

# Arbeitsring Lärm der DEGA

## Newsletter Nr. 17

17. Juli 2017



### Inhalt

<b>1</b>	<b>NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA</b> .....	1
1.1	ALD-Veranstaltung „Baustellenlärm“ am 31.5.2017 in Frankfurt .....	1
1.2	Einladung zur ALD-Herbstveranstaltung „Urbanes Gebiet“ am 13.9.2017 in Hannover .....	2
<b>2</b>	<b>THEMEN</b> .....	3
2.1	Lärmwirkungsstudie SiRENE veröffentlicht .....	3
2.2	Forschungsvorhaben des Umweltbundesamts zur Umweltgerechtigkeit .....	5
<b>3</b>	<b>AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE</b> .....	6
3.1	Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes .....	6
3.2	Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen .....	7
3.3	Novelle der Baunutzungsverordnung, TA Lärm und Sportanlagenlärmschutzverordnung .....	8
3.4	Sonstiges .....	9

## 1 NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

### 1.1 ALD-Veranstaltung „Baustellenlärm“ am 31.5.2017 in Frankfurt

Am 31. Mai 2017 führte der ALD mit Unterstützung des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz in Frankfurt am Main eine Veranstaltung zum Thema "Baulärm - Immissionsschutzrechtliche Probleme bei Innenstadtbauustellen" durch.

Baustellen geben häufig Anlass zu Beschwerden. Oft finden Baumaßnahmen in enger Nachbarschaft zu Wohnungen und anderen schutzwürdigen Einrichtungen statt und führen – zumindest zeitlich begrenzt – zu erheblichen Belästigungen. Dabei sind an benachbarten Wohnhäusern teilweise Mittelungspegel von bis zu 85 dB(A) festzustellen. Auch wenn Baustellen ohne Lärm kaum denkbar sind, gehört es zu den Pflichten der Betreiber, die

einschlägigen Regelungen einzuhalten und unvermeidbare Belästigungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

Die Veranstaltung zeigte auf, welche Pflichten und Möglichkeiten für Bauherren, Architekten, Planer und Ingenieure zur Minderung des Baulärms bestehen und wie gleichzeitig behördliche Anordnungen bis hin zu Betriebsbeschränkungen oder Verzögerungen beim Bauablauf sowie höhere Kosten vermieden werden können. Neben dem Stand der Technik wurden organisatorische und rechtliche Möglichkeiten dargestellt, um der Baulärmproblematik zu begegnen. Dazu gehören neben lärmarmen Baumaschinen und weniger geräuschintensiven Baumethoden auch unkonventionelle Lösungen, wie schallabschirmend aufgebaute Container, Bodenaushub, Baumaterialien oder aufblasbare Wände.

In acht Vorträgen kamen Techniker, Juristen, Projektentwickler, Schallschutzingenieure und Verwaltungsexperten zu Wort. Neben rechtlichen Fragstellungen ging es dabei u.a. um Minderungspotentiale durch leise Baumaschinen und lärmarme Betriebsweisen, Baulärmmanagement bei Bahn-Baustellen, lärmbezogene Vergabekriterien und Erfahrungen aus der Verwaltungspraxis.

Im Zentrum der Diskussion stand u.a. die Weiterentwicklung der AVV Baulärm, die bereits vor 47 Jahren - im Jahr 1970 – in Kraft trat. Grundlage der AVV Baulärm war das 1965 veröffentlichte Gesetz zum Schutz gegen Baulärm, das mit der Einführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 aufgehoben wurde. Überwiegend befürwortet wurde ein hohes Schutzniveau unter Beibehaltung des Außenlärmschutzes mit Vorrang für Maßnahmen an der Quelle – u. A. durch Fortentwicklung der Geräuschemissionsgrenzwerte für Baumaschinen -, der Definition des Nachtzeitraumes und des Maximalpegelkriteriums. Positive Resonanz gab es zu Vorschlägen für eine Ausweitung des Geltungsbereiches auf *alle* Tätigkeiten auf Baustellen, für die Berücksichtigung tieffrequenter Immissionen sowie für die Einführung von Richtwerten für Körperschallimmissionen. Kontrovers diskutiert wurden z.B. gestaffelte Richtwerte in Abhängigkeit von der Baustellendauer.

