## Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2021



### 21. Dezember 2021

## **Inhaltsverzeichnis**

1. N	ACHRICHTEN DES ARBEITSRING LARM DER DEGA	2
1.1. 1.2. 1.3.	ALD-BEIRAT KONSTITUIERT	3
1.4.	DAGA 2022 – Strukturierte Sitzung des ALD zum Schienenverkehrslärm	4
2. TI	HEMEN	5
2.1.	DIN 18005: Schallschutz im Städtebau – neue Entwurfe zur öffentlichen Kommentierung	
2.2.		
3. A	KTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	9
3.1.	UMLANDSTADT umweltschonend – Nachhaltige Verflechtung von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität	
3.2.		
3.3.	SCHUTZ VOR VERKEHRSLÄRM – ERGEBNISSE DER VERKEHRSMINISTERKONFERENZ (VMK) VOM 09.12.2021 BIS 10.12.2021	
3.4.	EU-RICHTLINIE ZUM UMGEBUNGSLÄRM – UMSETZUNG DER GEMEINSAME METHODEN DER LÄRMBEWERTU IN DEUTSCHES RECHT	
3.5.		
3.6.		
	Instandhaltungskriteriums	
3.7.	UBA-BERICHT: MOBILITÄT IN DIE ZUKUNFT STEUERN: GERECHT. INDIVIDUELL UND NACHHALTIG	16

## 1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

### 1.1. Auch 2021 geht per Zoom zu Ende

2021 bestand aus unzähligen Videokonferenzen und Hybridveranstaltungen. Dass sich Menschen persönlich begegneten, war eher selten, dafür aber umso erfreulicher – und meist auch produktiver.

Das zurückliegende Jahr bescherte dem ALD turnusgemäß einen neuen Vorstand und der Bundesrepublik eine Ampel. Letztere muss erst noch beweisen, dass sie Gutes zum Schutz der Menschen vor Lärm bewirken kann. Ein deutschlandweit geltendes Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen, das auch dem Klima gutgetan hätte, wurde bekanntermaßen schnell "wegsondiert". Möglicherweise wurde dieses Porscheenthusiasten in ihrer Freizeitgestaltung einschränkende Limit gegen die FDP-Wahlprogrammforderung nach einer einheitlichen "Regelung der Länder zum legalen Einsatz von Schalldämpfern und Nachtzielgeräten zur Lärmreduktion" (beim Jagen, siehe auch "Lärmbekämpfung" 6/2021, S. 165) eingetauscht.

Das neugewählte Vorstandstrio (Beckert, Popp, Schreckenberg) stürzte sich unmittelbar nach der Mitgliederversammlung am 1. Juni 2021 in die Arbeit. So waren die Beteiligung des ALD an der DAGA in Wien, die DACH-Konferenz sowie die geplante Fluglärm-Veranstaltung zu planen und umzusetzen.

Über die DAGA wurde schon ausführlich an anderen Orten berichtet. Das DACH-Treffen mit den Kollegen aus Österreich und der Schweiz fand am 3. und 4. November 2021 in Stuttgart unter Beteiligung des ALD-Beiratsmitglied Thomas Marwein MdL statt. Besonders intensiv wurden die schweizerischen Aktivitäten zum Bauen und Planen in lärmbelasteten Bereichen sowie die Festlegung neuer Grenzwerte für Verkehrslärm vor dem Hintergrund der WHO-Empfehlungen aus 2018 diskutiert. Großen Raum nahm zudem die Überwachung von Motorradlärm unter dem Gesichtspunkt der Erfahrungen mit Meduse ("Lärmradar") und Leitpfostenmessungen ein. Das nächste DACH-Treffen soll 2022 in der Schweiz stattfinden.

Im Herbst konstituierte sich die Arbeitsgruppe ALD-Beirat in einer (Video-)Sitzung. Dem Beirat gehören an: Michael Jäcker-Cüppers (Sprecher des ALD-Beirats), Dr. Regina Heinecke-Schmitt (Abteilungsleiterin im Sächsischen Staatsministerium für Energie Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft), Prof. Dr.-Ing. Martin Jäschke (HafenCity Universität Hamburg), Antje Janßen (Geschäftsführerin der LK Argus Kassel GmbH), Thomas Marwein MdL (Lärmpolitischer Sprecher der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und Petitionsausschussvorsitzender, Stuttgart) und Prof. Dr. Susanne Moebus (Leiterin des Instituts für Urban Public Health des Universitätsklinikums Essen).

Eine Veranstaltung zum Fluglärm (insbesondere dem von Landeplätzen) konnte aus den hinlänglich bekannten Gründen nicht als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden. Deshalb wurde mit dem ALD-Panel – das ist die Video-Aufzeichnung eines Podiumsgesprächs – ein neues Format entwickelt, das auf der ALD-Homepage veröffentlicht wurde (siehe unter <a href="https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2021/ald-panel-fluglaerm">https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2021/ald-panel-fluglaerm</a>).

Nicht vergessen werden sollten die von Michael Jäcker-Cüppers verantworteten Newsletter, die mit umfangreichen Informationen mehr als 700 Interessierten wertvolles Hintergrundmaterial liefern. Auch die den Vorstand insbesondere bei Anfragen zu Lärmproblemen unterstützenden Kollegen Hermann Lewke und Bernd Lehming und Frau Baumer mit ihrer Tätigkeit in der DEGA-Geschäftsstelle sollten nicht unerwähnt bleiben.

2021 war anders als andere Jahre. Wir hoffen, dass 2022 wieder etwas mehr wie andere Jahre wird.

In diesem Sinne wünschen Ihnen alles Gute

Christian Beckert, Christian Popp und Dirk Schreckenberg

#### 1.2. ALD-Beirat konstituiert

Die "neue" ALD-Leitung beschloss im Sommer, einen Beirat zu installieren, der aus bis zu acht Persönlichkeiten aus dem Bereich des Schutzes vor Lärm bestehen kann. Die Beiratsmitglieder und deren Sprecherin oder Sprecher werden von der ALD-Leitung berufen.

Die ALD-Leitung verspricht sich vom Beirat, dass dieser

- ... die ALD-Leitung mit seinem Wissen und seiner Erfahrung insbesondere im wissenschaftlichen und im politischen Raum unterstützt,
- ... Ideen für Aktivitäten einbringt und Anregungen für Projekte gibt,
- ... Erfahrung und Kontakte im Umfeld der Lärmbekämpfung mitbringt und
- ... stets einen kritischen Blick auf das Außen- und Innenleben des ALD hat.

Der erste Beirat traf sich am 19. Oktober 2021 zu seiner konstituierenden Sitzung noch digital und setzt sich wie folgt zusammen:

Mitglied	Institution
Dr. Regina Heinecke-Schmitt	Sächsisches Staatsministerium für Energie Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft (Leiterin der Abteilung 4 – Wasser, Boden, Wertstoffe)
Michael Jäcker-Cüppers	ALD (Sprecher des Beirats)
Prof. DrIng. Martin Jäschke	HafenCity Universität Hamburg (Immissionsreduzierung in urbanen Räumen)
Antje Janßen	LK Argus Kassel GmbH (Geschäftsführerin)
Thomas Marwein MdL	BW Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen (Lärmpolitischer Sprecher der Landtagsfraktion und Petitionsausschussvorsitzender)
Prof. Dr. Susanne Moebus	Universitätsklinikum Essen (Leiterin des Instituts für Urban Public Health)

## 1.3. ALD-Panel Fluglärm veröffentlicht

Am **3. Dezember 2021** führte der ALD in Hamburg ein Fluglärm-Panel durch.

