Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 1/2021

22. April 2021

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA 2
   1.1. UBA fördert das ALD- und TGL-Projekt „Urbanität – Lärm – Gesundheit – für eine gute Lebensqualität mit hohem Schutzniveau“ 2
   1.2. In eigener Sache 2
   1.3. 14. Mitgliederversammlung des ALD 4
   1.4. Information über die Sitzung des DEGA-Vorstandrates am 18. März 2021 5
   1.5. DAGA 2021 – Strukturierte Sitzungen mit Beteiligung des ALD 6
   1.6. Tag gegen Lärm (TGL) 2021 6
   1.7. Immer noch zu laut!? Münchner Lärmsymposium zum Tag gegen Lärm 2021 7
   1.8. „Schienenverkehrslärm“ – Online-Veranstaltung des ALD und der Umweltministerien von Rheinland-Pfalz und Hessen am 30.03.2021 8
   1.9. Frühjahrsworkshop „Potential der Psychoakustik für die Lärmaktionsplanung“ des Fachausschusses Lärm der DEGA 11
2. THEMEN 12
   2.1. Die ungewisse Zukunft der Outdoor Noise Directive (OND) 12
   2.2. Motorradlärm - Rechtliche Handlungsmöglichkeiten und -pflichten auf der Ebene der Normsetzung 13
   2.3. Motorradlärm – Evaluierung der Fahrbeschränkungen in Tirol im Sommer 2020 – Fortsetzung des Fahrverbots in 2021ff 14
   2.4. Brüssel führt als innerstädtische Regelgeschwindigkeit Tempo 30 ein 15
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE 17
   3.1. Vom Wert der Ruhe: ONLINE-Workshop zum „Internationalen Tag gegen Lärm“ der Natur- und Umweltschutz-Akademie NRW (NUA) und des Landesamts für Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) 17
   3.2. Online-Konferenz „Tieffrequente Geräusche – aktuelle Untersuchungsergebnisse“ des Sächsischen Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) 17
   3.3. Deutschland braucht ein Mobilitätsgesetz 18
   3.4. Vorschläge der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen für einen besseren Schutz vor Schienenverkehrslärm 18

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. UBA fördert das ALD- und TGL-Projekt „Urbanität – Lärm – Gesundheit – für eine gute Lebensqualität mit hohem Schutzniveau“

Im Rahmen der Verbändeförderung des BMU erteilte das UBA Ende März 2021 der DEGA für das gemeinsame Vorhaben des ALD und des DEGA-Projekts „Tag gegen Lärm“ „Urbanität – Lärm – Gesundheit – für eine gute Lebensqualität mit hohem Schutzniveau“ eine Zuwendung von 106.208,00 €. Der Förderungszeitraum geht vom 01.04.2021 bis 31.03.2023. Zusammen mit den Eigenmitteln der DEGA von 26.552,00 € stehen damit für das Projekt 132.760 € zur Verfügung.

Ausgangspunkt des Projekts

Umfragen und Belastungsanalysen zeigen, dass trotz zahlreicher Aktivitäten zur Lärmminderung bislang kein deutlicher Rückgang der Beeinträchtigungen durch Lärm erreicht wurde. Grund dafür ist auch eine zunehmende Sensibilisierung der Bevölkerung, wie die aktuellen Lärmwirkungsstudien belegen. Es fehlt zudem eine ganzheitliche Vorgehensweise in der Lärmschutzpolitik, einzelne Lärmquellenarten werden separat behandelt, die Gesamtbelastung durch mehrere Lärmquellen i. d. R. nicht berücksichtigt.

Eine gebührende Priorität des Lärmschutzes ist Voraussetzung einer verbesserten Lärmschutzpolitik. Daher sehen der ALD und die Verantwortlichen für den Tag gegen Lärm die folgenden wesentlichen Aufgaben:

- Aufklärung über Ursachen des Lärms, die neuen Erkenntnisse zu seinen Wirkungen und die ungleiche Verteilung der Belastung entsprechend dem sozialen Status,
- Information von Bürger*innen über das Minderungspotenzial durch lärmbewusstes Handeln,
- Einwirkung auf die politisch Handelnden zur Verbesserung bzw. Bewahrung des aktuell gültigen Schutzniveaus.

