



Mehr Sicherheit.  
Mehr Wert.

# Nervensäge Lärm

Europa soll leiser werden! Dieses Ziel verfolgt die EU-Kommission unter anderem mit der Umgebungslärmrichtlinie

TÜV SÜD Gruppe

TÜV®

exklusiv bei [www.tuev-sued.de](http://www.tuev-sued.de)

## Der Inhalt in Kürze:

Lärm macht krank. So leiden in Deutschland rund 70 Prozent der Menschen unter Verkehrslärm. Für die EU-Kommission ist Lärm das Umweltthema Nummer eins. Die Kommission knöpft sich den Geräuschpegel mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Damit gibt es erstmals europaweit einheitliche Lärmindizes. Die Kommunen müssen demzufolge so genannte Lärmkarten erstellen. Daran wurde und wird auch Kritik laut. Ein umfassender Beitrag zum Thema aus dem TÜV SÜD-Journal.

### **Seite 2** **Geräuschquellen in Zahlen**

### **Seite 3** **Bevölkerung gefragt**

### **Seite 4** **Interview mit dem EU-Umweltkommissar**

Vorbeidonnernder Verkehr,  
Presslufthämmer oder die  
pfeifenden Düsentriebwerke  
von Flugzeugen – unsere  
technisierte Welt steckt  
voller Geräuschquellen,  
die oft den Zustand des  
Erträglichen übersteigen.  
Geht es nach dem Willen  
der EU-Kommission, wird  
Europa bald leiser.



## Europa soll leiser werden

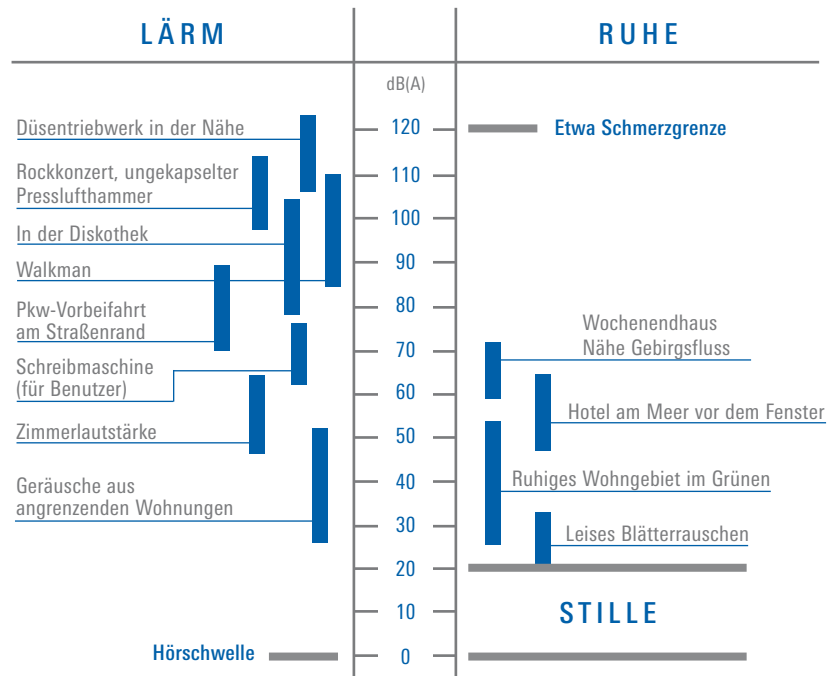
**L**ärm ist eines der größten Umweltprobleme, denen die Menschen vor allem in den großen Städten und entlang stark befahrener Straßen ausgesetzt sind. Deutschlandweit leiden rund 70 Prozent der Menschen unter Verkehrslärm, wie das Umweltbundesamt in einer Online-Umfrage herausfand. Lärm beeinträchtigt aber nicht nur die Lebensqualität, sondern kann auch zu Gesundheitsschäden führen. Schon nach wenigen Minuten treten bei sehr starkem Lärm – bei Schalldruckpegeln über 120 dB, das ist so laut wie ein Düsentriebwerk in der Nähe – akute Gehörschäden auf. Lärm versetzt den Körper zudem in permanente Alarmbereitschaft, was zu hohem Blutdruck sowie hormonellen und vegetativen Störungen führen kann. Die vielfältigen Wirkungen von Lärm auf die Gesundheit sind oft nicht nachweisbar. Für das Herzinfarktrisiko aber haben verschiedene Studien, so die NaRo-