Die freigegebenen Präsentationen sind unter <http://www.ald-laerm.de/publikationen/presentationen-der-ald-veranstaltungen/2017.html> verfügbar.

Da das Thema auf großes Interesse traf und die 130 Teilnehmerplätze innerhalb weniger Tage ausgebucht waren, plant der ALD eine Wiederholung der Veranstaltung, voraussichtlich Anfang kommenden Jahres in Berlin.

### **1.2 Einladung zur ALD-Herbstveranstaltung „Urbanes Gebiet“ am 13.9.2017 in Hannover**

Die diesjährige Herbstveranstaltung des ALD widmet sich dem aktuellen Thema „Das Urbane Gebiet - Lärmschutz in verdichteten Innenstädten“. Sie wird am 13. September in Hannover stattfinden.

In der Stadtplanung hat sich in den letzten Jahren ein Paradigmenwechsel durchgesetzt. Die städtebauliche Entwicklung hat jetzt vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu erfolgen. Diese soll zum flächensparenden Bauen, zur Vermeidung der Zersiedlung und zum Leitbild der nachhaltigen „Stadt der kurzen Wege“ beitragen. Innenentwicklung bedeutet aber auch immer, dass unterschiedliche Nutzungen näher aneinander herandrücken. Für den Immissionsschutz – und hier vor allem beim Lärm – können damit neue Probleme erzeugt werden. Die Stadtentwickler stehen zudem vor weiteren Herausforderungen: In den

wachsenden Ballungsräumen muss die Versorgung der Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum sichergestellt werden.

Um die Innenentwicklung zu befördern, wurde in der Baunutzungsverordnung ein so genanntes Urbanes Gebiet eingeführt (Siehe Punkt 3.3 „Gesetzesnovellen“), in dem eine höhere Dichte und stärkere Nutzungsmischung, aber auch ein geringerer Lärmschutz vorgesehen sind. Dazu wurden parallel die TA Lärm und die Sportanlagenlärmverordnung angepasst.

Die Veranstaltung soll deshalb aufzeigen, wie konstruktiv und unter Wahrung des Schutzniveaus mit Freizeit-, Sport-, Gewerbe- und Verkehrslärm in verdichteten Innenstädten umgegangen werden kann. Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Absenkung von Immissionschutzstandards werden innovative Konzepte vorgestellt, die zur Einhaltung der Außenschutzziele beitragen können. Als Vortragende konnten Immissionsschützer, Juristen, Stadtplaner, Lärmwirkungsforscher, Architekten und Sozialwissenschaftler gewonnen werden.

Der Programmflyer der Veranstaltung ist auf den Internetseiten des ALD eingestellt unter: [http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte\\_des\\_ALD/2017/ALD-Veranstaltung\\_Das\\_Urbane\\_Gebiet/Veranstaltungsflyer\\_UrbanesGebiet2017\\_Web.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2017/ALD-Veranstaltung_Das_Urbane_Gebiet/Veranstaltungsflyer_UrbanesGebiet2017_Web.pdf).

Eine Anmeldung ist bereits jetzt über die [DEGA-Website](http://www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/) möglich unter: <http://www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/>

Die interessierte Öffentlichkeit, Fachleute aus der Verwaltung und aus Ingenieurbüros sowie Vertreter/innen der Verbände und der Politik sind herzlich eingeladen, an der Veranstaltung teilzunehmen!