Der Fluglärm steht zurzeit nicht mehr so stark im Fokus wie dies noch 2019 der Fall war. Dennoch ist er da. Dies ist insbesondere im Umfeld der rund 400 Landeplätze in Deutschland der Fall, aber auch die Flugbewegungen an den Verkehrsflughäfen nehmen wieder zu.

Unter der Moderation von Margit Bonacker (konsalt GmbH, Hamburg) diskutierten Dr. Christian Beckert



(ALD-Vorsitzender, Magdeburg), Wolfgang Born (Beirat der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V., Braunschweig) und Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (Fluglärmschutzbeauftragte in der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Hamburg).

Angesprochen wurden Optionen, wie die Belastung durch Lärm aus der Luftfahrt vermindert werden kann. Die Moderatorin wies zu Anfang darauf hin, dass Fluglärm nach einer Umfrage des Umweltbundesamtes von 2019 von rund einem Fünftel der Menschen in Deutschland als äußerst stark, stark oder mittelmäßig belästigend empfunden wird. In der Diskussion wurde herausgearbeitet, dass Defizite in der Rechtsetzung, die sich bis in die Genehmigungspraxis auswirken, maßgeblich zu dieser Situation beitragen. So fordert Herr Born, dass die Landeplatzlärmschutzverordnung für alle Landeplätze gelten soll und die Einschränkung auf jene wenigen Plätze mit mehr als

15.000 Flugbewegungen pro Jahr entfällt. Unabhängig davon gehört die Verordnung insgesamt auf den Prüfstand, da sie weder technische Entwicklungen zur Lärmminderung an Fluggeräten der letzten zwei Jahrzehnte noch die in dieser Zeit gewonnenen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt. Vom ALD wurde die Novellierung des Fluglärmgesetzes auf der Grundlage des Fluglärmberichtes 2017 des Umweltbundesamtes (UBA Texte 56/2017) gefordert und bedauert, dass in der letzten Legislaturperiode nicht einmal der kleine Schritt ausgeführt wurde, den die Bundesregierung in ihrem Bericht an den Bundestag (BT-Drs. 19/7220) nennt. Die Fluglärmschutzbeauftragte stellte dar, dass die Genehmigung für den Hamburger Flughafen u.a. mit der Festlegung einer Kontingentierung deutlich fortschrittlicher ist als der Gesetzgeber auf Bundesebene und gute Erfahrungen mit einer derartigen Regelung gewonnen wurden. Diese wird vom Flughafen mitgetragen und bietet den Lärmbetroffenen eine klare Perspektive, in welchem Maß die Fluglärmbelastung in Zukunft sinken wird. Am Ende des Panels äußerten die Teilnehmenden ihre auf die Zukunft gerichteten Wünsche an die Politik.

Das Fluglärmpanel ist verfügbar unter <a href="https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2021/ald-panel-fluglaerm">https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2021/ald-panel-fluglaerm</a>.

### 1.4. DAGA 2022 – Strukturierte Sitzung des ALD zum Schienenverkehrslärm

Die DAGA 2022 in Stuttgart wird vom 21. bis 24. März 2022 als hybride Veranstaltung durchgeführt (<a href="https://www.dega-akustik.de/daga2022">https://www.dega-akustik.de/daga2022</a>). Der ALD wird – wie schon auf der DAGA 2021 in Wien – eine Strukturierte Sitzung zum Schienenverkehrslärm abhalten. Es soll ein aktueller Überblick über den Stand und die Entwicklung der Bekämpfung des Schienenverkehrslärms gegeben werden. Für die Sitzung sind 21 Vorträge angemeldet, die vier Blöcken zugeordnet sind:

- A. Allgemeine Vorträge zum Lärmschutz an der Schiene
- B. Sonderthemen (Psychoakustik, AVV Baulärm, Passiver Schallschutz)
- C. Lärmschutz an den Fahrzeugen (Flachstellen usw.)
- D. Lärmschutz an den Schienenwegen

Besonders hinweisen möchten wir auf den Block A: In ihm werden wichtige nationale Akteure einen Überblick über die aktuelle und geplante Lärmschutzpolitik an den Schienenwegen präsentieren (Bundesregierung vertreten durch das Bundesverkehrsministerium BMVI/BMDV und das Eisenbahn-Bundesamt, Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung, TU Berlin).

### 2. THEMEN

# 2.1. DIN 18005: Schallschutz im Städtebau – neue Entwurfe zur öffentlichen Kommentierung vorgelegt

Der DIN e.V. hat die breite Fachöffentlichkeit davon in Kenntnis gesetzt, dass am 01.12.2021 die Norm-Entwürfe

- "E DIN 18005:2022-02, Schallschutz im Städtebau Grundlagen und Hinweise für die Planung" und
- "E DIN 18005 Beiblatt 1:2022-02, Schallschutz im Städtebau Berechnungsverfahren Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung"

erschienen sind. Diese Norm-Entwürfe werden der Öffentlichkeit zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt. Sie sind im DIN-Norm-Entwurfs-Portal unter <a href="http://www.entwuerfe.din.de">http://www.entwuerfe.din.de</a> ab dem 07.01.2022 einsehbar.

"Dieser Online-Service bietet allen Stellungnehmenden, auch denjenigen, die nicht Mitarbeiter des zuständigen Arbeitsausschusses sind, die Möglichkeit, sofort kostenfrei Inhalte von aktuellen Norm- Entwürfen zu lesen und zu kommentieren."

Nutzerinnen und Nutzer haben nach Registrierung die Möglichkeit, die aktuellen Norm-Entwürfe zu lesen und können sich zur Kommentierung anmelden. Frist für die Kommentierung ist der **7. März 2022**.

Die Entwürfe wurden vom **Arbeitsausschuss NA 005-55-70 AA "Schallschutz im Städtebau"** des DIN-Normenausschuss Bauwesen (NABau) erarbeitet. Im Ausschuss ist auch der ALD vertreten.

Die Entwürfe sollen die aktuellen Versionen

- des Teils "Grundlagen und Hinweise für die Planung" vom Juli 2002 und des
- Beiblatts 1 vom Mai 1987

ersetzen, mit dem Beiblatt also einen über 34 Jahre alten (!) Normenbestandteil.

Die separate Darstellung der Orientierungswerte in einem Beiblatt wurde beibehalten. Der ALD hatte für eine Integration der beiden Teile votiert, um somit den Orientierungswerten mehr Gewicht zu verleihen.

Für den Teil 1 wurden vor allem die normativen Verweisungen aktualisiert sowie Bilder und die vereinfachten Schätzverfahren überarbeitet. Beim Schienenverkehr ist zum einen der Schienenbonus (siehe unten) weggefallen und andererseits die vollständige Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremssysteme angesetzt worden.

Die Überarbeitung der Orientierungswerte im Beiblatt 1 hatte wegen der Bedeutung für die städtebauliche Planung einen besonderen Stellenwert. Für die Planung und Genehmigung von Wohngebäuden in Form der an Emissionsquellen wie Straßen, Schienenwege und gewerbliche Anlagen heranrückenden Wohnbebauung gibt es bekanntlich keine quantifizierten Grenz- oder Richtwerte für die Außen-Geräuschimmissionen.

