

Für Mensch & Umwelt

Umwelt 
Bundesamt

Workshop zur Lärmaktionsplanung

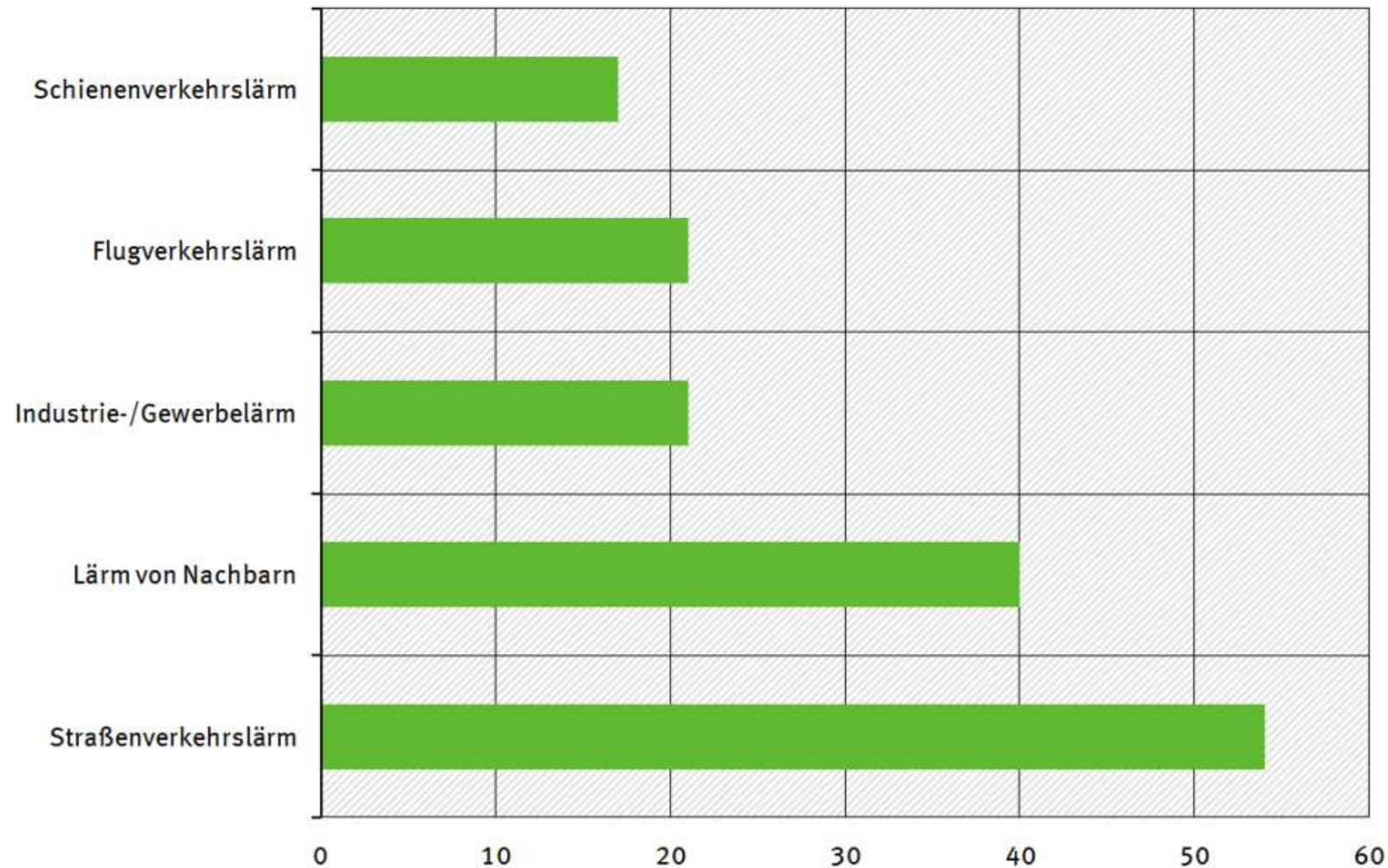
Wirkung von Lärm und was hat die Lärmaktionsplanung bisher bewirkt