## 2 THEMEN

### 2.1 Lärmwirkungsstudie SiRENE veröffentlicht

Alle drei Jahre hält die International Commission on Biological Effects of Noise (ICBEN), ein internationaler Zusammenschluss aus führenden Experten für Lärmwirkungsfragen, ihre wissenschaftliche Konferenz ab. In diesem Jahr fand die Konferenz vom 18. bis 22 Juni an der ETH Zürich statt. Zahlreiche Vorträge wurden gehalten und Poster vorgestellt zu den Themen:

- Lärmschwerhörigkeit,
- Lärm und Kommunikation,
- extra-aurale, gesundheitsbezogene Lärmwirkungen,
- Einfluss von Lärm auf Leistung und Verhalten,
- Einfluss von Lärm auf den Schlaf,
- Bevölkerungsreaktionen auf Lärm und Lärmbelastung,
- Lärm und Tiere,
- Interaktion von Lärm mit anderen Umweltbelastungen und Kontextfaktoren und
- Lärmpolitik und -ökonomie

Unter anderem wurde auf der Tagung in einem Minisymposium erste Ergebnisse der noch laufenden schweizerischen Lärmwirkungsstudie SiRENE (Short and long term effects of transportation noise exposure) vorgestellt [1]. Ähnlich wie in der deutschen NORAH-Studie (Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health, 2011 – 2015) wurden in mehreren Studienmodulen die gesundheitlichen Auswirkungen der Geräuschbelastung durch Straßen-, Schienen- und Luftverkehr umfassend untersucht. Modul 1 des SiRENE-Projekts befasst sich mit der Bestimmung der Geräuschbelastung sowie mit der Lärmbelastigung, selbstberichteten Schlafstörungen und dem Bewältigungsverhalten (Coping) in der schweizerischen Bevölkerung. Knapp 5600 Personen wurden hierzu schriftlich befragt. Im Modul 2 wurden akute und Kurzzeiteffekte nächtlicher Verkehrsgeräuschbelastungen auf den Schlaf und auf Herz-/Kreislauf- und Stoffwechselreaktionen laborexperimentell untersucht. Modul 3 befasst sich schließlich mit Langzeiteffekte von Verkehrsgeräuschbelastungen auf das Herz-Kreislauf-System und den Stoffwechsel (kardiometabolische Risikofaktoren) in der Bevölkerung.

Einige der wesentlichen Ergebnisse, die zum Teil einige Parallelen zu Resultaten der NORAH-Studie aufweisen, lauten:

- Die Expositions-Wirkungsbeziehungen zur Lärmbelastigung zeigen bei gleichem Tag-Abend-Nachtpegel höhere Anteile von noch belästigten Personen durch Fluglärm gefolgt von den Anteilen hoch belästigter Personen durch Straßen- und Schienenverkehrslärm. Zwischen der Belästigung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm besteht kaum noch ein Unterschied; der in früheren Studien festgestellte Schienenbonus ist in der SiRENE-Studie nicht mehr erkennbar.
- Ebenso zeigte sich, dass die Fluglärmelastigung in der SiRENE-Studie höher ausfällt als auf Basis der generalisierten Expositions-Wirkungsfunktion für Fluglärmelastigung aus Anhang 3 der Umgebungslärmrichtlinie [2] bzw. dem EU-Positionspapier zur Verkehrslärmelastigung [3] zu erwarten wäre.
- In der Laboruntersuchung der SiRENE zur nächtlichen Verkehrslärmwirkung konnten Kurzzeiteffekte nächtlichen Lärms auf den Glukose-Stoffwechsel festgestellt werden. Aus den weiteren Ergebnissen ergibt sich, dass Lärm insbesondere auf die zeitliche Dynamik der Schlafparameter einwirkt.
- Das Risiko von Diabetes steigt mit zunehmendem Straßenverkehrslärm an. Der Effekt ist größer bei geringer Schlafqualität und bei Schlaf bei offenen Fenstern. Das spricht dafür, dass insbesondere der nächtliche Verkehrslärm für das Diabetesrisiko relevant ist. Diese Interpretation wird gestützt durch die laborexperimentellen Befunde zum akuten Verkehrslärmeinfluss auf den Glukose-Stoffwechsel.
- Sowohl beim Straßen- als auch Schienenverkehrslärm konnten Einflüsse insbesondere der nächtlichen Geräuschbelastung auf die arterielle Gefäßsteifigkeit, die ihrerseits ein Risikofaktor für Herz-/Kreislaufkrankungen darstellt, festgestellt werden.
- Die durch Herz-/Kreislaufkrankungen bedingte Sterblichkeit (kardiovaskuläre Mortalität) erwies sich in der SiRENE-Studie als mit der Verkehrsgeräuschbelastung assoziiert: Das Herzinfarktisiko pro 10 dB-Anstieg im Lden liegt bei der Geräuschbelastung durch Straßenverkehrs bei 3,8% (relative risk RR = 1.038 [1.019 – 1.058], durch Schienenverkehr bei 1,8% (RR = 1.018 [1.004 – 1.031]) und durch Flugverkehr bei 2,6% (RR = 1.026 [1.004 – 1.048])
- Durch alle Untersuchungsteile zieht sich hindurch, dass der intermittierende Charakter der Verkehrsgeräusche (unstete Geräuschverlauf), für das ein neues Maß,

