

Thesen - Workshop „Fluglärm“

1. Die Kombinationswirkungen nächtlichen Lärms unterschiedlicher Verkehrsträger sind noch weiter zu untersuchen. Erste Ergebnisse von Laborstudien sind – soweit möglich – noch durch Feldstudien zu ergänzen. Das gilt auch für den Tagzeitraum.
2. Nach derzeitigem Stand sind die Aufwachreaktionen bei gleichen Maximalpegeln bei Fluglärm gegenüber Straßen- und Schienenlärm zwar geringer, jedoch handelt es sich in der Regel vermutlich aufgrund ihrer Länge um erinnerliche Ereignisse.
3. Aufgrund der bis jetzt vorhandenen Ergebnisse drängt sich eine Überprüfung des Schienenbonus zumindest in der Nacht auf.
4. Eine landesweite Flughafenplanung in Deutschland - wie in der Schweiz - ist wichtig und wünschenswert.
5. Die rechtlichen Grundlagen eines solchen Flughafenkonzepts sind noch zu erarbeiten. Das gilt auch für die nachgelagerten Umsetzungsprozesse.
6. Das Inkrafttreten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm bringt weitestgehend Rechtssicherheit. Einzelfragen der Umsetzung, insbesondere im untergesetzlichen Regelwerk, sind noch offen bzw. zu klären.
7. Die Behandlung nächtlichen Fluglärms ist in der Rechtsprechung nach wie vor eine zentrale Fragestellung. Die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten sind im Lichte der rechtlichen Vorgaben zu einem gerechten Ausgleich zu bringen.
8. Einwendungserfassung und -bearbeitung für die Vorbereitung der Anhörungen und der Entscheidungsfindung sind zwingend erforderlich.

Thesen - Workshop „Schienenlärm“

1. Im Sommer 2008 gab die Europäische Kommission mit ihrer Strategie „Greening Transport Package“ ihre Schwerpunkte zur Bekämpfung des Eisenbahnlärms bekannt: Durch Umrüsten des bestehenden Güterwagenparks auf lärmarme Technik will sie dem Schienenlärm an der Quelle begegnen.
2. Die erfolgreiche Umsetzung des „Greening Transport Package“ setzt in der Praxis erprobte technische Lösungen zu marktfähigen Kosten voraus.
Zur Beschleunigung des geplanten Umrüstungsprozesses will die Kommission Anreizsysteme, wie beispielsweise lärmabhängige Trassennutzungsgebühren, einführen. Studien zeigen allerdings, dass deren Einführung sehr komplex und kostspielig sein kann. Eine direkte Förderung der Umrüstung wäre vorzuziehen.
Insgesamt ist der Umrüstungsprozess auf europäischer Ebene zu harmonisieren und gemeinsam so zu gestalten, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahn-Güterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern gewahrt bleibt.
3. Von Politik und Technik sind noch eine Reihe von Problemen zur Schaffung wirksamer Anreizsysteme sowie der technischen Entwicklung lärmarmer Bremstechnik zu lösen, um die angestrebten Lärminderungsziele zu erreichen.
4. Zur wirksamen Umsetzung der strategischen Ziele ist ein Komplex an technischen Maßnahmen am System Rad-Schiene erforderlich. Wichtig dabei ist auch, dass der gesamte europäische Personen- und Güterwagenpark, sowohl der staatlichen Bahnen wie auch privater Eigentümer in die Lärmsanierung einbezogen werden. Dabei sind sehr differenzierte Rahmenbedingungen in den einzelnen Mitgliedsländern zu beachten.
5. Ziel der Deutschen Bahn bis 2020 ist es, den Schienenlärm zu halbieren. Wichtige Bausteine dabei sind die Neuanschaffung bzw. Umrüstung von Güterwagen mit Verbundstoffsohlen sowie das Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen. Zur Förderung dieses Programms stellt die Bundesregierung jährlich 100 Mio. € zur Verfügung welche von der Deutschen Bahn in ihren Programmen auch umgesetzt werden.
6. Im Rahmen des Konjunkturpakets II werden weitere, völlig neue innovative Lärmschutzmaßnahmen mit dem Ziel untersucht, durch technische Maßnahmen den Schienenlärm bereits in unmittelbarer Gleisnähe zu vermeiden und lästiges Dröhnen von Brücken deutlich zu dämpfen. Die Bundesregierung stellt hierfür in den Jahren 2009 – 2011 nochmals 100 Mio. € bereit. Die Umrüstung der Güterwagen auf Verbundstoffsohlen wird im Rahmen eines Pilotprojektes mit 40 Mio. € staatlich gefördert.
7. Neue, innovative Lärmschutzmaßnahmen können nur dann Wirkung entfalten, wenn diese auch zügig in der Genehmigungspraxis ihre rechtliche Anerkennung finden. Politik, Anlagenbetreiber und Verkehrsunternehmen sind gemeinsam gefordert, entsprechende Wege zur Beschleunigung zu finden.
8. Es befinden sich eine Reihe erfolgversprechender Innovationen auf dem Weg. Ausgewählte Lösungen wurden im Workshop Schienenlärm vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Bei den Erschütterungen zeigte sich, dass Masse-Federsysteme auf dem Markt sind, mit welchen die Erschütterungsproblematik vielversprechend angegangen werden kann.
9. Die Lärmreduktion der Eisenbahnen bleibt eine anspruchsvolle Aufgabe, doch die in den letzten Jahren von Politik und Technik erarbeiteten Lösungen stimmen zuversichtlich, dass die Lärmproblematik vor Ende des nächsten Jahrzehntes gelöst sein wird.