Matthias Hintzsche

Fachgebiet I 3.4

Lärmminderung bei Anlagen und Produkten, Lärmwirkungen

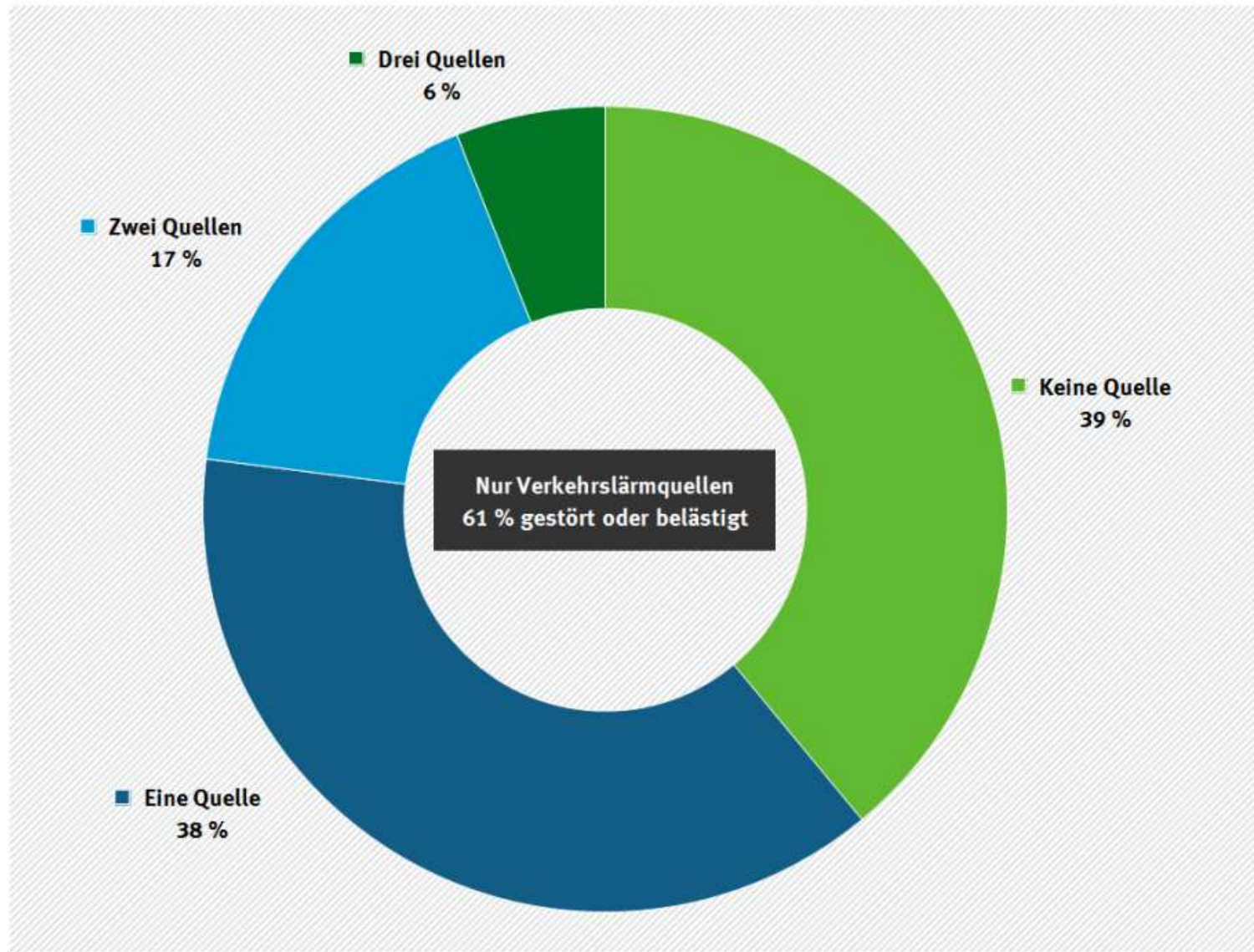
Lärmbelästigung in Deutschland (in %)



Frage: Wenn sie einmal an die letzten zwölf Monate hier bei Ihnen denken, wie stark fühlen Sie sich persönlich, also in Ihrem eigenen Wohnumfeld, von folgenden Dingen gestört oder belästigt?
N=2.000, CAPI-Befragung, Stichprobe ab 14 Jahren (2014)

Quelle: Umweltbundesamt 2015

Lärmbelästigung durch mehrere Lärmquellen (in %)