die *intermittency rate (IR)* eingeführt wurde, die Lärmwirkungen beeinflusst. Die Beziehung zu den Lärmwirkungen ist allerdings komplex: Hohe Unstetigkeit der Geräuschbelastungen ist besonders kritisch für akute Schlafstörungen, eine mittlere Unstetigkeit der Geräusche ist problematisch für die Herz-/Kreislauf-bedingte Sterblichkeit und eine niedrige Unstetigkeit und damit ein quasi kontinuierlicher Geräuschverlauf ist kritisch in Bezug auf den Anteil von Personen mit hoher Lärm-belästigung und berichteten Schlafstörungen. Eine hohe Unstetigkeit bedeutet im Alltag allerdings längere Ruheperioden zwischen den Geräuschereignissen, was die Autoren der SiRENE-Studie langfristig als positiv für die Gesundheit betrachten.

Die Beiträge zur IC BEN-Konferenz in Zürich sind als Proceedings auf der Webseite der IC BEN verfügbar und können – ebenso wie die Proceedings aus früheren Jahren – kostenlos heruntergeladen werden. Der Link lautet: <http://www.icben.org/Proceedings.html>.

Literatur:

- [1] Rööslü, M., Vienneau, D., Foraster, M., Eze, I.C., Hérítier, H., Schaffner, E., et al. (2017). Short and long term effects of transportation noise exposure (SiRENE): an interdisciplinary approach. Proceedings of the 12th IC BEN Congress on Noise as a Public Health Problem, June 18-22, 2017. Zurich, Switzerland.
- [2] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Amtsblatt Nr. L 189 vom 18/07/2002 S. 0012 – 0026. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32002L0049>
- [3] EC/WG2 (2002). Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance. European Commission. Verfügbar unter: <http://www.laerminfo.at/dam/jcr:fa8e45a3-ef5f-4b75-b0bf-bd7902c9f75c/Position%20paper%20on%20dose%20response%20relationships%20between%20transportation%20noise%20and%20annoyance%20-%202002.pdf>

## 2.2 Forschungsvorhaben des Umweltbundesamts zur Umweltgerechtigkeit

Das Thema der Umweltgerechtigkeit hat in den letzten Jahren in der umweltpolitischen Diskussion an Bedeutung gewonnen. Unter Umweltgerechtigkeit wird verstanden, die Ungleichheiten in der Verteilung von Umweltbelastungen, in den Beteiligungschancen zur Lösung von Umweltkonflikten und in den Fähigkeiten, mit Umweltbelastungen umzugehen, abzubauen (siehe z. B. <http://www.bmub.bund.de/themen/gesundheit-chemikalien/gesundheit-und-umwelt/gesundheit-und-umwelt-umweltgerechtigkeit/>).