Ziel des Projekts

Mit dem Vorhaben wollen ALD und TGL-Projekt den Lärmschutz in Deutschland und Europa verbessern. Dabei werden aktuelle Probleme und innovative Lösungsansätze aufgegriffen und bewertet. Die langfristigen Perspektiven einer verbesserten Lebensqualität in Städten und Gemeinden werden thematisiert.

Die wichtigsten Arbeitsbereiche sind die Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit und die Einflussnahme auf die Lärmschutzpolitik in Deutschland und Europa. In der Öffentlichkeitsarbeit kommt dem Tag gegen Lärm eine besondere Bedeutung zu. Mit dem neuen Lärmschutzpreis für innovative städtebauliche Lösungen ab dem Frühjahr 2021 will der ALD der öffentlichen Diskussion zum Lärmschutz ebenfalls mehr Gewicht geben.

Arbeitsprogramm des ALD

Schwerpunkt der inhaltlichen Arbeit des ALD sind vier Teilprojekte:

1. Thematisierung des Lärmschutzniveaus auf Basis
    - neuerer Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung (siehe B.3) und
    - neuer Vorschläge zum Umgang mit dem Gesamtlärm (vgl. UBA, Texte 60/2019).
2. Urbanität und gesunde Geräuschumwelt:
    - Bauleitplanung: Bewertung des Urbanen Gebiets und der lärmbedingten sozialen Segregation,
    - Widerstand gegen Liberalisierungstendenzen im Lärmschutz,
    - Propagierung Ruhiger Gebiete als Kompensation von Belastungen.
3. Vorrang für Lärmminderung an der Quelle:
    - Förderung leiserer Produkte (Information, Beschaffung, Kaufverhalten, Benutzervorteile),
    - regulatorische Maßnahmen (Geräuschemissionsvorschriften, Betriebsbeschränkungen),
    - lärmarmes Verhalten,
    - Lösung spezieller Lärmprobleme (unnötig laute Kfz, Motorradlärm) und
    - neue Instrumente gegen den Fluglärm.
4. Neue Konzepte für eine nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung:
    - Gemeinsame Aktivitäten mit weiteren Akteuren für mehr Schutz von Klima und Luft, gegen Lärm und
    - Chancen und Risiken neuer Technologien (Elektrifizierung, Automatisierung, Digitalisierung, Big Data).

Konkret sollen die folgenden Veranstaltungen durchgeführt werden:

- Expertenworkshops
  - Strategien zum Gesamtlärm
  - Verbesserung des Schutzniveaus in allen Formen der Beeinträchtigung durch Lärm (Harmonisierung)
  - Chancen und Risiken neuer Technologien (Digitalisierung; E-Mobilität, Luftverkehr
- Öffentliche Veranstaltungen
  - Erfordernisse des Lärmschutzes aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger (gestiegenen Sensibilität)
  - Fluglärm (Novellierung des Fluglärmgesetzes, innovative Lösungen zur Minderung von Emissionen und Immissionen, Bewertung neuer Techniken wie Drohnen, Verbesserung des Lärmschutzes an Landeplätzen)
  - Straßenverkehrslärm: Innovative Maßnahmen, Nutzung neuer Technologien, Beitrag der Bürgerinnen und Bürger
  - Stand und Bewertung der Lärmminderung (Lärmaktionsplanung; neue Verfahren der Lärmkartierung, Lärmsanierung)
  - Schienenverkehrslärm (Bewertung der Umsetzung der fortschrittlichen Minderungskonzepte)
  - Lärmschutz in der nachhaltigen Urbanität (Schutzniveau, Lärmaktionsplanung, Innenentwicklung, Freizeitlärmkonzepte)

Arbeitsprogramm des TGL

Die zentralen Aktionen umfassen die Durchführung des Tags gegen Lärm in den Jahren 2021-2023.