Mi-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infarction) des Umweltbundesamts und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) von 2004, einen Zusammenhang festgestellt. Danach haben Männer, die starkem Verkehrslärm ausgesetzt sind, ein 30 Prozent höheres Herzinfarktrisiko. In seiner »Metaanalyse von 61 Veröffentlichungen zum Risiko von Kreislauferkrankungen durch Straßen- oder Luftverkehrslärm« von 2006 kommt Dr. Wolfgang Babisch vom Umweltbundesamt zu dem Schluss, dass schon bei Straßenverkehrslärm ab 60 dB(A) (Zimmerlautstärke) das Herzinfarktrisiko ansteigt. Nach Babischs Analyse können 4.000 Herzinfarkte jährlich auf Straßenverkehrslärm zurückgeführt werden. »Es ist heute allgemein akzeptiert, dass Lärm gesundheitsgefährdende Wirkungen hat«, sagt auch Dr. Erich Krämer, Umweltexperte von TÜV SÜD. Seit 15 Jahren ist Krämer für den TÜV

SÜD an der Ausarbeitung kommunaler Lärminderungspläne nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz beteiligt. Die Vorschrift zur Aufstellung von Lärminderungsplänen in Kommunen stammt aus dem Jahr 1990 (§ 47a Bundesimmissionsschutzgesetz, BImSchG). Hierzu müssen Lärmkarten erstellt werden, aus denen die Verteilung der Lärmbelastung nach bestimmten dB-Pegeln und zu verschiedenen Tageszeiten (Tag, Nacht) ersichtlich ist.

### Neue Stufe der Lärmbekämpfung

Eine neue Stufe erreichen die Bemühungen für den Lärmschutz nun mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (siehe auch Interview mit EU-Umweltkommissar Stavros Dimas auf S. 6–7). Mit ihr soll die Lärmerfassung in Europa harmonisiert und die Bekämpfung des Umgebungslärms in der Politik stärker verankert werden. Erstmals gibt es europaweit einheitliche Lärmindizes, die neben Tag- und Nachtwerten auch den Abend in die Berechnungen einbeziehen (Tag-Abend-Nacht-Index). »Lärm ist das Umweltthema Nummer eins. Die EU-Kommission hat erkannt, dass man die Dinge nicht einfach so laufen lassen kann«, meint Dr. Erich Krämer, der die europäischen Lärmschutzbestrebungen begrüßt. Verabschiedet wurde die Richtlinie mit der Bezeichnung 2002/49/EC am 25. Juni 2002. Sie betrifft zunächst Ballungsgebiete über 250.000 Einwohner, Großflughäfen und stark befahrene Straßen mit über sechs Millionen Fahrzeugen im Jahr sowie Eisenbahnstrecken mit über 60.000 Zügen im Jahr. Später werden auch Ballungsgebiete ab 100.000 Einwohner sowie weniger frequentierte Straßen und Zugstrecken erfasst. EU-Umweltkommissar Stavros Dimas zu den Zielen der EU-Lärmschutzpolitik: »Zunächst einmal soll die Öffentlichkeit über die Folgen der Lärmbelastung aufgeklärt werden. Dafür



Lärmquellen: Wie laut diverse Geräuschquellen sind, zeigt diese Grafik. Ab einem Pegel von 120 dB(A) (Düsentriebwerk) ist mit akuten Gehörschäden zu rechnen. Ist man dauerhaft Pegeln über 85 dB(A) ausgesetzt, wird man ebenfalls schwerhörig.

werden sogenannte Lärmkarten für Hauptverkehrsmittel und die größten Ballungsräume aufgestellt. Zudem will die Richtlinie die Lärmbelastung mittels Aktionspaketen bekämpfen, sodass Lärm nur dort besteht, wo er keinen Schaden anrichtet.«

Deutschland war bei der Umsetzung der Richtlinie ein Jahr im Verzug. Erst am 25. Juni 2005 statt wie gefordert am 18. Juli 2004 wurde die Richtlinie in Form des geänderten Paragraphen 47a BImSchG in nationales Recht gegossen. Die Verordnung über die Lärmkartierung – die Handlungsanweisung für die ausführenden Stellen der

➔ Lärm, vor allem vom Verkehr, ist für die meisten Menschen Umweltproblem Nummer eins.