Auch die Verteilung der Beeinträchtigungen durch Lärm ist nicht gerecht: An lauten Hauptverkehrsstraßen z. B. wohnen überwiegend Menschen mit niedrigerem sozialen Status. Der ALD hat deshalb in Projekten zum Thema Umweltgerechtigkeit, z. B. in denen der Deutschen Umwelthilfe mitgearbeitet (siehe z. B.:

- [http://www.duh.de/uploads/tx\\_duhdownloads/Dokumentation\\_Umweltgerechtigkeit.pdf](http://www.duh.de/uploads/tx_duhdownloads/Dokumentation_Umweltgerechtigkeit.pdf)
- [http://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Kommunaler\\_Umweltschutz/Umweltgerechtigkeit\\_Broschuere\\_2015.pdf](http://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Kommunaler_Umweltschutz/Umweltgerechtigkeit_Broschuere_2015.pdf) ,

- [http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Praesentationen\\_auf\\_externen\\_Veranstaltungen/2014/DUH-Diskussionsveranstaltung\\_2014-09-23.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Praesentationen_auf_externen_Veranstaltungen/2014/DUH-Diskussionsveranstaltung_2014-09-23.pdf) ).

Aktuell lässt das Umweltbundesamt in einem Forschungsprojekt des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) untersuchen, wie sich in Pilotkommunen (Kassel, Marburg und München) Umweltgerechtigkeit erfolgreich in der kommunalpolitische Agenda umsetzen lässt (<https://difu.de/projekte/2015/umsetzung-einer-integrierten-strategie-zu.html> ).

Das Bundesumweltministerium BMUB hat dazu eine Umfrage unter zahlreichen gesellschafts- und umweltpolitischen Akteuren durchgeführt, an der sich auch der ALD beteiligt hat (siehe unsere Stellungnahme unter [http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2017/2017-04-28\\_ALD\\_Stellungnahme\\_Umweltgerechtigkeit.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2017/2017-04-28_ALD_Stellungnahme_Umweltgerechtigkeit.pdf)).

Am 16.06 2017 fand zum Difu-Projekt ein Fachgespräch im BMUB in Berlin statt, auf dem die Akteure Leitlinien und Handlungsempfehlungen für mehr Umweltgerechtigkeit diskutiert haben. Es wurde dabei deutlich, dass nur eine integrierte Umweltpolitik – auf den Ebenen der Gemeinden, der Länder, des Bundes und der EU - dazu beitragen kann, mehr Umweltgerechtigkeit zu schaffen. Beim Lärm z. B. könnte die kommunale Lärmaktionsplanung die Priorisierung von Problembereichen davon abhängig machen, ob Mehrfachbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe, fehlendes Grün, klimabedingte Belastungen, niedriger sozialer Status) vorliegen.

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

#### **3.1 Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes**

Aktuell läuft bekanntlich die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung gemäß der europäischen Richtlinie zum Umgebungslärm und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz §47a-f.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist zuständig für die Lärmkartierung der Schienenwege für die Eisenbahnen des Bundes und hat pünktlich zum 30.06.2017 die entsprechenden Lärmkarten online gestellt:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>.

Zurzeit läuft die erste Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit: Vom 30.06.2017 bis zum 25.08.2017 können sich Bürgerinnen und Bürger an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes beteiligen:

<https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/eisenbahnbundesamt/de/home>.

Dies ist sowohl online als auch per Post, Fax oder Mail möglich. Eine Beteiligung besteht aus einer Ortsangabe und dem Beantworten eines dazugehörigen Fragebogens mit 12 Fragen. ([https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/ecm-politik/eisenbahnbundesamt/de/home/file/fileId/104/name/Fragebogen\\_1\\_Phase\\_%C3%96B.pdf](https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/ecm-politik/eisenbahnbundesamt/de/home/file/fileId/104/name/Fragebogen_1_Phase_%C3%96B.pdf) )

Gefragt wird zum einen nach Ausmaß, Art, Zeitpunkt und Ort der Störung durch Geräusche des Schienenverkehrs, zum anderen nach bekannten oder präferierten Lärminderungsmaßnahmen sowie über die laufenden Programme zur Lärminderung (Lärmsanierung, Umrüstung der Güterwagen).