"Es ist in der Rechtsprechung jedoch anerkannt, dass die Orientierungswerte der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebiets im Rahmen einer gerechten Abwägung als Orientierungshilfe herangezogen werden können." (Urteil Az. OVG 10 A 10.09 OVG Berlin-Brandenburg 15.11.2012)

So ist im aktuellen BERLINER LEITFADEN – LÄRMSCHUTZ IN DER VERBINDLICHEN BAULEITPLANUNG von 2021 festgelegt: "Die Beurteilung des Schallschutzbelanges in der städtebaulichen Planung (Bebauungspläne) erfolgt auf Grundlage der Norm DIN 18005-1:2002-07 einschließlich Beiblatt 1:1987-05."

In der DIN 18005 von 1987 war im Abschnitt "5.2 Zu- oder Abschläge  $\Delta L_{K}$ " der Schienenbonus – noch vor seiner Quantifizierung in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung 1990 – eingeführt worden: "Bei Schienenverkehr auf besonderem, unabhängigem Bahnkörper ist außerhalb von Bahnhöfen  $\Delta L_{K}$  = - 5 dB anzuwenden; dadurch wird der im Vergleich zum Straßenverkehrslärm

geringeren Lästigkeit des Schienenverkehrslärms Rechnung getragen." Im neuen Entwurf der DIN 18005 wird der Schienenbonus nicht mehr aufgeführt.

**Tabelle 1** zeigt die neuen Orientierungswerte für den Verkehrslärm. Zum Vergleich sind auch die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung aufgeführt. Die Orientierungswerte sind mit denen von 1987 identisch bis auf – siehe die grüne Markierung –

- die um 2 dB gesenkten Werte für die Kerngebiete und die
- Werte für die neu eingeführten Baugebiete "Urbanes Gebiet" und "Dörfliches Wohngebiet".

Tabelle 1: Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte beim Verkehrslärm für den Beurteilungspegel L<sub>r</sub> in dB

	חוח	19005	חוח	19005	16 DI	mSch\/	
	DIN 18005 E 12-2021		DIN 18005		16. BlmSchV 01.03.2021		
Baugebiet							
		Orientierungswerte für den L <sub>r</sub>				Immissionsgrenz-	
		in dB				werte für den L <sub>r</sub>	
						in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
Reine Wohngebiete (WR), Wochen-	50	40	50	40	59	49	
endhausgebiete, Ferienhausgebiete					(WR)	(WR)	
Allgemeine Wohngebiete (WA),	55	45	55	45	59	49	
Kleinsiedlungsgebiete(WS),					(WA,WS)	(WA,WS)	
Campingplatzgebiete							
Friedhöfe, Kleingartenanlagen,	55	55	55	55			
Parkanlagen							
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45	60	45			
Dörfliche Wohngebiete (MDW)	60	50					
Urbane Gebiete (MU)	60	50			64	54	
Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI)	60	50	60	50	64	54	
Kerngebiete (MK)	63	53	65	55	64	54	
Gewerbegebiete (GE)	65	55	65	55	69	59	
Sonstige Sondergebiete (SO),	45	40	45	35			
soweit sie schutzbedürftig sind,	bis	bis	bis	bis			
je nach Nutzungsart	65	65	65	65			
Industriegebiete (GI)	-	-	-	-			

Der Arbeitsausschuss ließ sich bei der Festlegung der Orientierungswerte von der gängigen Praxis leiten, die Orientierungswerte vom jeweiligen Wohnungsanteil in den Baugebieten abhängig zu machen: Je höher der Wohnanteil, desto mehr sollten sich die Orientierungswerte am Schutzniveau orientieren, das die Lärmwirkungsforschung zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche empfiehlt. Das begründet z.B. die Senkung der Kerngebietswerte gegenüber denen für die Gewerbegebiete.

Für das Urbane Gebiet wird im Gegensatz zu den Wohn-, Misch- und den Kerngebieten das Mischungsverhältnis von Wohnen und emittierenden Nutzungen in der Baunutzungsverordnung nicht festgelegt. Die Orientierungswerte könnten deshalb zwischen denen der Allgemeinen Wohngebiete und denen der Kerngebiete liegen. Der Arbeitsausschuss hat sich mehrheitlich für eine Gleichstellung der Urbanen Gebiete mit den Mischgebieten entschieden.

**Tabelle 2** zeigt die neuen Orientierungswerte für den Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Anlagen. Zum Vergleich sind auch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm aufgeführt. Abweichungen zur TA Lärm gibt es für die Urbanen Gebiete, für die die Tageswerte 3 dB(A) niedriger sind und für die Kerngebiete. Hier liegen die Orientierungswerte zwar 2 dB(A) unter den alten Orientierungswerten, aber 3 dB(A) höher als die Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Diese sieht die 60/45 dB(A) als obere Schranke für dauerhaft gesunde Wohnverhältnisse. Eine entsprechende Anpassung wäre deshalb wünschenswert.

Tabelle 2: Orientierungs- und Immissionsrichtwerte beim Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräuschen von vergleichbaren öffentlichen Anlagen für den Beurteilungspegel Lr in dB

Baugebiet		DIN 18005 E 12-2021 Orientierungsw in		18005 1987 r den L <sub>r</sub>	TA Lärm 01.06.2017 Immissionsricht- werte für den L <sub>r</sub> in dB	
		Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Reine Wohngebiete (WR), Wochen- endhausgebiete, Ferienhausgebiete	Tag 50	35	50	35	50 (WR)	35 (WR)
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete(WS), Campingplatzgebiete	55	40	55	40	55 (WA,WS)	40 (WA,WS)
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55	55	55		
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45	60	45		
Dörfliche Wohngebiete (MDW)	60	45				
Urbane Gebiete (MU)	60	45			63	45
Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI)	60	45	60	45	60	45
Kerngebiete (MK)	63	48	65	50	60	45
Gewerbegebiete (GE)	65	50	65	50	65	50
Sonstige Sondergebiete (SO),	45	35	45	35		
soweit sie schutzbedürftig sind,	bis	bis	bis	bis		
je nach Nutzungsart	65	65	65	65		
Industriegebiete (GI)a	-	-	-	-	70	

## 2.2. (Lärm-)geminderte Erwartungen – Anmerkungen des ALD zur neuen Legislaturperiode

Was die Regierungsparteien im Koalitionsvertrag zum Schutz der Menschen gegen die Umweltbelastung Lärm zu Papier brachten, ist ziemlich ernüchternd. Fortschritt oder gar mehr Fortschritt, wie die vollmundige Formulierung auf dem Deckblatt des Koalitionsvertrages erwarten lässt, sucht der Lesende in Bezug auf die Minderung des Umgebungslärms vergebens. Da wird nichts gewagt, sondern es werden weitgehend ausgetretene Pfade beschritten.

Die Ausführungen zum Komplex Infrastruktur lassen zumindest den Schluss zu, dass die Bundesregierung die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen des Bundes fortführen will und dafür sogar eine Aufstockung der Mittel plant. In der Vergangenheit waren aber nicht die fehlenden Mittel das Problem, sondern die langen und arbeitsaufwändigen Planungsprozesse für den Bau von Schallschutzwänden und -wällen. Insofern ist es konsequent, dass auch der aktive Schutz gegen Lärm in den Blick genommen wird. Beim Schienenverkehr geht es um die Markteinführung von Güterwagen mit innovativer lärmmindernder Technik, doch beim Straßenverkehr fehlt zum Beispiel der Ansatz über ASEP (additional sound emission provisions), der auf internationaler Ebene vorangetrieben werden muss. Das wäre ein Ansatz, über den beispielsweise Motorräder durch ihre Konstruktion und Technik nicht mehr mit hoher Lautstärke gefahren werden können, was ein Beitrag zur Reduzierung von mutwilligem Lärm wäre.