Daten: Umweltbewusstsein in Deutschland 2014

Quelle: Umweltbundesamt 2015

Lärmbedingte Wirkungen auf die Gesundheit

**Schädigung
der Gehörorgane**

**Kommunikations-
Störungen**

Schlaf-Störungen



**Kardiovaskuläre und
physiologische Effekte**

Psychische Störungen

Belästigung

Herz-Kreislauf-Krankheiten

Schallexposition



Störung intendierter Tätigkeiten



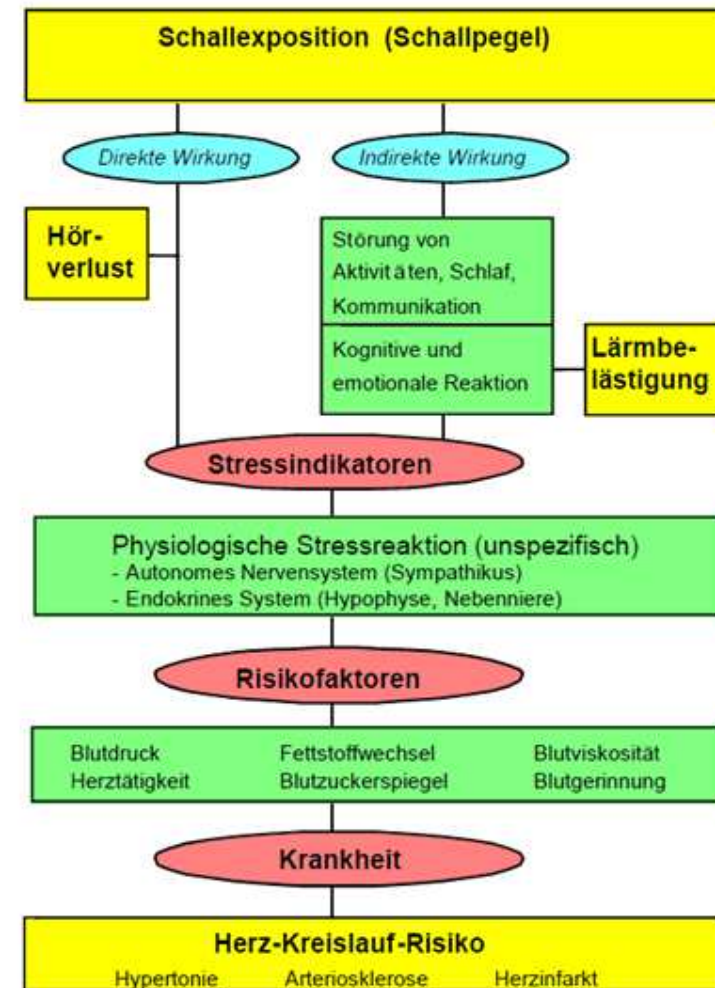
Stressindikatoren



Biologische Risikofaktoren



Herzinfarkt, Hypertonie



Quelle: Babisch, 2002

Lärmwirkungen

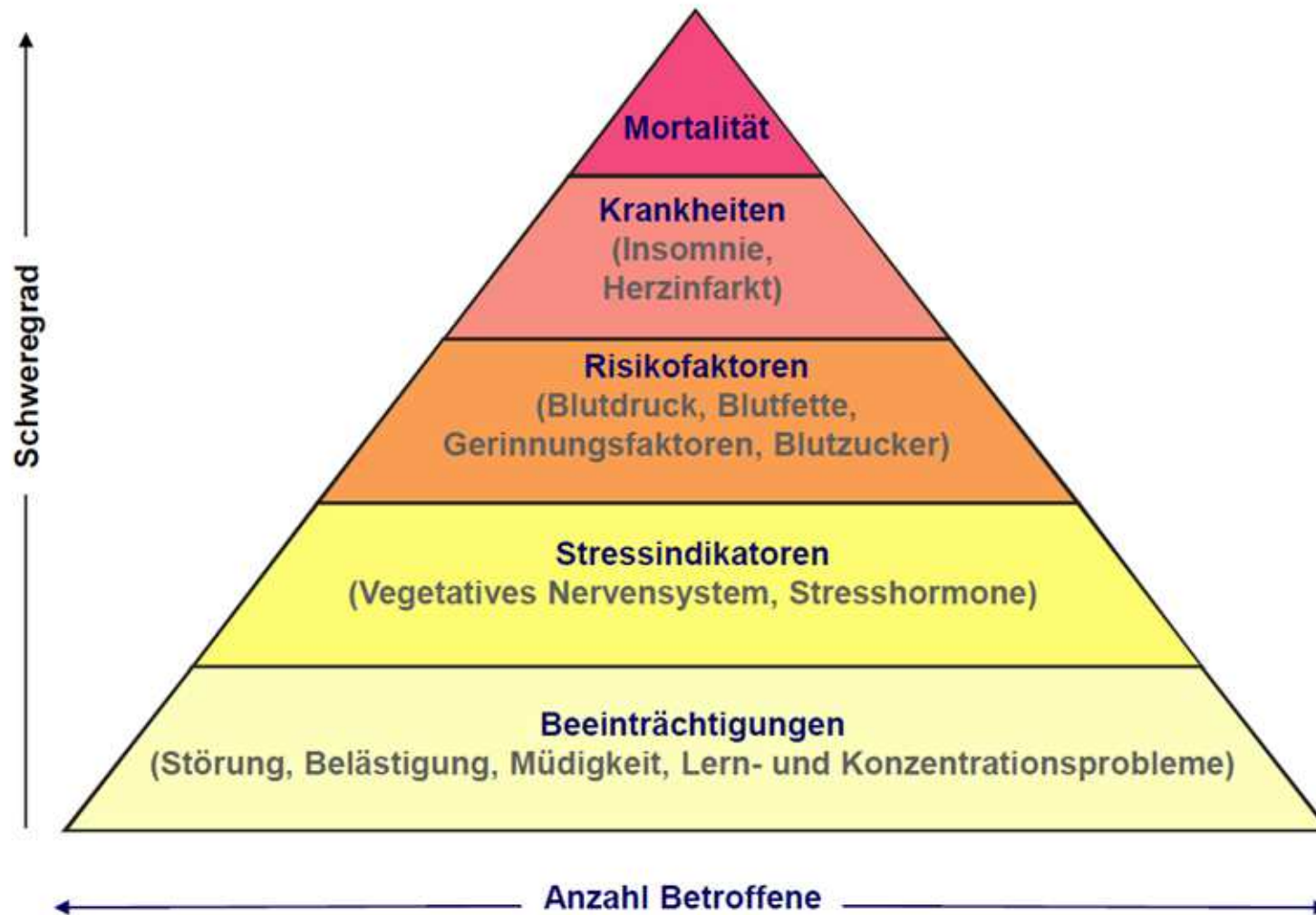


Bild: Babisch, 2002; EEA, 2009

Wirkung von Lärm und was hat die Lärmaktionsplanung bisher bewirkt

Lärmwirkungsstudie NORAH

NORAH „Noise-Related Annoyance, Cognition and Health“

Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit

Teilstudien

- Lebensqualität und Belästigung
- Schlaf
- Blutdruck
- Gesundheitsrisiken
- Kinderstudie



Verkehrslärm (Flug-, Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm) hat bei dauerhafter Exposition negative Auswirkungen auf die psychische und physische Gesundheit.