Anfang 2018 erfolgt die zweite Phase der Beteiligung. Die oben genannte Internetseite zur Lärmaktionsplanung wird bis Ende 2018 verfügbar sein.

Bis zum 18.07.2018 hat dann das EBA den Lärmaktionsplan LAP für die Haupteisenbahnstrecken vorzulegen. Es wird der erste „wirkliche“ LAP sein, nachdem das EBA zunächst 2015/2016 so genannte Pilot-Aktionspläne vorgelegt hat (vgl. [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung\\_node.html#doc1528342bodyText1](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html#doc1528342bodyText1) )

### **3.2 Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen**

Die aktuell wichtigste Einzelmaßnahme zur Minderung des Schienenverkehrslärms ist das Umrüstprogramm für Güterwagen, die die Hauptquelle der Beeinträchtigungen durch Lärm im Schienenverkehr sind. Sie ruht auf zwei Säulen: Einem staatlichen Förderprogramm und den lärmabhängigen Trassenpreisen – beide Programmelemente gewähren einen leistungsabhängigen Bonus für umgerüstete Güterwagen (die traditionellen Graugussklotzbremsen GG werden durch solche aus Kompositmaterial ausgetauscht). Das Programm läuft bis zum Fahrplanwechsel Ende 2020.

In Umsetzung des Koalitionsvertrags von 2013 zur laufenden Legislaturperiode hat das Bundesverkehrsministerium einen Gesetzesentwurf vorgelegt, mit dem der Verkehr von lauten Wagen (d. h. GG-Wagen) in Deutschland ab Ende 2020 faktisch unterbunden wird. Dem Gesetzesentwurf haben inzwischen Bundestag (am 30.03.2017) und Bundesrat (am 12.05.2017) – mit geringfügigen Modifikationen – zugestimmt. Der gesamte Gesetzgebungsprozess ist im DIP (Dokumentations- und Informationssystem für Parlamentarische Vorgänge) - das gemeinsame Informationssystem von Bundestag und Bundesrat – online dokumentiert worden (<http://dipbt.bundestag.de/extrakt/ba/WP18/788/78832.html>). Die Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt steht noch aus.

Das Gesetz sieht ein Verbot des Betriebs der lauten Wagen in Deutschland vor, erlaubt aber Ausnahmen vom Verbot vor allem im so genannten Gelegenheitsverkehr (das sind kurzfristig angemeldete Transporte). Führt ein Zug Wagen mit sich, die die aktuellen europäischen Geräuschvorschriften (TSI Fahrzeuge - Lärm) für Güterwagen nicht erfüllen - z. B. wenn sie über Graugussklötze verfügen – dann dürfen diese Züge nur auf Strecken fahren, an denen die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten werden. Gleichzeitig müssen diese Züge ihre Geschwindigkeit soweit reduzieren, dass ihre Geräuschemissionen denen eines TSI-konformen Zugs entsprechen. Die Bestimmung der erforderlichen Geschwindigkeitsreduktion erfolgt gemäß Schall03-2014: Für einen Zug auf Gleisen mit durchschnittlichem Fahrflächenzustand müsste dann z. B. die Geschwindigkeit von 100 km/h auf deutlich unter 50 km/h reduziert werden.

Mit der Ausnahmeregelung soll grundsätzlich die Warenverkehrsfreiheit im europäischen Schienengüterverkehr gewährleistet bleiben – es wird deshalb erwartet, dass das Gesetz nicht gegen europäisches Recht verstößt.