## kontakt

Dr. Erich Krämer  
TÜV SÜD Industrie Service

+49-6196-498-545

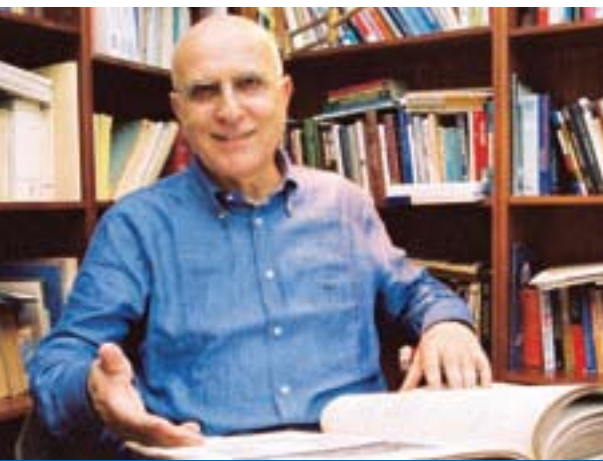
+49-6196-498-565

erich.kraemer@tuev-sued.de

www.tuev-sued.de

Kommunen und Länder – wurde am 6. März 2006 erlassen. Damit bleibt den Kommunen wenig Zeit, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Denn die EU-Umgebungslärmrichtlinie enthält gegenüber den älteren bundesdeutschen Verordnungen Termine: Bis zum 30. Juni 2007 müssen die betreffenden Städte, Luftaufsichtsbehörden und Länder strategische Lärmkarten erstellen. Mit Betroffenheitsanalysen wird ermittelt, wie viele Anwohner in den verschiedenen Gebieten mit bestimmten Dezibel-Pegeln leben. Diese Zahlen müssen nach Brüssel gemeldet werden. Thomas Schene vom Umweltamt der Stadt Stuttgart sieht den Termindruck gelassen: »Die Lärmkartierung bis zum 30. Juni 2007 ist machbar. Die Daten liegen weitgehend vor.« Die Aufgabe von Schenes Behörde ist im Wesentlichen, die von verschiedenen

Stellen, wie Tiefbauamt und Straßenverkehrsamt, erhobenen Daten zu sammeln und aufzuarbeiten. Stichtag für die ebenfalls in der Richtlinie geforderten Lärmaktionspläne ist der 18. Juli 2008. Diesen Termin sehen die Lärmenschutz-Experten mit gemischten Gefühlen. »Die Zeit für die Lärmaktionspläne ist sehr knapp, wenn man die Bevölkerung beteiligen will. Das wird sehr spannend werden«, meint Thomas Schene. Die Bevölkerung muss nämlich nicht nur informiert, sondern auch einbezogen werden. Die betroffenen Bürger sollen selbst Vorschläge zur Lärmreduzierung einbringen. Die Richtlinie spricht in diesem Zusammenhang von einer »effektiven Mitwirkungsmöglichkeit«. Welches Vorgehen zur Lärmreduzierung letztendlich in den Aktionsplänen festgeschrieben wird, ist Ergebnis des öffentlichen Diskussionsprozesses. Offen ist bisher auch,



EU-Umweltschutzkommissar Stavros Dimas

# Interview

EU-weit harmonisierter Lärmschutz für alle Bürger Europas: Stavros Dimas, seit 2004 Umweltkommissar in Brüssel, über die Ziele der EU-Umgebungslärmrichtlinie und ihre Umsetzung in den Mitgliedsstaaten.

### Welche Ziele verfolgt die EU mit ihrer Umgebungslärmrichtlinie?

Die Intentionen der Umgebungslärmrichtlinie sind vielseitig. Zunächst einmal hat sie zum Ziel, die Öffentlichkeit über die Folgen von Lärmbelastung aufzuklären. Dafür werden sogenannte Lärmkarten für Hauptverkehrsmittel und die größten Ballungsräume aufgestellt. Diese basieren auf EU-einheitlichen Lärmindikatoren. Zudem will sie die Lärmbelastung mit Aktionspaketen bekämpfen. Hinsichtlich der Lärmbelastung lässt die Richtlinie Raum für weitere EU-Maßnahmen: Auf der Basis von einzelnen Länderberichten kann die EU-Kommission schließlich beurteilen, ob ein weiterer Handlungsbedarf besteht, um künftig gegen weitere Lärmverursacher vorzugehen.

### Warum wurden bisher keine einheitlichen europäischen Grenzwerte für die zulässige Lärmbelastung eingeführt?

Die Richtlinie sieht vor, dass die Mitgliedsstaaten regelmäßig über ihre bestehenden Lärmgrenzwerte berichten. Gleichzeitig müssen sie Informationen über die Folgen übermitteln, wenn Grenzwerte überschritten werden. Zu dem damaligen Zeitpunkt wurde es nicht für nötig befunden, einheitliche Grenzwerte einzuführen.

### Ist die Umsetzung der Richtlinie ohne einheitliche Grenzwerte überhaupt praktikabel?

Ja, selbstverständlich. Die Tatsache, dass es keine einheitlichen Grenzwerte auf EU-Ebene gibt, hindert die Mitgliedsstaaten nicht daran, ehrgeizige Maßnahmen gegen Lärm zu ergreifen. Dies schließt eigene Grenzwerte ein. Die einheitlichen Lärmindikatoren werden Bürgerinnen und Bürger in Europa helfen, die Lärmbelastung besser und einfacher zu verstehen. Außerdem können die Lärmschutzgrenzwerte der verschiedenen Länder besser verglichen werden.



