

## VERKEHRSLÄRM

Berechnungen des Umweltbundesamtes zeigen, dass etwa 13 Millionen der Einwohnerinnen und Einwohner in Deutschland mit Geräuschpegeln belastet sind, die deutliche lärmbedingte Gesundheitsrisiken und zunehmende Schlafstörungen verursachen: Das Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, steigt bei Männern um etwa 30 Prozent, falls sie längere Zeit in Gebieten mit hohem Verkehrslärm wohnen, deren mittlerer Schallpegel im Außenbereich am Tag über 65 Dezibel (dB(A)) liegt.

Laut einer Studie des Umweltbundesamtes besteht zwischen Fluglärm und erhöhtem Arzneimittelverbrauch ein direkter Zusammenhang. Fluglärm führt dazu, dass die Fluglärm betroffenen häufiger den Arzt aufsuchen und die Ärzte diesen mehr Medikamente verschreiben.

Von Seiten der Politik gibt es nur zaghafte Versuche, das Verkehrslärmproblem anzugehen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, dass die Umgebungslärmbelastung anhand von Lärmkarten ermittelt, die Öffentlichkeit über die Auswirkungen des Umgebungslärms informiert wird und Aktionspläne unter Mitwirkung der Öffentlichkeit zur Verhinderung bzw. Minderung des Umgebungslärms aufgestellt werden.

Die Richtlinie legt allerdings keine Lärmgrenzwerte fest. Das soll erst zu einem späteren Zeitpunkt geschehen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Februar 2007 ein „Nationales Verkehrslärmschutzpaket“ vorgelegt. Das Paket umfasst die Sammlung laufender Lärmschutzmaßnahmen und die Ankündigung neuer Maßnahmen.

## KONTAKT

Im Deutschen Bundestag ist der promovierte Biologe verkehrspolitischer Sprecher sowie stellvertretender Sprecher des Fraktions-Arbeitskreises II "Umwelt&Energie, Verbraucher&Agrar, Verkehr&Bau, Tourismus und Sport".

Toni Hofreiter setzt sich als Mitglied des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schwerpunktmäßig für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, für Verkehrssicherheit und für zukunftsfähige Mobilitätskonzepte ein.

Als bayerischer Abgeordneter ist Toni Hofreiter mit seinem Team darüber hinaus Ansprechpartner für die Themen Natur- und Umweltschutz, Landwirtschaft und Agro-Gentechnik, soweit es sich um bayerische Belange handelt.

### Dr. Toni Hofreiter, MdB (V.i.S.d.P.)

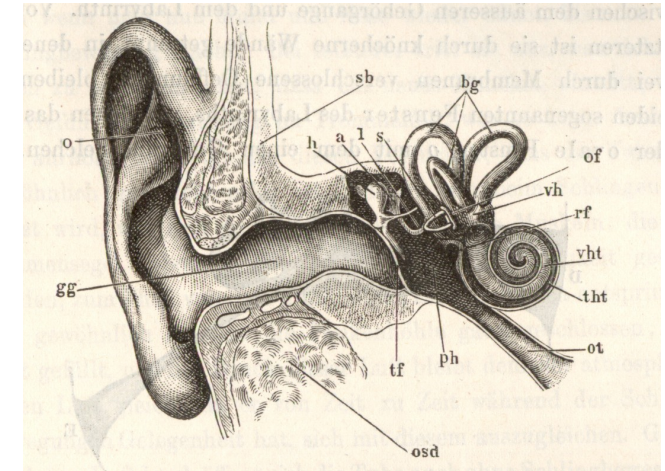
**Büro Berlin:** Skadi Krause, Rüdiger Herzog  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Tel.: 030 / 227 - 745 15, Fax: 030 / 227 - 766 45  
[anton.hofreiter@bundestag.de](mailto:anton.hofreiter@bundestag.de)

**Regionalbüro München:** Dr. Volker Leib, Markus Büchler  
Sendlinger Straße 47, 80331 München  
Tel: 089 / 46 13 65 84, Fax: 089 / 46 13 65 85  
[anton.hofreiter@wk.bundestag.de](mailto:anton.hofreiter@wk.bundestag.de)

**Regionalbüro Nürnberg:** Steffi Leisenheimer  
Bettelheimstr. 18, 90471 Nürnberg  
Tel: 0163 / 971 93 13, [leisenheimer@toni-hofreiter.de](mailto:leisenheimer@toni-hofreiter.de)

**Regionalbüro Landshut:** Rosi Steinberger  
Rosenweg 12, 84036 Kumhausen  
[steinberger@toni-hofreiter.de](mailto:steinberger@toni-hofreiter.de)