Der ALD hatte sich im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens an der Verbändeanhörung beteiligt und grundsätzlich das Gesetz begrüßt (siehe [http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD\\_Stellungnahme\\_BMVI\\_Gesetz\\_Verbot\\_GG\\_Wagen.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD_Stellungnahme_BMVI_Gesetz_Verbot_GG_Wagen.pdf) ). Wir hatten allerdings vorgeschlagen, für die Akzeptanz des Gesetzes vor allem im ersten Anwendungsjahr seine Einhaltung für die Betroffenen transparent zu überprüfen.

### 3.3 Novelle der Baunutzungsverordnung, TA Lärm und Sportanlagenlärm-schutzverordnung - Einführung des „Urbanen Gebietes“

Mit Artikel 2 2 des **Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt** vom 4. Mai 2017 wurde die Baunutzungsverordnung (BauNVO) geändert (siehe [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/text.xav?SID=&tf=xaver.component.Text\\_0&toctf=&qmf=&hlf=xaver.component.Hitlist\\_0&bk=bgbl&start=%2F%2F%5B%40node\\_id%3D'262676'%5D&skin=pdf&tlevel=-2&nohist=1](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/text.xav?SID=&tf=xaver.component.Text_0&toctf=&qmf=&hlf=xaver.component.Hitlist_0&bk=bgbl&start=%2F%2F%5B%40node_id%3D'262676'%5D&skin=pdf&tlevel=-2&nohist=1)).

Dabei wurde zwischen den Gebietskategorien Mischgebiet gemäß § 6 und Gewerbegebiet gemäß § 7 der BauNVO ein neuer Gebietstyp „Urbanes Gebiet“ eingefügt. Vergleichbar mit dem Mischgebiet dienen diese Gebiete sowohl dem Wohnen als auch der Unterbringung von Gewerbebetrieben sowie sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen in kleinräumiger Nutzungsmischung, soweit diese Betriebe und Einrichtungen die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.

Im Gegensatz zum Mischgebiet, das nach der ständigen Rechtsprechung ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und gewerblicher Nutzung vorsieht, ist in einem urbanen Gebiet ein höherer Anteil an Wohnnutzung möglich. Das wird vor allem dadurch erreicht, dass in diesen Gebieten die zulässige Geschossflächenzahl mit 3,0 deutlich über der für Mischgebiete mit 1,2 liegen darf. Ferner war geplant, für urbane Gebiete gegenüber Mischgebieten um 3 dB(A) höhere Lärm-Immissionsrichtwerte für Gewerbe und Sportanlagen zuzulassen, also 63 dB(A) tags und 48 dB(A) in der Nacht. Dazu sollten die TA Lärm sowie die Sportanlagenlärm-schutzverordnung (18. BImSchV) entsprechend geändert werden.

Der Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD) hatte sich in mehreren Stellungnahmen kritisch zur daraus resultierenden Verschlechterung des Lärmschutzes geäußert (siehe Stellungnahmen zur Bauplanungsrechtsnovelle:

[http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD\\_Stellungnahme\\_Urbanes-Gebiet.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD_Stellungnahme_Urbanes-Gebiet.pdf)

zur TA Lärm:

[http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD\\_Stellungnahme\\_TA-Laerm\\_Urbanes-Gebiet.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD_Stellungnahme_TA-Laerm_Urbanes-Gebiet.pdf)

zur 18. BImSchV:

[http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD\\_Stellungnahme\\_18.BImSchV.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD_Stellungnahme_18.BImSchV.pdf)

Im Verlaufe des Bundesratsverfahrens setzte sich die Überzeugung durch, dass zumindest der für urbane Gebiete vorgeschlagene Immissionsrichtwert von 48 dB(A) *nachts* nicht mit den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen des Gesundheitsschutzes zu vereinbaren ist. Danach sind ab einem Beurteilungspegel von 45 dB(A) *nachts* negative gesund-



heitliche Einflüsse nicht mehr auszuschließen.