Ziele der Lärmbekämpfung

**Vermeidung
gesundheitlicher
Beeinträchtigungen**
tags/nachts **65/55 dB(A)**

**Vermeidung erheblicher
Belästigungen**
tags/nachts **55/45 dB(A)**

**Vermeidung von
Belästigungen**
tags/nachts **50/40 dB(A)**

Forderung
gemäß
BImSchG

Städtebauliche
Optimierung
z.B. DIN 18005

EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG

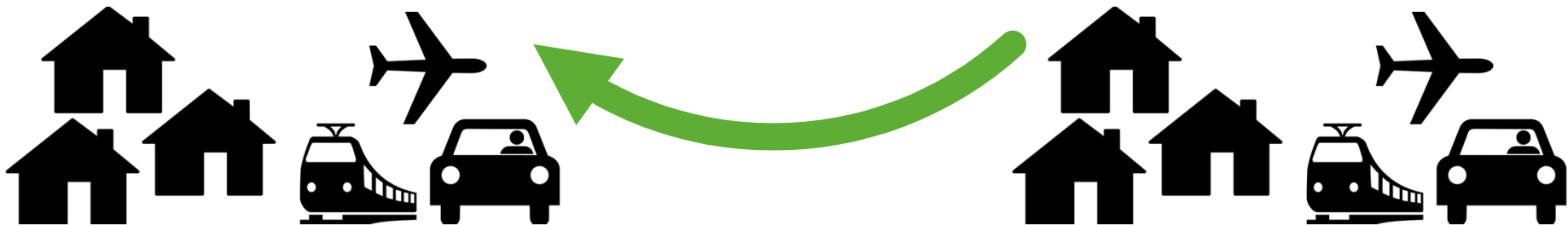


Lärmkartierung

2007, 2012, 2017, 2022 ...

Lärmaktionsplanung

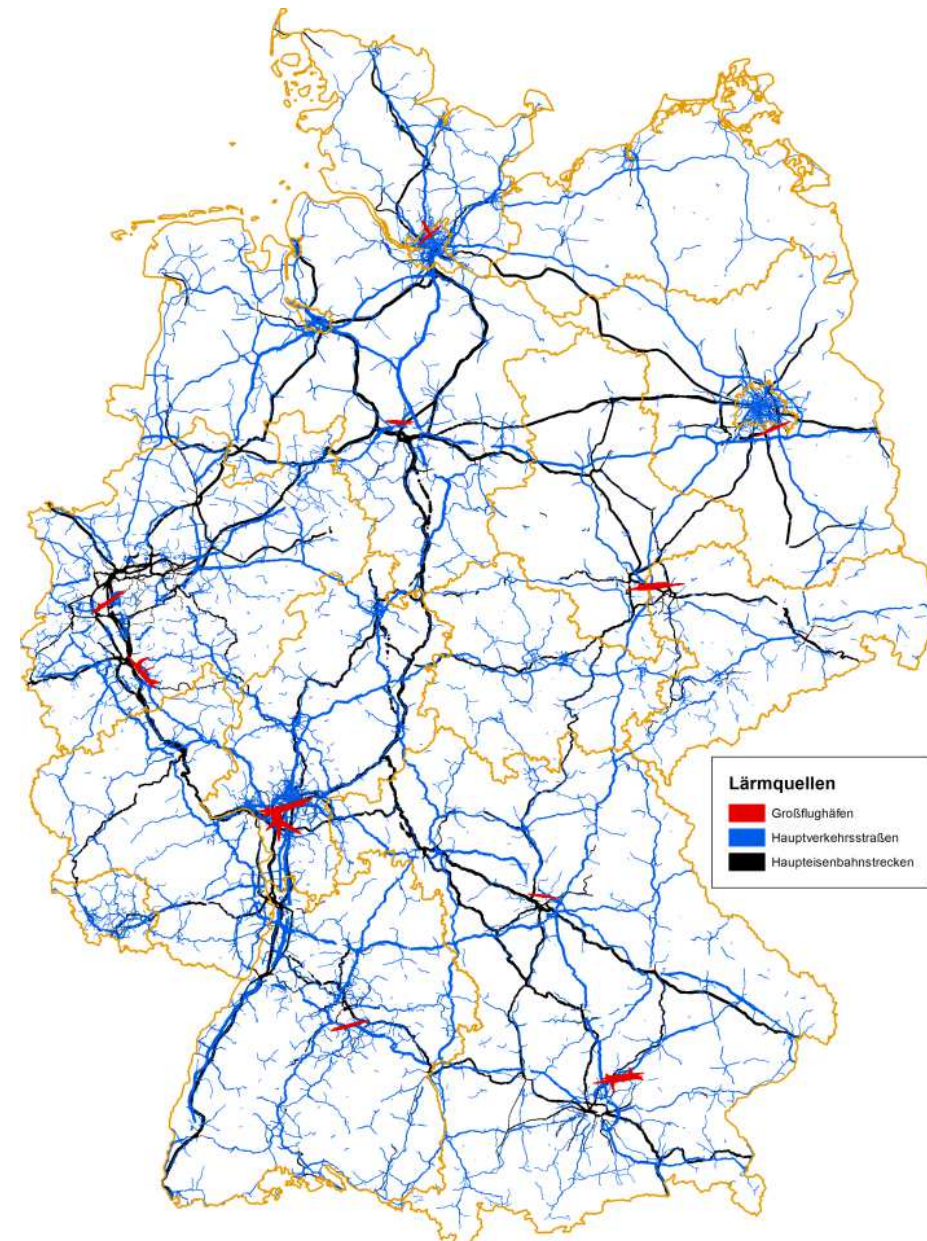
2008, 2013, 2018, 2023 ...