Gehörschutz muss sein: Wer am Arbeitsplatz starkem Lärm ausgesetzt ist, muss einen Gehörschutz tragen.

ab welchen Lärmpegeln gehandelt werden muss, denn die EU-Umgebungslärmrichtlinie enthält keine Grenzwerte.

Baden-Württembergs Umweltministerin Tanja Gönner erwartet trotzdem erheblichen politischen Druck, wenn die Lärmkarten erst einmal veröffentlicht sind. Gönner: »Was sagen wir einem Bürger, der aus der Karte für seinen Wohnort einen Pegel von über 60 dB(A) für die Nachtzeit herausliest, wenn wissenschaftliche Studien bei einem solchen Pegel den Zusammenhang mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen belegen?« Auf dem Lärmkongress 2006 des Umweltministeriums Baden-Württemberg im vergangenen Juli in Leinfelden-Echterdingen warnte die Ministerin zugleich vor zu hohen Erwartungen in Sachen Lärminderung: »Wir werden nur in kleinen Schritten vorankommen.« ■

### Welche Sanktionen drohen den Mitgliedsstaaten, die den Zeitplan für die Erstellung der Lärmkarten und Aktionspläne nicht einhalten?

Die Überführung der Richtlinie musste bis zum 18. Juli 2004 erfolgen. Deutschland hat der EU-Kommission im Juni 2005 eine Reihe von nationalen Vorschriften mitgeteilt. Daher wurde gegen Deutschland kein Vertragsverletzungsverfahren eröffnet wie gegen andere Mitgliedsländer. Bis heute haben drei Länder, Luxemburg, Portugal und Großbritannien, noch keinerlei Vorschriften mitgeteilt. Für die EU-Kommission ist jetzt wichtig, dass die Richtlinie vollständig überführt wird. Dann erfolgt bis Ende 2007 eine Konformitätsprüfung, in der die EU-Kommission prüft, ob die Überführung der Richtlinie in den Mitgliedsstaaten mit den Bestimmungen der Richtlinie übereinstimmt. Der nächste Schritt wird dann die Umsetzung der Richtlinie sein. Die EU-Kommission wird auch dies überprüfen.

### Ist der Zeitplan für die Erstellung von Lärmkarten und die Ausarbeitung von Aktionsplänen nicht zu eng gesteckt, wenn man die Bevölkerung einbeziehen will?

Lärmkarten und Aktionspläne müssen spätestens bis zum 30. Juni 2007 bzw. bis zum 18. Juli 2008 vorbereitet werden. Das bedeutet, zwischen den beiden Maßnahmen liegt mehr als ein Jahr. Sie müssen allerdings in der Zusammenschau gesehen werden – die Aktionspläne sind sozusagen die Verlängerung der Lärmkarten. Davon abgesehen ist die Richtlinie bereits 2002 in Kraft getreten: Die Mitgliedsstaaten hatten also eine ganze Reihe von Jahren, um die Maßnahmen vorzubereiten.

### Von Kritikern werden durch den Lärmschutz finanzielle Belastungen für die Kommunen und Standortnachteile erwartet. Wie gehen Sie mit solchen Einwänden um?

Man muss da zwischen zweierlei Kosten unterscheiden: auf der einen Seite jenen

für das Erfassen von Lärmgebieten und auf der anderen denen für Maßnahmen zur Lärmbehebung. Das Erstellen von Lärmkarten ist zwar mit einiger Arbeit verbunden, aber nicht mit einer außergewöhnlichen Belastung. Und das Engagement ist notwendig. Es wäre falsch zu denken, dass »Lärm-Knotenpunkte« schon bekannt sind. Wir müssen den Lärmpegel in Bezug auf Ballungsräume oder Transportinfrastruktur auswerten, bevor wir effiziente, gemeinsame Maßnahmen dagegen ergreifen können, die klaren Prioritäten folgen. Was die Aktionspläne angeht, so hängt ihr Kostenaufwand davon ab, wie viel Ehrgeiz man da hineinsteckt – und das überlässt die Richtlinie den Behörden der Mitgliedsstaaten. Die Umgebungslärmrichtlinie erlegt den lokalen Behörden also keine übermäßige Last auf, sie kann vielmehr die Lebensqualität und die Gesundheit der Bürger und Bürgerinnen erheblich verbessern.

TÜV SÜD-Download

exklusiv bei [www.tuev-sued.de](http://www.tuev-sued.de)

---

Redaktion  
TÜV SÜD AG  
Franz Billinger  
Westendstr. 199  
80686 München  
Telefon: +49 89 5791 - 2648  
Fax: +49 89 5791 - 2269  
[franz.billinger@tuev-sued.de](mailto:franz.billinger@tuev-sued.de)

© TÜV SÜD AG | 05-2008

TUV®