Mit den im Juni 2017 veröffentlichten Änderungen der 18. BImSchV und der TA Lärm gelten somit für Urbane Gebiete Immissionsrichtwerte von 63 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Die *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm)* vom 01.06.2017 trat bereits am Tag nach ihrer Veröffentlichung am 8. Juni 2017 im Bundesanzeiger in Kraft (<https://www.bundesanzeiger.de>)

Die aktuelle Fassung der *Zweiten Verordnung zur Änderung der Sportanlagenlärmschutzverordnung* vom 1. Juni 2017 ist verfügbar im Bundesgesetzblatt Jg. 2017 Teil I, Nr. 33 vom 8. Juni 2017 (<https://www.bgbl.de>). Sie tritt erst 3 Monate nach Verkündung in Kraft. Neben der Einführung der Immissionsrichtwerte für Urbane Gebiete wurden gleichzeitig die Richtwerte für die abendlichen Ruhezeiten sowie die Ruhezeiten an Sonn- und Feiertagen von 13 bis 15 Uhr auf die tagsüber geltenden Werte angehoben und somit um 5 Dezibel erhöht. Ferner wurde der Sportbetrieb auf Anlagen, die bereits vor 1991 genehmigt oder zulässigerweise ohne Genehmigung errichtet worden sind, rechtlich weiter abgesichert. Damit gilt der Altanlagenbonus von 5 dB(A) auch 26 Jahre nach Errichtung der Anlagen fort. Inwieweit mit der deutlichen Absenkung des Schutzniveaus eine Befriedung bestehender Konfliktsituationen erreicht werden kann, bleibt abzuwarten.

Aus Sicht des ALD ist das Ziel der Innenverdichtung bereits über einen höheren Anteil an Wohnnutzung und eine höhere Geschossflächenzahl realisierbar, *ohne* dass es einer Anhebung der Immissionsrichtwerte bedarf. Daher ist das Urbane Gebiet ein *planerisches* Instrument, das allenfalls für dicht besiedelte Großstädte in städtebaulichen Umbruchsituationen in Frage kommen kann. Kleinere Städte oder ländliche Gemeinden sind mit derartigen Handlungsoptionen nicht angesprochen. Zu beachten ist dabei, dass Gemeinden bei Umplanung eines bestehenden Gebietes Entschädigung zu gewähren haben, wenn durch Änderung oder Aufhebung der Festsetzung eines Bebauungsplans die Bebaubarkeit des Grundstückes nachträglich eingeschränkt oder der Berechtigte in seinen Nutzungsmöglichkeiten beschnitten wird (siehe §§ 39 ff Baugesetzbuch).

(siehe auch TOP 1.2: ALD-Veranstaltung „Urbanes Gebiet“ am 13.09.2017 in Hannover)

### **3.4 Sonstiges – Jahresbericht zum Bahnlärmmonitoring Schweiz veröffentlicht**

Im Auftrag des Schweizer Bundesamtes für Verkehr werden an sechs charakteristischen Standorten in der Schweiz Messungen des Eisenbahnlärms durchgeführt. Das Monitoring dient zur Kontrolle der Wirksamkeit der Rollmaterialsanierung und der Einhaltung des Emissionsplans. Erfasst werden die Gesamtemissionen, die durch das System Rollmaterial – Geleisanlage verursacht werden. Die Messstationen sind das ganze Jahr rund um die Uhr in Betrieb und erfassen die Lärmemissionen und ergänzende Messparameter jeder Zugdurchfahrt.

Der kommentierte Monitoring-Jahresbericht 2016 ist auf den Seiten des Schweizer Bundesamtes für Verkehr verfügbar unter dem Link:

[https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/laermsanierung/monitoring\\_jahresbericht\\_2016.pdf.download.pdf/monitoring\\_jahresbericht\\_2016.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/laermsanierung/monitoring_jahresbericht_2016.pdf.download.pdf/monitoring_jahresbericht_2016.pdf)