Kartierungsumfang 2012

- von ca. 11.500 Gemeinden
- sind ca. 6.100 Gemeinden in den Verwaltungsgrenzen betroffen
- haben ca. 5.500 Gemeinden von Lärm betroffene Bevölkerung

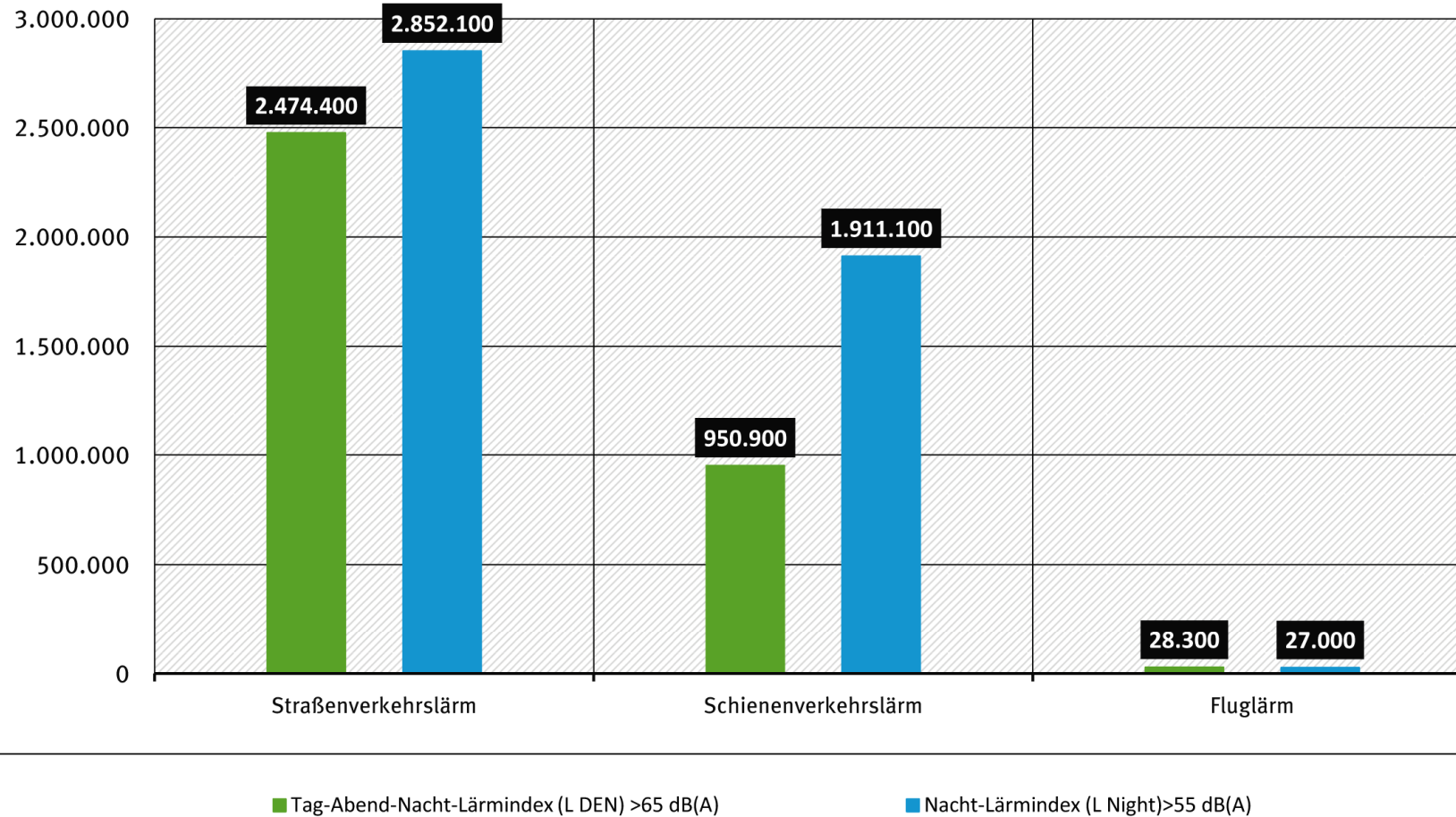
- jede zweite Gemeinde in Deutschland durch Lärmkartierung betroffen



Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm nach Umgebungslärmrichtlinie

in der Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen

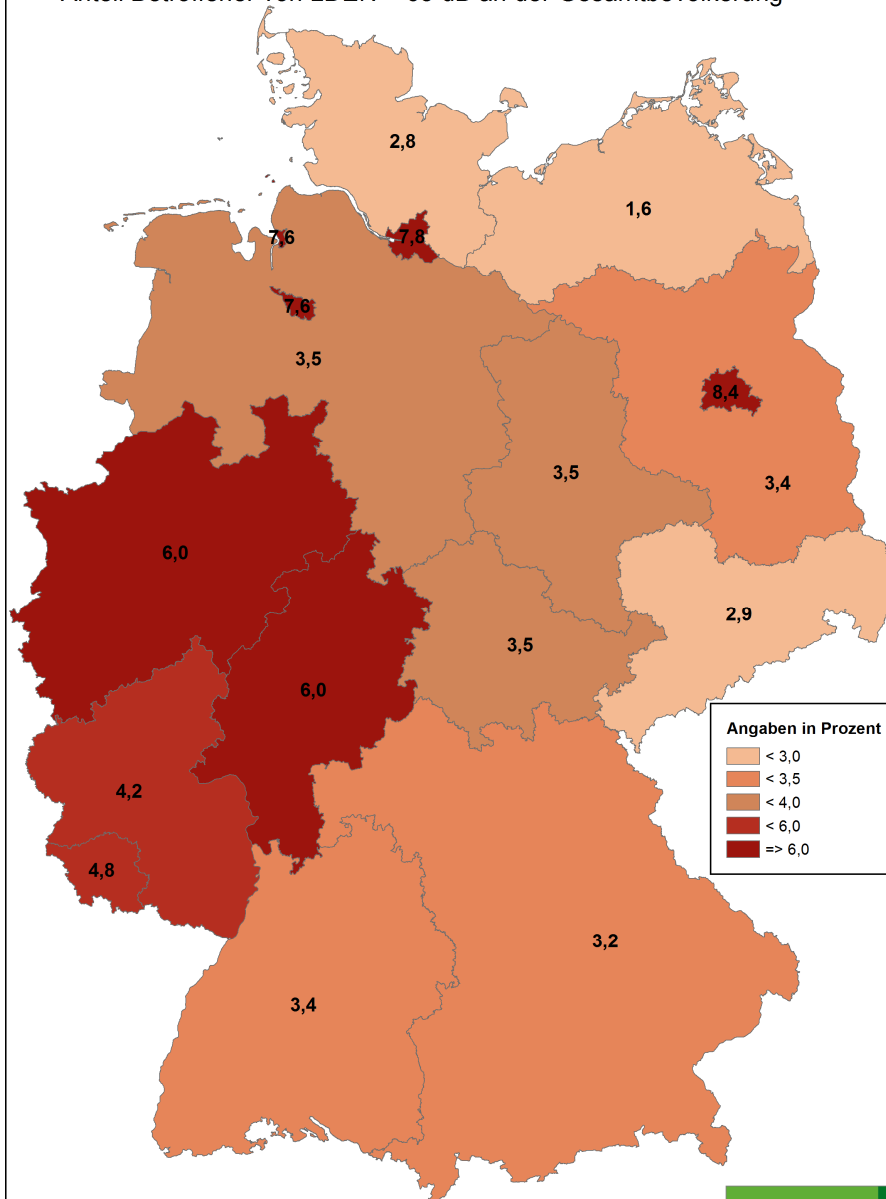
Lärmbelastete Bevölkerung, Anzahl der Personen



Stand: 30.06.2015

Quelle: Umweltbundesamt 2015, Zusammenstellung der Mitteilungen der Bundesländer und des Eisenbahn-Bundesamtes entsprechend § 47c BImSchG