Der ALD begrüßt das Ziel, die Bahn zu stärken, um überproportional Transportleistung auf die Schiene zu bringen, da zugleich der Schutz gegen Lärm aus dem Schienenverkehr verbessert werden soll. Das kann als Hinweis dafür ausgelegt werden, dass für die Ausgestaltung von Schutzmaßnahmen möglicherweise auch der Maximalpegel berücksichtigt werden soll. Ein solches Vorgehen mahnt der ALD schon lange an. Eine Koppelung von Lärmsanierung und Lärmaktionsplanung steht nicht auf der Agenda. Dieses Defizit bedauert der ALD, weil damit eine Chance vergeben wird, die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken mit Leben zu erfüllen.

Beim "Luftverkehr" werden die Stichworte Luftverkehrskonzept 2030+ und Konsequenzen aus dem Evaluierungsbericht zum Fluglärmgesetz genannt. Der ALD wird sich in den angekündigten umfassenden Beteiligungsprozess für das neue Luftverkehrskonzept einbringen. Bleibt zu hoffen,

dass das Konzept deutlich ambitionierter ausfallen wird als das aktuelle Luftverkehrskonzept von 2017 und dass es vor allem durch eine Reduzierung der Zahl der Flughäfen für weniger vom Fluglärmbetroffene Menschen sorgt. Der ALD sieht in der schon lange von ihm geforderten Verbesserung der Bahnanbindung von Flughäfen und Drehkreuzen ein Lärmminderungspotenzial, wenn dadurch tatsächlich weniger Kurzstreckenflüge stattfinden würden.

Außerordentlich kritisch bewertet der ALD, was der Koalitionsvertrag zum "Städtebau" enthält. Er sieht keinen Bedarf für eine "Anpassung" der TA Lärm an die Bedürfnisse von Clubs und Livemusikspielstätten, wenn dies auf eine Schwächung des Schutzes gegen die von diesen Orten ausgehenden Geräuschen hinausläuft. Der ALD ist aber bereit, mit den Clubs über so etwas wie eine "TA Clublärm" nachzudenken.

Auch das schon seit Jahrzehnten immer wieder auftauchende Ziel einer Gesamtlärmbetrachtung hat es jetzt zum dritten Mal in einen in den Koalitionsvertrag einer Bundesregierung geschafft. Dass explizit die Zusammenführung von Belastungen aus Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie von Industrie- und Gewerbeanlagen genannt wird, gibt zu denken. Eine so umfassend formulierte Aufgabe wird nach Auffassung des ALD realistisch betrachtet kaum zu bewältigen sein. Dem ALD scheint ein "bescheideneres" Herangehen deutlich erfolgversprechender. So würde es schon ein großer Sprung nach vorn sein, wenn die Beurteilungspegel aus dem Straßen- und dem Schienenverkehr energetisch addiert würden und so die Grundlage für die Dimensionierung von Schutzmaßnahmen bildeten.

Kräftigen Rückenwind für die Bekämpfung des Umgebungslärms gibt der Koalitionsvertrag nicht. Insofern bleibt auch in den nächsten vier Jahren viel Arbeit für den ALD.

# 3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

# 3.1. UMLANDSTADT umweltschonend – Nachhaltige Verflechtung von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität

Das Umweltbundesamt (UBA) hat zu diesem Thema am 23.11.2021 eine Digital-Konferenz durchgeführt, an der nach Angaben der Veranstalter etwa 600 Menschen teilgenommen haben (Programm, siehe <a href="https://www.umweltbundesamt.de/dokument/umlandstadt-umweltschonend-nachhaltige-verflechtung">https://www.umweltbundesamt.de/dokument/umlandstadt-umweltschonend-nachhaltige-verflechtung</a>).

Zeitgleich ist die gleichnamige Broschüre des UBA zum kostenlosen Download erschienen (<a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/broschuere\_uba\_umlandstadt">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/broschuere\_uba\_umlandstadt</a> final-03-11-rr pdf-ua.pdf).

Die Veranstaltung ist die dritte in der Reihe "UBA Forum – mobil & nachhaltig" (Die vorhergehenden Foren waren 2017 "Die Stadt für Morgen" und 2019 "Luftverkehr der Zukunft umwelt- und klimaschonend, treibhausgasneutral, lärmarm").

Ziel der Aktivitäten zum Thema UMLANDSTADT ist die Entwicklung neuer Konzepte für nachhaltige Beziehungen zwischen Stadt und Umland für das Umland selbst. Gemeint ist bewusst das städtische Umland, nicht das Land allgemein. Das UBA konzentriert sich dabei auf die Handlungsfelder Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Handlungsfelder sind zu beachten.

Der ALD ist aufgabengemäß besonders daran interessiert, wie die Umlandbelastung durch Lärm während der Konferenz und in der Broschüre thematisiert wird. Dazu wird im Folgenden Stellung genommen.

Eine der acht "Sessions" – davon vier jeweils parallel – war dem Thema "Integrierte Lärmminderungsplanung: Effektiver gemeinsam mit anderen Fachplanungen?" gewidmet (Moderation: Dr. René Weinandy (Umweltbundesamt)). An der Sitzung nahmen etwa 30 Personen teil, angesichts von 600 Teilnehmer\*innen an der Konferenz ein Hinweis auf den nach wie vor geringen Stellenwert, den die Lärmbekämpfung hat:

- Matthias Hintzsche, Umweltbundesamt: "Vernetzung von Planungsebenen bei der Lärmaktionsplanung"
  - Der Vortrag verwies u.a. auf die UBA-Publikation "Umgebungslärmrichtlinie: Vernetzung von Planungsebenen bei der Lärmaktionsplanung" UBA-Texte | 112/2019,
  - https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-09-17 texte 112-2019 umgebungslaermrichtlinie 0.pdf
- Dr. Regina Heinecke-Schmitt, Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz: Positivbeispiele Lärmaktionsplanung
- Dr. Eckhart Heinrichs (LK Argus GmbH): "Lärmminderungsplanung weiterentwickeln" "Lärmbilanz 2020 – Analyse der Lärmminderungsplanung in Deutschland" UBA-Texte | 135/2021,
  - https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\_135-2021\_laermbilanz\_2020.pdf
  - (siehe die gesonderte Bewertung des Berichts in diesem Newsletter)

In Bezug auf das Tagungsthema wurde in der Diskussion betont:

- Die Kooperation von Stadt und Umland bei der Lärmaktionsplanung ist verbesserungswürdig. Lärmaktionsplanung über die Gemeindegrenzen hinaus ist möglich, wie die Beispiele Hannover Langen und Hamburg Gemeinden in Schleswig-Holstein zeigen.
- Eine Stadt-Umland-Kooperation ist hinsichtlich integrierter Erholungskonzepte besonders bei der Ausweisung und dem Schutz Ruhiger Gebiete anzustreben.

In der Broschüre UMLANDSTADT umweltschonend – Nachhaltige Verflechtung von Wohnen, Arbeiten, Erholung und Mobilität werden eine Reihe von **Lärmproblemen** identifiziert:

Die Suburbanisierung löst weiteren Verkehr vor allem auf den Straßen aus, der die Umweltbelastungen wie insbesondere den Verkehrslärm entlang von Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen verstärkt. Das UBA weist auf die "Großwohnsiedlungen aus den 1960er und 1970er Jahren am Stadtrand mit oftmals schlechter Anbindung an den ÖV" hin, "in denen sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen unter mehrfachen Umweltbelastungen leiden, wie einem Mangel an Grün- und Freiräumen und Lärmbelastung." (S. 18). Die tägliche Wegelänge der Bewohner\*innen der kleinstädtischen und dörflichen Räume gegenüber denen der Metropolen mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist mit 37 km pro Tag 1,7 mal so hoch. (S. 10). "Sowohl in der Stadt als auch im Umland können Lärmkonflikte auftreten, wenn Gewerbe und Wohnen räumlich zu nah beieinander liegen"(S. 17).