Dabei ist es im Kontext der Corona Krise wichtig, neue Formen der Kooperation und Partizipation zu entwickeln:

1. Schwerpunktthemen:
   - Auswirkungen zunehmender Elektromobilität auf die Akustik in der Stadt (Tag gegen Lärm 2021)
   - Partizipatorische Wege zur innovativen Stadtplanung (Umsetzung der WHO-Guidelines 2018)
   - Akustische Gestaltung von Freizeitbereichen (z.B. Restaurants, Turnhallen)
   - Lärmprävention: Durchführung von Lärmkoffer-Aktionstagen und Verleih des Lärmkoffers an interessierte Schulen
2. Allgemeine Organisation des jeweiligen Aktionstages (Motto, Partner, Website, Plakate, Druck und Versand der Materialien, Presseerklärung, Aktionen, Interviews, Nutzung von Social-Media-Kanälen)
3. Durchführung jeweils einer zentralen Veranstaltung zu den o.g. Schwerpunktthemen
4. Erstellung einer Broschüre für die Öffentlichkeit zu einem Schwerpunktthema (z.B. Status quo – Analyse von Partizipationsmöglichkeiten von Anwohner*innen im Bereich des Lärmschutzes)

1.2. In eigener Sache

Der ALD repräsentiert eine hohe fachliche Kompetenz bei der Bekämpfung des Umweltlärms. Doch diese Kompetenz muss noch besser und griffiger an die Entscheidungsträger auf der kommunalen Ebene sowie in Land und Bund herangetragen werden. Entscheidend für die Wirksamkeit des ALD wird es dabei sein, dass der Vorstand eine Arbeitsstruktur entwirft, durch die die Mitglieder enger in die dafür notwendigen Aktivitäten einbezogen werden.

Das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt, unterstützen die Arbeit des ALD maßgeblich durch eine jeweils zeitlich befristete Projektförderung. Erwartet wird, dass der ALD seine Tätigkeit auf folgende Bereiche konzentriert:

- Aufklärung über Ursachen des Lärms, die neuen Erkenntnisse zu seinen Wirkungen und die ungleiche Verteilung der Belastung entsprechend dem sozialen Status,
- Information von Bürgerinnen und Bürgern über das Minderungspotenzial durch lärmbewusstes Handeln
- Einwirkung auf die politischen Akteure zur Bewahrung bzw. Verbesserung des aktuell gültigen Schutzniveaus.

Das bedeutet im Wesentlichen für den Förderzeitraum von April 2021 bis zum März 2023, dass öffentliche Veranstaltungen und Expertenworkshops (siehe unter 1.1.) durchgeführt werden.

Ständige, unmittelbar damit verbundene Aufgaben sind ebenfalls zu erledigen:

- Pflege und Ausbau der Internetseite des ALD,
- ALD-Newsletter mit vier Ausgaben pro Jahr,
- Aktualisierung der Broschüren des ALD (Schienenverkehrslärm, Energiewende und Schutz vor Lärm) und Verfassen neuer Broschüren (Baulärm, Einführung in den Schutz vor Lärm),
- Publikation der Stellungnahmen,
- Berichte zu Tagungen und Expertengesprächen des ALD,
- Beiträge in DEGA-Publikationen (Akustik Journal),
- Beiträge in Fachzeitschriften sowie
- Beiträge in den Medien.

Der ALD-Vorstand befasst sich aktuell mit Überlegungen, wie das Arbeitsprogramm organisatorisch zu bewältigen ist und dabei gleichzeitig das hohe fachliche Niveau weiter ausgebaut werden kann. Auf der Hand liegt, dass mehr als bisher einzelne, klar abgegrenzte Aufgaben von Mitgliedern oder Dritten übernommen werden müssen. Daher wird der Vorstand vor der anstehenden Vorstandswahl an einzelne Mitglieder mit entsprechenden Bitten herantreten. Der Vorstand steht weiteren Vorschlägen zur Bewältigung des Arbeitsaufkommens offen gegenüber und hofft dabei insbesondere auf die Bereitschaft einzelner, Aufgaben zu übernehmen.

Wie wichtig die Lösung dieser strukturellen Aufgabe ist, wird vor allem dadurch deutlich, dass die für den 11. März 2021 geplante Mitgliederversammlung zur Wahl eines neuen Vorstandes abgesagt werden musste, weil keine definitiven Kandidaturen für den zu wählenden Vorstand vorlagen. Inzwischen konnte in mehreren Meetings eines erweiterten Vorstandskreises ein Konzept für die Bewältigung der Aufgaben erstellt und mit dem Umweltbundesamt beraten werden, dass eine Arbeits- und Zeitplanung für die nächsten 12 bis 15 Monate umfasst. Dennoch wird eine wirkungsvolle Arbeit des ALD nur gelingen, wenn die Arbeitsaufgaben auf breitere Schultern in der Mitgliedschaft gestützt werden können.