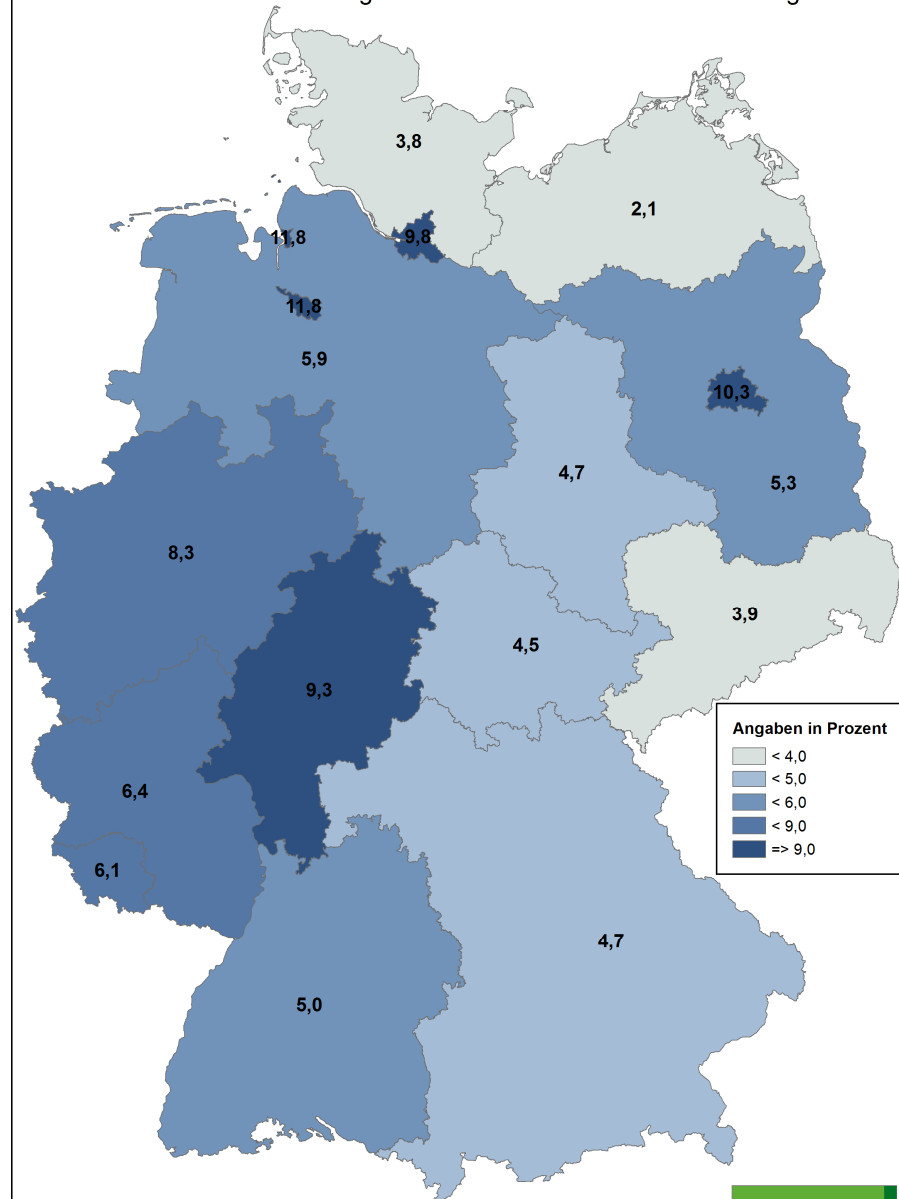
Länderinitiative Kernindikatoren
Anteil Betroffener von L_{DEN} > 65 dB an der Gesamtbevölkerung



Darstellung: Umweltbundesamt 2015, Dessau-Roßlau
Geodaten: VG 250 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2013, Frankfurt am Main
Quelle: Länderinitiative Kernindikatoren - LIKI <http://www.liki.nrw.de> 16.02.2015
Vervielfältigung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.



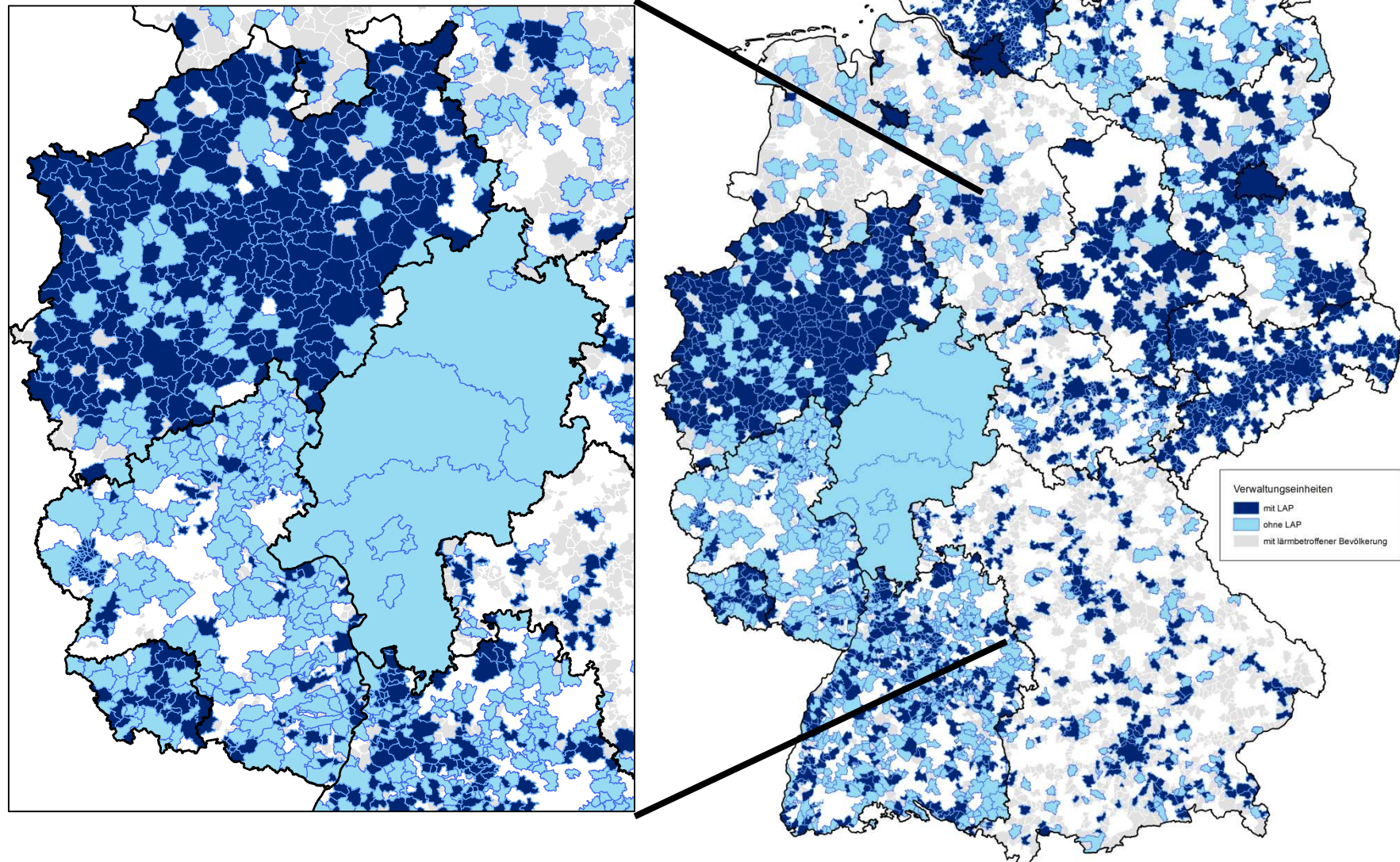
Länderinitiative Kernindikatoren
Anteil Betroffener von L_{Night} > 55 dB an der Gesamtbevölkerung



