz und insbesondere bei Berücksichtigung der Reifen-/Fahrbahngeräusche und der „Warn-Klingelei“ einen relevanten Beitrag zur Lösung des Lärmproblems leisten können.

Der letzte Satz der Forderung 1 hört sich politisch korrekt an, müsste aber konkret mit Leben gefüllt werden.

3. „... in einem zeitlich und regional begrenzten Modellversuch Städten und Gemeinden die Möglichkeiten zu erleichtern, auch auf Straßen des übergeordneten Verkehrs verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Lärminderung ergreifen zu können. Die Einrichtung von Zone-30-Bereichen soll hier ausdrücklich ermöglicht werden, um die Wirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Lärminderung und Verkehrsfluss zu untersuchen;“

Stellungnahme:

Die Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsfluss auf die Lärminderung sind bekannt. Wofür werden also schon wieder Modellversuche benötigt? Es gibt doch genügend gute Beispiele (etwa in Berlin oder in Celle) die

zeigen, wie es gehen kann.

Wichtig wäre es, die Straßenverkehrsbehörden (die leider immer noch zu oft für die „Leichtigkeit des Verkehrs“ und damit gegen den „ruhigen Nachtschlaf der Lärmbetroffenen“ entscheiden) durch eine Überarbeitung von §45 StVO (und damit verbunden der Lärmschutz-Richtlinien StV) in ihrer „lärminderungsoptimierten Ermessensausübung“ zu unterstützen.

Anmerkung:

Entscheidend für die Realisierung wirksamer Maßnahmen zu Lärminderung auch an Hauptverkehrsstraßen sind nach aller vorliegenden Erfahrung Menschen (meist in der kommunalen Verwaltung), die die Lärminderungssache zu ihrer machen.

4. „... umgehend Lärmanforderungen an das Emissionsverhalten von Straßen zu entwickeln und eine Verankerung in den Bauvorschriften zu prüfen. Dabei ist das technisch machbare Lärminderungspotenzial zugrunde zu legen;“

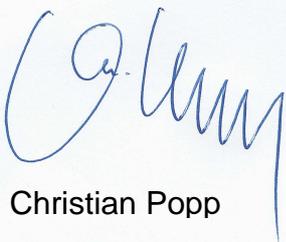
Stellungnahme:

Im Prinzip ist diese Forderung zu unterstützen.

Was in Deutschland fehlt, ist jedoch eine gut koordinierte, systematische Erprobung von für den Innerortsbereich geeigneten Straßenbelägen mit lärmindernder Wirkung. Ein entsprechendes Erprobungsprogramm könnte – wie bereits in den 1980er und 1990er Jahren für den Außerortsbereich erfolgreich geschehen – von der Bundesanstalt für Straßenwesen und dem Umweltbundesamt gesteuert (und finanziert) werden.

Gelingt es nicht, für die Innerortsstraßen, die die meisten Lärmbetroffenen in Deutschland erzeugen, geeignete Straßenbeläge sicher zu identifizieren, werden die Kommunen weiter an individuellen Lösungen „basteln“, ohne von den Erfahrungen anderer zu profitieren.

Mit freundlichen Grüßen



Christian Popp