"Im Stadtumland kommt es zudem besonders in landschaftlich schönen Gegenden vereinzelt zu Lärmkonflikten zwischen Motorradfahrer\*innen, Anwohner\*innen und Erholungssuchenden. Insbesondere schmale, gewundene Täler locken mit ihrer kurvenreichen Straßenführung oftmals zahlreiche Motorradfahrer\*innen an – besonders an Wochenenden und bei gutem Wetter." (S. 16).

Eine umweltschonende UMLANDSTADT bedarf deshalb auch der Lösung der Lärmprobleme. Generell tragen alle Maßnahmen zur Vermeidung des motorisierten Verkehrs und zur Verlagerung auf den Umweltverbund zur Minderung des Verkehrslärms bei. Dazu listet die Broschüre eine Vielzahl von Maßnahmen auf: Ein Beispiel ist der "MobilpunktPlus" – eine Mobilitätsstation, die an einem Knotenpunkt des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) den Umstieg auf vielfältige Verkehrsmittel des Umweltverbunds und die Befriedigung zahlreicher Alltagsfunktionen und gesellschaftlicher Aktivitäten erlaubt.

Unter den 12 Zielen und Maßnahmenpaketen ("Bausteine") wird die **Minderung des Verkehrslärms** (Baustein 12) explizit genannt. Dazu wird Bund, Ländern und Kommunen vorgeschlagen (S. 46, Tabelle 14):

- "Lärmaktionsplanung stärken, entweder durch Einführung von ambitionierten Zielvorgaben nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie oder durch erhöhte Lärmschutzvorgaben im Fachrecht (Bund),
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften (Bund),
- mehr Spielräume für Kommunen bei der Anordnung von straßenverkehrlichen<sup>1</sup> Maßnahmen zur Lärmminderung (Bund),
- EU-rechtskonform ausgestaltete Regelung für nationale Geräuschplaketten für Motorräder und Pkw (Bund),
- integrierte ambitionierte Verkehrs- und Lärmaktionsplanung mit adäquaten Lösungen für die einzelnen örtlichen Situationen (Ländern, Kommunen),
- Verringerung des Lärms von Motorrädern durch regelmäßige polizeiliche Kontrollen und Geschwindigkeitsbeschränkungen (Ländern, Kommunen),
- Benutzervorteile für besonders leise Fahrzeuge (anhand Geräuschplakette)".

Auch in anderen Bausteinen wird der Lärmschutz explizit angesprochen:

- Baustein 2: Neue Bilder für gelungenes verdichtetes Wohnen: Kompakte, geschlossene Bauweisen mit ruhigen Wohnhöfen in der UMLANDSTADT schaffen
- Baustein 3: Gewerbeflächen nachhaltig und kooperativ managen:
  "Bei der gemischten Nutzung von Wohnen und Gewerbe gilt es, auf angemessenen Schutz
  vor Lärm zu achten und ruhige Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Bei bereits bestehenden städtischen Gewerbestandorten muss die erhöhte Lärmduldungspflicht in "Urbanen
  Gebieten" minimiert werden, damit eine höhere Wohndichte und kurze Wege nicht durch zu
  hohen Gewerbelärm beeinträchtigt werden."
- Baustein 8: Freizeitaktivitäten umweltverträglich gestalten:
   Leitfaden zur Vermeidung und Bewältigung von Konflikten durch Geräusche von Freizeitaktivitäten einführen, der regional bekannt gemacht und verteilt wird.

In der abschließenden Podiumsdiskussion wies die Vorsitzende des Sachverständigenrates für Umweltfragen, Prof. Dr. Claudia Hornberg, darauf hin, dass bei den Überlegungen zur Gestaltung der Beziehungen zwischen Umland und Stadt den Aspekten Lärmvermeidung und Lärmminderung großes Gewicht in Bezug auf gesunde (Wohn-)Verhältnisse zukommen.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Gemeint ist wohl "straßenverkehrsrechtlichen"

### 3.2. Lärmbilanz 2020 – Analyse der Lärmminderungsplanung in Deutschland

Das Umweltbundesamt (UBA) lässt eines der wichtigsten Instrumente des Lärmschutzes in Europa und in Deutschland, die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und ihre Umsetzung in nationales Recht im Bundes-Immissionsschutzgesetz, §§ 47a bis 47f, regelmäßig evaluieren. Im Oktober 2021 wurde der 3. Bericht zur Evaluierung nach der

- "Lärmbilanz 2010"
   Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus GmbH (Bearb.): Lärmbilanz 2010 Untersuchung der Entscheidungskriterien für festzulegende Lärmminderungsmaßnahmen in Lärmaktionsplänen nach der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. UBA-Texte 78/2011. Dessau-Roßlau, November 2011.
   und der
- "Lärmbilanz 2015"
   Umweltbundesamt (Hrsg.) / LK Argus (Bearb.): Lärmbilanz 2015 Wissenschaftlichtechnische Unterstützung bei der Datenberichterstattung zur Lärmaktionsplanung. UBATexte 16/2016. Dessau-Roßlau, Februar 2016.

als "Lärmbilanz 2020 – Analyse der Lärmminderungsplanung in Deutschland", UBA-Texte135/2021, ebenfalls bearbeitet durch LK Argus GmbH, Berlin, veröffentlicht. Unter dem Link <a href="https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermbilanz-2020">https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermbilanz-2020</a> kann der Bericht kostenlos eingesehen und heruntergeladen werden.

Datengrundlage der Evaluation sind die bis zum 30.11.2020 vorliegenden Meldungen der Länder und Kommunen zur dritten Runde der Lärmminderungsplanung. Lärmaktionspläne (LAP) der 3. Runde hätten wegen des fünfjährigen Rhythmus der Erstellung, Überprüfung und Überarbeitung der LAP nach Erstellungsfrist der 1. Runde am 18. Juli 2008 eigentlich im Sommer 2018 vorliegen müssen, waren aber oft verspätet .

Die Evaluation kommt zu einem gemischten Ergebnis:

"In vielen Kommunen wurde die Lärmaktionsplanung verstetigt und Erfolge werden sichtbar bzw. hörbar. In anderen Gemeinden macht sich dagegen Ernüchterung breit, vor allem kleinere Kommunen stellen seltener einen LAP auf und entwickeln seltener konkrete Lärmminderungsmaßnahmen als größere Städte. Insgesamt gibt es kaum Fachleute, die sich mit dem Umsetzungsstand der LAP-Maßnahmen zufrieden zeigen." Belegt wird dies mit einer rein quantitativen Analyse der vorliegenden Lärmaktionspläne mit umgesetzten Maßnahmen (wobei die LAP seit 2008 einbezogen worden sind): Sie beträgt an allen lärmkartierten Verwaltungseinheiten nur 22 % (Abbildung 5, S. 18).

Allerdings zeigt sich, dass sich die Vollständigkeit der gemeldeten LAP hinsichtlich der Elemente eines LAP (wie "Information und Beteiligung der Öffentlichkeit" oder "Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärmminderung") in der 3. Runde deutlich verbessert hat: So hat sich der Anteil der LAP mit Nennung der Öffentlichkeitsbeteiligung von 62 % (Runde 1), bzw. 49 % (Runde 2) auf 100 % erhöht (Abbildung 33, S. 54).