Hinsichtlich der nun gefundenen Kandidaten und des Termins für die Vorstandswahl wird auf die Einladung zu dieser Mitgliederversammlung verwiesen.

1.3. 14. Mitgliederversammlung des ALD

Die ALD-Leitung traf am 3. März nach intensiver Beratung die Entscheidung, die Mitgliederversammlung, die für den 11. März 2021 anberaumt wurde, zu verschieben. Als neuer Termin steht nun der **1. Juni 2021** fest.

Gründe für die Verschiebung sind, dass

- sich bis zum 03.03.2021 keine definitiven Kandidatinnen oder Kandidaten für die Besetzung des Vorstandes fanden und
- nachdem der bisherige Vorsitzende gemäß der ALD-Geschäftsordnung nicht mehr für eine Leitungsfunktion kandidieren kann, eine neue Arbeitsstruktur gefunden werden muss, die die Aufgabenerledigung auf eine breitere Basis stellt.

Weitere Hintergründe zur zukünftigen Arbeitsorganisation siehe den Beitrag in diesem Newsletter „In eigener Sache“ (siehe 1.2)

Die diesjährige Mitgliederversammlung wird wieder im Online-Format am Dienstag, den 01. Juni 2021 von 17:00 bis 18:30 Uhr stattfinden. Die Informationen über die Einwahldaten gehen den Mitgliedern des ALD mit gesondertem Einladungsschreiben zu.

Im März 2021 endete die dreijährige Amtszeit der aktuellen dreiköpfigen ALD-Leitung (Vorsitz, zwei stellvertretende Vorsitzende). Auf der Mitgliederversammlung wird deshalb die Wahl einer neuen Leitung durch die Vorstellung der sich dafür Bewerbenden eingeleitet. Es erleichtert die Organisation der Wahl, wenn Bewerbungen für den Vorsitz und die Stellvertretung bis zum 25.05.2021 an die DEGA-Geschäftsstelle gerichtet werden.

Die eigentliche Wahl erfolgt im Anschluss an die Mitgliederversammlung per E-Mail an die Geschäftsstelle. In Anlehnung an Artikel 2, §5 des "Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der COVID-

19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht" sind zumindest für die Dauer der Corona-Pandemie auch Abstimmungen der Fachgruppenmitglieder per E-Mail möglich. Die Abstimmung wird daher als offene E-Mail-Abstimmung, also in nicht anonymisierter Form durchgeführt. Ausschließlich die/der Wahlleiter/in und die DEGA-Geschäftsstelle werden Ihre Antworten einsehen und sammeln.

Für die Mitgliederversammlung am 01.06.2021 wird die folgende Tagesordnung vorgeschlagen:

1. Begrüßung
2. Prüfung der Beschlussfähigkeit
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Genehmigung des Protokolls der 13. Mitgliederversammlung
5. Kurzer Bericht der ALD-Leitung
6. Vorstellung der Bewerbungen für die neue ALD-Leitung (inkl. Ernennung der/des Wahlleiterin/Wahlleiters)
7. Planung der Arbeiten und Projekte 2021
8. Verschiedenes
9. Zeit und Ort der nächsten Mitgliederversammlung

Michael Jäcker-Cüppers
Christian Beckert
Dirk Schreckenberg

1.4. Information über die Sitzung des DEGA-Vorstandrates am 18. März 2021

Am 18. März fand eine Sitzung des Vorstandsrates der DEGA (Mitglieder des Vorstandsrates: siehe www.dega-akustik.de/dega/organe-und-statuten/vorstandsrat) statt, die vom DEGA-Präsidenten Herrn Prof. Verhey geleitet wurde. Die Tagesordnung umfasste nach der Begrüßung und der Bestätigung des Protokolls der letzten Sitzung unter anderem die Punkte:

- Bericht des Vorstands und der Geschäftsstelle,
- DEGA-Finanzen 2020 und Haushaltsplan 2021,
- Durchführung der DAGA 2021 unter Corona-Bedingungen,
- Verschiedenes.