## VERKEHRSLÄRM



## Dr. Toni Hofreiter

Mitglied des Deutschen Bundestags  
[www.toni-hofreiter.de](http://www.toni-hofreiter.de)

## FLUGVERKEHR

Obwohl es für den Fluglärm ein eigenes Fluglärmgesetz gibt, sind Fluglärm-betroffene gegenüber anderen Verkehrslärbetroffenen nicht bevorzugt. Das Fluglärmgesetz regelt lediglich Bauverbote in der Nähe von Flughäfen und den Ausgleich für Kosten von Lärmschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen. Die Kosten müssen von den Fluglärm-betroffenen teilweise selbst getragen werden, außerdem müssen sie erst einmal in Vorlage treten. Lärmschutz muss i.d.R. erst gerichtlich erstritten werden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Nachtruhe besteht nicht. Selbst bei Flughäfen mit Nachtruhe wird diese durch Landerlaubnisse für planmäßig verspätete Flüge systematisch aufge-weicht. Nachtflugkontingente wie am Flughafen München erschweren die Kontrolle der Einhaltung der Nachtflugregelung.

Verbesserungen wären erreichbar durch:

- Strikte Nachtflugverbote
- Strengere Grenzwerte
- Lärmabhängige Landeentgelte



## STRAßENVERKEHR

Gesetzlich geregelt ist lediglich die Lärmvorsorge an Bundesfernstraßen. Nur Anwohner neu gebauter oder wesentlich ausgebauter Bundesautobahnen oder Bundesstraßen haben ein Recht, dass bestimmte Lärmgrenzwerte eingehalten werden. Dies kann durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle oder –wände oder passive Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster geschehen. An bestehenden Bun-

desfernstraßen ist die Lärmsanierung für den Bund freiwillig. Anwohner haben darauf keinen Rechtsanspruch. Einen Teil der Kosten müssen sie sogar selber zahlen.

Kraftfahrzeuge stellen in den Städten die bei weitem größte Lärmquelle dar. Die von Kraftfahrzeugen ausgehenden Geräusche setzen sich hauptsächlich aus Antriebsgeräuschen (Motorgeräusch sowie Ansaug- und Auspuffgeräusch) und Reifen-Fahrbahn-Geräusch zusammen. Dabei hängen die Antriebsgeräusche in erster Linie von der Drehzahl des Motors, die Reifen-Fahrbahngeräusche dagegen von der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges und der Beschaffenheit von Reifen und Fahrbahn ab. Innerorts sind die Antriebsgeräusche, außerorts die Reifen-Fahrbahngeräusche bestimmend.

Verbesserungen wären erreichbar durch:

- Rechtsanspruch auf Lärmsanierung
- Tempolimit
- Vermehrter Einsatz von Flüsterasphalt
- Lärmarme und kraftstoffsparende Reifen
- Strengere Grenzwerte

## EISENBAHNVERKEHR

Die rechtliche Situation bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung ist ähnlich wie bei der Straße. Ein Lärmsanierungsprogramm gibt es bei der Schiene aber erst seit seiner Einführung 1999 unter der rot-grünen Koalition. Da der Schienenverkehrslärm bisher als weniger störend als Straßenverkehrslärm galt, profitierte die Schiene vom sogenannten Schienenbonus, der der Bahn höhere Lärmgrenzwerte als der Straße zugesteht. Die Hauptursache des Eisenbahnlärms resultiert aus den insbesondere bei Güterwagen noch weit verbreiteten Klotzbremsen aus Grauguss, die die Räder aufrauen. Dadurch entsteht mehr Lärm als beispielsweise durch die Verwendung von Scheibenbremsen. Könnten die Graugussbeläge durch Verbundstoffbeläge (K-Sohle bzw. LL-Sohle) ersetzt werden, wären Güterzüge nur noch halb so laut. Im Moment zahlen Eisenbahnverkehrsunternehmen, unabhängig wie lärmintensiv ihre Fahrzeuge sind, den gleichen Trassenpreis. Anreize zur Umrüstung der Fahrzeuge könnte eine lärmabhängige Gestaltung der Trassenpreise bieten.

Verbesserungen wären erreichbar durch:

- Rechtsanspruch auf Lärmsanierung
- Umrüstung auf K- oder LL-Sohle
- Neue Fahrzeuge nur mit Scheibenbremse
- Strengere Grenzwerte
- Abschaffung des Schienenbonus
- Lärmabhängige Trassenpreise

<http://www.bmu.de:80/laermschutz/themenbereiche/verkehrslaerm/doc/41275.php>