Der Bericht thematisiert ferner die offensichtliche **Diskrepanz** zwischen der ermittelten Geräuschbelastung einerseits und der empfundenen subjektiven Beeinträchtigung durch Lärm, wie er durch Umfragen belegt wird.

Abbildung 1 zeigt für die drei Verkehrsarten in Deutschland das Verhältnis der Zahl der Belästigten (Umfrage 2016, Umweltbewusstsein in Deutschland) zur Zahl der Belästeten (Kartierung 2017), jeweils für die Belästigtengrade "äußerst und stark", "äußerst bis mittel", "äußerst bis etwas". (5stufige verbale ICBEN-Skala: äußerst, stark, mittel, etwas, nicht))

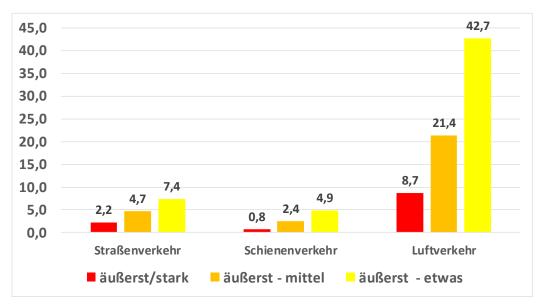


Abb. 1: Verhältnis der Zahl der Belästigten zur Zahl der Belasteten durch den Verkehrslärm 2016 in Deutschland, in Abhängigkeit vom Belästigungsgrad

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Umweltbundesamts

Je nach Belästigungsgrad unterschätzt die Lärmkartierung die Beeinträchtigung durch den Verkehr (bis auf die starke Belästigung beim Schienenverkehr) deutlich, vor allem die Lärmkartierung des Luftverkehrs.

Ursache der Unterschätzung beim Straßenverkehr sind zum einen die verkehrsmengen- und baulastträgerbezogenen Kartierungsschwellen (z.B. Ausschluss der kommunalen Straßen) sowie die akustischen Darstellungsschwellen für den  $L_{DEN}$  von 55 dB(A) und den  $L_{Night}$  von 50 dB(A). Weitergehende Lärmkartierungen gegenüber der "Pflichtkartierung", z.B. in Hessen zeigen, dass bei Einbeziehung aller Straßen, für die Verkehrsmengen bekannt sind, die Zahl der Belasteten mit  $L_{DEN}$  über 55 dB(A) um 66 % zunimmt (S. 78).

Der Bericht resümiert: "Insbesondere außerhalb der Ballungsräume … ist die beschriebene Fokussierung auf Baulast und Verkehrsmenge ein akzeptanzgefährdendes und planungsrelevantes Manko".(S. 83)

Auf Grund der Defizite stellt der Bericht in seinem dritten Teil **Empfehlungen** für die bessere Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zusammen. Die wichtigsten Empfehlungen betreffen vor allem:

Die Verbesserung der Lärmkartierung (S. 109)

- "Immissionsorientierte Erweiterung der Kartierungspflicht zumindest auf alle verkehrlichen Lärmquellen, die laut WHO mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sein können.
- Senkung der Darstellungsschwellen für Lärmkarten und der zugehörigen statistischen Auswertungen auf jeweils 40 dB(A) L<sub>DEN</sub> und L<sub>Night</sub> als Grundlage für eine gesundheits- und vorsorgeorientierte Planung inkl. ruhiger Gebiete.
- Einheitliche Vorgaben zur Identifizierung und Verortung von Lärmbetroffenheiten als Grundlage für die Priorisierung der Handlungsschwerpunkte.
- Harmonisierung der unterschiedlichen Rechenverfahren (RLS, CNOSSOS).
- Stärkere Verschneidung mit weiteren Handlungsfeldern als Grundlage für eine integrierte Planung (Luftreinhaltung, Gesundheit, soziale Benachteiligung, Unterversorgung mit Grünund Aufenthaltsflächen)."

Die Verbesserung der Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen (S. 110):

- "Klarstellung der LAP-Bindungswirkung und Schärfung der Anordnungsermächtigungen beim Straßenverkehrslärm bzw. Schaffung von Eingriffsrechten bei Luft- und Schienenverkehrslärm
- Finanzielle Förderung der Lärmsanierung v.a. an kommunalen Straßen durch ein Lärmsanierungsfinanzierungsgesetz / Lärmsanierungsprogramm für kommunale Straßen

- und durch die Aufnahme lärmbezogener Förderkriterien in bestehende Finanzierungsprogramme
- Einführung einer Lärmsanierungspflicht an bestehenden Verkehrswegen
- Kontinuierliche Fortbildung der umsetzenden Baulastträger und Straßenverkehrsbehörden, um aktuelles Fachwissen zu vermitteln (z.B. Rechtsprechung zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, Kosten und Lebensdauer von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen) und Sichtweisen zu ändern
- Kontinuierliche, strategische Öffentlichkeitsarbeit, um Anlässe, Zusammenhänge und Notwendigkeiten zu erklären – dies ist Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz der lärmmindernden Maßnahmen in Politik und Öffentlichkeit."

Der ALD teilt die in dem Evaluierungsbericht getroffene Einschätzung und sieht mit Sorge, dass das Instrument der Lärmminderungsplanung auch nach drei Runden nicht so vollzugswirksam ist, um Lärmminderungspotenziale weitgehend zu erschließen. Im Interesse lärmgeplagter Bürger:innen wird sich der ALD für die im Evaluierungsbericht vorgeschlagenen Verbesserungen einsetzen.

## 3.3. Schutz vor Verkehrslärm – Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 09.12.2021 bis 10.12.2021

Die VMK hat sich auf ihrer Sitzung im Dezember 2021 u.a. mit dem Verkehrslärm befasst:

- Schutz vor Lärm Verbesserung der Grundlagen für Lärmschutzmaßnahmen (TOP 4.3)
- Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30 (TOP 4.4)

In ihrer Pressemitteilung hat die VMK die Ergebnisse zum TOP 4.3 bereits dargestellt und den Bund gebeten, die Vorschläge der VMK zu prüfen (siehe <a href="https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-12-09-10-vmk/21-12-09-10-pm.pdf">https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-12-09-10-vmk/21-12-09-10-pm.pdf</a>? blob=publicationFile&v=3):

### "Schutz vor Verkehrslärm

Verkehrslärm hat Einfluss auf die Gesundheit der Menschen. Die Erkenntnis der modernen Lärmwirkungsforschung zeigt deutlich, dass im Zuge des gesellschaftlichen Wandels ein Umdenken und damit verknüpft, eine Neuausrichtung bei der Vermeidung von und beim Schutz der menschlichen Gesundheit vor Verkehrslärm erfordert ist. Von einer Expertengruppe der Länder wurden daher Handlungsempfehlungen erarbeitet, die auf eine Verbesserung der Lebensqualität im Hinblick auf die von Seiten des Straßen- und des Schienenverkehrs verursachten Verkehrslärms in Städten und Gemeinden durch eine Stärkung der fachlich einschlägigen rechtlichen und technischen Instrumente abzielen. Die Verkehrsministerkonferenz erhofft sich, dass durch eine Novellierung des Verkehrslärmschutzrechts neben der Wirksamkeit die Plausibilität und die Umsetzbarkeit von Verkehrslärmschutz transparenter wird und bittet daher den Bund, die Handlungsempfehlungen zu prüfen und im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens in enger Abstimmung mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden zu berücksichtigen."