Thesen - Workshop „Strassenlärm“

1. Beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sollte eine Abnahmemessung der Emission der Straßenoberfläche mit der CPX-Messmethode (Messanhänger) ggf. in Kombination mit einzelnen SPB-Messungen (statistische Vorbeifahrt) erfolgen.
2. Eine umfassende Zustandserfassung der schalltechnischen Eigenschaften von Straßenoberflächen in Hinblick auf eine ev. erforderliche Sanierung sollte angestrebt werden.
3. Innerorts sind SPB-Messungen aufgrund der Randbedingungen meistens nicht durchführbar. Hier ist die CPX-Messmethode anzuwenden.
4. Gefordert wird eine gesetzliche Regelung der Lärmsanierung einschließlich der Festschreibung von Sanierungsgrenzwerten, die deutlich unter den heute angewendeten liegen sollten.
5. In-situ-Messungen (Adrienne-Verfahren) an einer Lärmschutzwand nach DIN CEN/TS 1793-5 haben gegenüber Hallraummessungen nach DIN EN 1793-1 ca. 50% geringere Werte ergeben. Dieser Effekt ist systematisch zu untersuchen. Ggf. sind die Regelwerke daran anzupassen.
6. Die Vornorm DIN CEN/TS 1793-4 ist in der derzeitigen Fassung ungeeignet für die Beurteilung der Verbesserung der Schirmwirkung und den Vergleich diverser Aufsätze. Die Einführung eines „Verbesserungsmaßes“ als Messmethode ohne Anhebung der Referenzhöhe ist ein möglicher Lösungsansatz für die Vergleichbarkeit von Aufsätzen.

Das Ergebnis dieses Prüfverfahrens sagt jedoch nichts über die Fernfeldwirkung von Lärmschutzwandaufsätzen aus.
7. Da ein einheitliches europäisches Rechenverfahren zur Straßenverkehrslärberechnung (HARMONIOISE, IMAGINE) z.Z. nicht zu erwarten ist, sollte die Neufassung der RLS-90 forciert werden.
8. Nach der Richtlinie 20/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) sollte die Dosis-Wirkungs-Relation für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung herangezogen werden. Bisher vorliegende Studien führen zu unterschiedlichsten Ergebnissen. Abhilfe kann nur durch eine nach einheitlichen Maßstäben erarbeitete, möglichst europaweite Studie geschaffen werden.
9. In Zukunft ist die Umsetzung genereller emissionsbegrenzender quellseitiger Maßnahmen weiter zu verstärken, z.B. Förderung leiserer Reifen, Förderung lärmarmen Straßenbeläge.
10. Bei einer „Fensterlösung“ von Lüftungseinrichtungen ist von einer Mehrfachnutzung Schallschutz/Wärme- und Luftaustausch zu profitieren.