Darstellung: Umweltbundesamt 2015, Dessau-Roßlau
Geodaten: VG 250 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2013, Frankfurt am Main
Quelle: Länderinitiative Kernindikatoren - LIKI <http://www.liki.nrw.de> 16.02.2015
Vervielfältigung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.



Stand LAP an Hauptverkehrsstraßen



Was hat die Umgebungslärmrichtlinie bewirkt?

- intensive öffentliche Diskussion über Umgebungslärm
- mehr Gemeinden beschäftigen sich mit Lärminderungsplanung
- Schutz ruhige Gebiete als neuer Ansatz
- Konjunkturpaket II und Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (Lärmschutz)

Straßenverkehrslärm

- Absenkung Auslösewerte Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB
- Erhöhung Finanzmittel Lärmsanierung an Bundesfernstraßen
- Diskussion um Tempo 30

Schieneverkehrslärm

- Absenkung Auslösewerte Lärmsanierung an Bundesschienenwegen um 3 dB
- Abschaffung Schienenbonus
- Erhöhung Finanzmittel Lärmsanierung an Bundesschienenwegen
- zentrale Lärminderungsplanung beim Eisenbahn-Bundesamt

Europäische Kommission

„HÜTERIN DER VERTRÄGE“

wacht über ordnungsgemäße
Anwendung des EU-Rechts



Umgebungslärmrichtlinie

- Nationale Rechtsetzung
- Lärmkartierung
- Lärmaktionsplanung

Anlass

- Evaluation
 - Artikel 11 „Überprüfung und Berichterstattung“
 - Europäische Datenbank NOISE
- Beschwerden

Instrument

- Vertragsverletzungsverfahren
(Vorstufe: Pilotverfahren)

Wirkung von Lärm und was hat die Lärmaktionsplanung bisher bewirkt



European Commission

EU Pilot

File ref n°:	7807/15/ENVI
Member State:	DE
Commission service:	ENVI
Issue area:	Environment/AIR
File nature:	Own Initiative / Commission

- Vollständigkeit der Lärmkartierung
 - Gründe für fehlende Daten und Zeitplan
 - Kriterien bei der Erfassung von Straßen und Schienenwegen in Ballungsräumen
- Grundsätzliche Übermittlung von georeferenzierten Daten
 - Bestandsmeldung
 - Lärmkarten
 - Lärmaktionspläne
- Vollständigkeit der Lärmaktionsplanung
 - Kriterien zur Aufstellung
 - Geltungsbereich bzw. Lage
 - nur Zusammenfassungen von endgültigen Fassungen
(keine vollständigen LAPs, Entwürfe oder Versionen aus der ersten Runde)

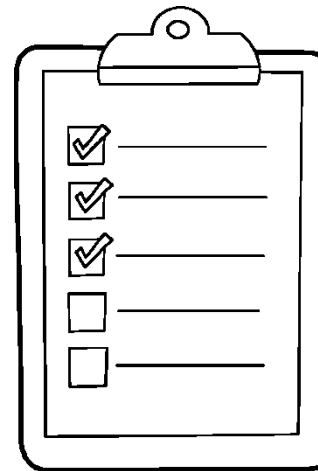


Umgebungslärmrichtlinie und REFIT

REFIT: Programm der Kommission zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung. Das EU-Recht soll einfacher werden und weniger Kosten verursachen. Ziel ist die Schaffung eines klaren, stabilen und vorhersehbaren Rechtsrahmens, der Wachstum und Beschäftigung fördert.

Kriterien

- Bedeutung
- Kohärenz
- Wirksamkeit
- Effizienz (und Auswirkungen)
- Europäischer Mehrwert



Konsultation zur Evaluierung der Richtlinie über Umgebungslärm

<https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/noise> (bis 28. März)

Vielen Dank fürs Zuhören.

Matthias Hintzsche

matthias.hintzsche@uba.de