Die Dokumente zu den TOP sind am 15.12.2021 online gestellt worden:

- Schutz vor Lärm: <a href="https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-12-09-10-vmk/21-12-09-10-bericht-ad-hoc-ag-laermschutz-4-3.pdf">https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-12-09-10-vmk/21-12-09-10-bericht-ad-hoc-ag-laermschutz-4-3.pdf</a>?
   <a href="mailto:blob=publicationFile&v=2">blob=publicationFile&v=2</a>

Die Handlungsempfehlungen der VMK sind im Einzelnen:

 Ausdehnung und gesetzliche Absicherung der Lärmsanierung für alle Straßen und Schienenwege:
 Die Lärmsanierung soll für die bestehenden Straßen und Schienenwege aller Baulastträge

Die Lärmsanierung soll für die bestehenden Straßen und Schienenwege aller Baulastträger von einer haushaltsrechtlichen in eine fachgesetzliche Regelung überführt werden. Dafür ist zuvor vom Bund, den Ländern und den Kommunen ein stabiles Finanzierungkonzept zu schaffen.

- 16. BlmSchV: Absenkung der Schwellenwerte 70/60 dB(A) um 5 dB(A)
   Die für die Beurteilung eines erheblichen baulichen Eingriffs als "wesentliche Änderung" heranzuziehenden Werte der 16. BlmSchV von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, sollen um 5 dB(A) abgesenkt werden.
- Summenpegel Straße/ Schiene:
   Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die darauf ergangene Verkehrs-lärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind insbesondere im Lichte des gesundheitlichen und des eigentumsrechtlichen Grundrechtsschutzes in der Weise zu ändern, dass die durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges verursachten und die

vorhandenen Verkehrsimmissionen als Gesamtlärm erfasst und bewertet werden.

- StVO Vereinfachungen bei der Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen:
   Die Länder bitten den Bund, umgehend die rechtlichen Hürden für die Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen zu senken. Hierzu sind die maßgeblichen Lärmschutz-Richtlinien-StV unter Berücksichtigung der novellierten Lärmberechnungsvorschriften (RLS-19) anzupassen. Bei der Einführung der RLS-19 für den ordnungsrechtlichen Straßenverkehrslärmschutz auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung ist sicherzustellen, dass dadurch für innerörtliche Straßen kein schlechteres Lärmschutzniveau etabliert wird.
- Schall 03, RLS-19 und BUB: Harmonisierung der Berechnungsverfahren:
  Die Berechnungsverfahren der 16. BlmSchV (Schall03 und RLS-19) für Lärmpegel von
  Straßen und Schienenwegen werden durch die europäisch harmonisierte BUB10 ersetzt.
  Die BUB soll zukünftig nicht nur für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach der
  EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG Anwendung finden, sondern auch im Rahmen
  der Lärmvorsorge bei Neubau und wesentlichen Änderungen, der Lärmsanierung bestehender Straßen und Schienenwege sowie auch bei der Beurteilung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes.
- Laute Kraftfahrzeuge (einschl. Motorräder)
  - Genehmigungs- bzw. Zulassungsregelungen überarbeiten:
    Es ist weiterhin mit Nachdruck bei der EU-Kommission und im Rahmen der UNECE für einen Grenzwert der Geräuschemissionen bei der Genehmigung und Zulassung neuer Kraftfahrzeuge einzutreten, der über alle Betriebs- und Fahrzustände einzuhalten ist (Real Driving Sound Emissions).
  - Handlungsmöglichkeiten im Zulassungsrecht ausschöpfen: Die Hauptuntersuchung ist dahingehend anzupassen, dass Standgeräuschmessungen und Fahrgeräuschmessungen Teil der Pflichtuntersuchung von Kraftfahrzeugen werden.
  - Verkehrsbeschränkungen an besonders von motorisierten Freizeitverkehren belasteten Strecken erleichtern:
     Es sind umgehend die rechtlichen Grundlagen so anzupassen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen und/ oder Verkehrsverbote an Stellen leichter angeordnet werden können, wo dies aufgrund saisonal begrenzter Belastungen, die beispielsweise an Wochenenden im Sommerhalbjahr durch motorisierte Freizeitverkehre, insbesondere Motorräder, hervorgerufen werden, zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm erforderlich ist.

### Kommentar des ALD:

Die Handlungsempfehlungen sind zu begrüßen. Sie entsprechen in den meisten Punkten den Forderungen, die der ALD zur Bekämpfung des Verkehrslärms entwickelt hat (siehe z.B. die Stellungnahme des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD) zur Änderung der 16. BImSchV (RLS 19) vom 06.03.2020, <a href="https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2020/Stellungnahme\_ALD\_16.BImSchV.pdf">https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2020/Stellungnahme\_ALD\_16.BImSchV.pdf</a>). Sie haben ein besonderes Gewicht dadurch, dass sie von der "Verkehrsseite" formuliert worden sind.

Allerdings haben die Länder zwar die Sanierungsrichtlinien des BMVI für ihre Straßen übernommen, aber bis auf wenige Ausnahmen stellt dies eine Schaufensteraktion dar, weil sie keine Mittel für die Sanierung in die Landeshaushalte einstellen und damit die Sanierungsabsicht ins Leere laufen lassen. Der ALD fordert, dass diese Praxis, die den Interessen der vom Verkehrslärm betroffenen Bürger\*innen zuwider läuft, schon bei der nächsten Aufstellung von Landeshaushaltsgesetzen ein Ende findet und nicht bis zur Umsetzung der VMK-Beschlüsse verschoben wird.

# 3.4. EU-Richtlinie zum Umgebungslärm – Umsetzung der Gemeinsame Methoden der Lärmbewertung in deutsches Recht

Im Newsletter 3/2021 hatte der ALD über die Publikation der "Änderung des Anhangs II der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich gemeinsamer Methoden zur Lärmbewertung zwecks Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt" am 28.07.2021 im Amtsblatt der Europäischen Union im Amtsblatt der EU berichtet.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur haben inzwischen die europäischen Vorgaben in deutsches Recht umgesetzt und im Bundesanzeiger am 05.10.2021 publiziert (BAnz AT 05.10.2021 B4) als "Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)":

- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100">https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a>
   0522M001/BAnzAT05102021B400.pdf
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen BUF
   <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100">https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a>
   <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100">https://www.bundesanzeiger.de/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a>
   <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100">https://www.bundesanzeiger.de/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a>
   <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100">https://www.bundesanzeiger.de/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a>
   <a href="https://www.bundesanzeiger.de/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a>
   <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub
- Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm BEB <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100">https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a>
   0522M003/BAnzAT05102021B402.pdf
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100">https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</a> 0522M004/BAnzAT05102021B403.pdf
- Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen BUF-D <u>https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/teyTn4WxHbuoizURwlz/content/21091100</u> 0522M005/BAnzAT05102021B404.pdf

Am 02.12.2021 wurde eine "Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)" zur **BUB** veröffentlicht (Bundesanzeiger BAnz AT 02.12.2021 B6), siehe <a href="https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/amtliche-veroeffentlichung?4">https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/amtliche-veroeffentlichung?4</a>.

"In Anlage 1 Nummer 5.5.5 lautet der Satz in der Textbox richtig wie folgt: Für die Lärmkartierung ist bei der Berechnung von  $G_{path}$  für alle Bodenflächen ein Wert von G=0.6 und für Dachflächen ein Wert von G=0 zu verwenden. Die berichtigten Textstellen sind in verstärkter Schrifttype dargestellt."

### 3.5. Lärm und Innenentwicklung – Ist das noch gesund?

Das Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH führt im Rahmen seiner Difu-Dialoge am 19.01.2022, 17:00–19:00 Uhr ein kostenfreies WebSeminar durch. Es sind noch Anmeldungen unter <a href="https://difu.de/veranstaltungen/2022-01-19/laerm-und-innenentwicklung-ist-das-noch-gesund">https://difu.de/veranstaltungen/2022-01-19/laerm-und-innenentwicklung-ist-das-noch-gesund</a> möglich.

"Lärm und Innenentwicklung – ist das noch gesund? Mit

- Heike Klöcker, Professorin für Sozialraum und Gesundheit, Hochschule für Gesundheit, Bochum
- Thomas Preuß, Difu

"Städte entwickeln und erneuern sich von innen. Dringend benötigte Flächen für den Wohnungsbau werden an Standorten mobilisiert, die vorher von Unternehmen, dem Militär, durch Häfen oder die Bahn genutzt wurden. Innenentwicklung ist gewollt, weil flächenschonend und nachhaltig. Günstige Lage und gute verkehrliche Erschließung machen die oft innenstadtnahen Lagen attraktiv. Zugleich sind viele dieser Flächen durch Lärm vorbelastet, neue Nutzungen wiederum erzeugen neue Verkehre. Daher soll diesen Fragen nachgegangen werden: Wie werden die Konflikte

zwischen Innenentwicklung und Lärm bewältigt? Wie wird die Lebensqualität in den Städten verbessert – mit weniger Lärm und mehr Gesundheit für alle? Wie gelingt das sowohl in neuen Quartieren als auch in gewachsenen älteren Stadtteilen?"

# 3.6. UBA-Forschungsprojekt - Messung von Flachstellen und Ermittlung eines akustischen Instandhaltungskriteriums

Das Umweltbundesamt hat das Beratungsbüro "Möhler + Partner Ingenieure AG Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik" mit der Durchführung des o.g. Forschungsvorhaben betreut. Die Laufzeit des Vorhabens ging vom 01.08.2018 bis zum 31.07.2021. Auf einer Abschlussveranstaltung am 24.11.2021 im Online-Format – an der knapp 60 Personen teilnahmen – haben Möhler + Partner die Ergebnisse des Vorhabens vorgestellt,

Der Abschlussbericht erscheint nach Information des UBA im 1. Quartal 2022.

Flachstellen als eine Form der Schäden an den Radlaufflächen von Schienenfahrzeugen stellen ab einer bestimmten Größe ein Problem für die Sicherheit des Bahnverkehrs dar und sind deshalb zu beseitigen. Sie vermögen aber bereits in geringeren Abmessungen ein lästiges, schlagendes Zusatzgeräusch zu bewirken. Sie können damit die beträchtlichen Geräuschminderungen konterkarieren, die durch den inzwischen flottenweiten Einsatz leiserer Bremssysteme bei Güterwagen in Deutschland erreicht wurden. In dem Forschungsvorhaben sollten die akustischen Auswirkungen durch Flachstellen ermittelt und darauf aufbauend ein akustisches Instandhaltungskriterium schon unterhalb der Sicherheitsvorgaben erarbeitet werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, zu welchen finanziellen Einsparungen eine dermaßen erweiterte Instandhaltung durch die bessere Schonung von Wagenmaterial und Infrastruktur führen könnte.

Im Folgenden soll das akustische Instandhaltungskriterium kurz beschrieben werden.

Im Forschungsvorhaben wurde zunächst durch Messungen von akustischen und Schienenbeschleunigungspegeln von 3.000 Zugvorbeifahrten und einer Analyse, die auch psychoakustische Indikatoren einbezogen hat, die akustisch auffälligen Laufflächenfehler identifiziert (vereinfachend "Flachstellen" genannt). In Hörversuchen wurden für diese Flachstellen Akzeptanz und Lästigkeit bewertet. Die psychoakustische Lautheit und der jeweilige A-bewertete Maximalpegel waren mit der Lästigkeit sehr gut korreliert. Daraus wurde als Instandhaltungskriterium die Überschreitung des Geräuschemissionsgrenzwertes für das Fahrgeräusch (nach der TSI "Fahrzeuge – Lärm") festgesetzt. Bei einer Akzeptanz des Flachstellengeräusches von 50 % folgt z.B., dass eine Überschreitung des Grenzwerts von 2 dB(A) und mehr nicht zulässig ist. Entsprechende Regelungen könnten in der EBO (Eisenbahn-Bau und -betriebsordnung) verankert werden.

Die vorgestellten Ergebnisse wurden intensiv diskutiert. Das akustische Instandhaltungskriterium war nicht unumstritten: Es wurde auf die Problematik hingewiesen, dass die Einhaltung der TSI-Grenzwerte auf einem speziellen Prüfgleis mit limitierter Schienenrauheit und einem Mindestmaß an Dämpfung überprüft wird. Diese Bedingungen müssten auch bei der Flachstellenanalyse eingehalten werden.

# 3.7. UBA-Bericht: Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig

Der ALD möchte auf den o.g. Abschlussbericht zum UBA-Vorhaben "Fiskalische Rahmenbedingungen für eine postfossile Mobilität" hinweisen, da er auch Relevanz für die Lärmbekämpfung hat.

Er ist als UBA-Texte 85/2021 im November 2021 erschienen und unter dem Link <a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/2021-11-18">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/2021-11-18</a> texte 85-2021 mobilitaet-zukunft-steuern.pdf kostenlos einsehbar und herunterzuladen.

Ausgangspunkt der Forschungsarbeit ist die Kritik am bestehenden Steuer- und Abgabensystem im Bereich Mobilität:

 "Ohne Umgestaltung des Steuer- und Abgabensystems ist das Klimaschutzziel 2030 im Verkehr nicht (nachhaltig) erreichbar".

- "Der Verkehr trägt seine Gesamtkosten (inklusive externer Kosten) bisher nicht. Das derzeitige Steuer- und Abgabensystem entfaltet bzgl. weiterer ökologischer Kriterien (über THG hinaus [z.B. Lärm]) keine ausreichende Lenkungswirkung."
- Das aktuelle System ist ungerecht. Von ihm profitieren überproportional einkommensstarke Bevölkerungsgruppen.

Ein zentrales Konzept für ein nachhaltiges Steuer- und Abgabensysteme ist die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs. Aktuelle Schadenskosten für den Verkehrslärm werden auf S. 145 des Berichts genannt. Der Bericht enthält u.a. mit den Vorschlägen für schadensabhängige Infrastrukturbenutzungskosten auch Instrumente für die Anlastung der "Lärmkosten".

- Mit der LKW-Maut gibt es bereits ein Internalisierungsinstrument. Aber: "Der Aufschlag für die anrechenbaren externen Umweltkosten durch Lärm und Luftverschmutzung ist bisher … gedeckelt und liegt unterhalb der wahren Kosten." Eine vollständige Internalisierung ist deshalb anzustreben.
- Eine Pkw-Maut existiert in Deutschland bislang nicht. Deshalb schlägt der Bericht die "Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut mit ortsabhängiger Schadstoff- und Lärmkomponente" vor.
  - "Die Pkw-Maut wird ab dem Jahr 2030 eingeführt. Ein "Phase-In" zwischen 2030 und 2033 sorgt für einen langsamen Anstieg der Mautsätze, von 1,1 ct/km im Jahr 2030 auf 4,3 ct/km ab dem Jahr 2033. Ab 2035 werden externe Kosten für Lärm sowie Natur und Landschaft in Höhe von 2,1 ct/km internalisiert sowie (für verbrennungsmotorische Pkw) Kosten für Luftschadstoffe in Höhe von 0,1 ct/km."