Ein wichtiges Ergebnis ist, dass die DAGA 2021 weiterhin als Hybridveranstaltung mit einem großen Präsenzanteil geplant wird. Damit wird einem mehrheitlich aus den Anmeldungen erkennbaren Wusch entsprochen. Die Idee, zur Vereinfachung der organisatorischen Vorbereitung bereits jetzt ausschließlich auf eine online-Veranstaltung zu setzen, wurde nach ausführlicher Diskussion verworfen. Den Organisatoren in Wien, Peter Balazs und Holger Waubke, wurde gedankt, dass sie den damit verbundenen Mehraufwand auf sich nehmen. Einigkeit bestand, dass sofort auf eine online-Veranstaltung umgeschwenkt wird, wenn erkennbar ist, dass dies durch das Pandemiegeschehen erzwungen wird.

Unter Verschiedenes wurde vom Redaktionskreis des Akustik Journals die Schwierigkeit angesprochen, zugesagte Beiträge für die Zeitschrift tatsächlich und auch rechtzeitig zu erhalten. Der Vorstandsrat appelliert an die Fachausschüsse und Fachgruppen in ihre Aktivitäten auch die Veröffentlichung von Beiträgen im Akustik Journal einzubeziehen. Diesen Appell gibt die ALD-Leitung an seine Mitglieder und die Abonnent*innen des Newsletters mit der Anregung weiter, Vorschläge und Entwürfe für Artikel des Akustik Journals an den ALD-Vorstand zur Weiterleitung an den Redaktionskreis zu senden.

1.5. DAGA 2021 – Strukturierte Sitzungen mit Beteiligung des ALD

Auf der diesjährigen DAGA in Wien vom 15. bis 18.08.2021 werden wieder zahlreiche Strukturierte – d. h. zu spezifischen Themen und mit eingeladenen Vortragenden organisierte – Sitzungen stattfinden.

Der ALD organisiert die folgenden Strukturierten Sitzungen:

- "Innovativer städtebaulicher Lärmschutz in Wien"
  mit 2 Einführungsvorträgen (ALD/Stadt Wien) und nachfolgender Exkursion (Gesamtdauer ca. 4 Stunden von 14 bis 18 Uhr
  Sitzungsleitung: Jochen Richard, Stellvertretung: M. Jäcker-Cüppers
- "Schienenverkehrslärm – Erfolge und Perspektiven"
  Sitzungsleitung: Uwe Ritterstaedt, Stellvertretung: M. Jäcker-Cüppers
- Gemeinsame Strukturierte Sitzung des ALD, des FA Lärm und des FA Fahrzeugakustik
  "Kfz-Lärm – neue Probleme und Lösungen“
  Sitzungsleitung: FA Lärm: Andre Fiebig, FA Fahrzeugakustik: E. Altinsoy, ALD: M. Jäcker-Cüppers

Die Exkursion zum "Innovativen städtebaulichen Lärmschutz in Wien" setzt voraus, dass die DAGA mindestens teilweise in Präsenzform durchgeführt wird.

1.6. Tag gegen Lärm (TGL) 2021

Der 24. "Tag gegen Lärm - International Noise Awareness Day" 2021 wird am 28.04.2021 stattfinden. Er wird im Rahmen des International Year of Sound 2020+ durchgeführt.

Sein Motto ist **„Immer noch zu laut!?“**

Abb. 1: Motiv des „Tag gegen Lärm 2021“ (Bildquelle: candy 1812 / stock.adobe.com)

Ausführliche Informationen zum TGL sind auf der Internetseite des TGL dargestellt:
https://www.tag-gegen-laerm.de/start

Die **Zentrale Veranstaltung** zum Tag gegen Lärm 2021 findet online **am 28.04.2021 von 13:30 bis 16:00 Uhr** statt (siehe den Flyer https://www.tag-gegen-laerm.de/fileadmin/user_upload/Veranstaltungsflyer_TGL2021.pdf)

Anlass, besondere Umstände und Ziel der Veranstaltung:
„Die vergangenen Monate haben erhebliche Veränderungen des Alltags in allen Lebensbereichen mit sich gebracht, aber trotzdem zeigt sich, dass das Thema Lärm nach wie vor für viele Bürger*innen von besonderer Bedeutung ist. Deutlich wurde auch, dass es zwar punktuell „ruhiger“ geworden ist, doch Verkehrslärm und Baulärm oder auch der Einsatz von lauten Gartengeräten waren dennoch häufig präsent. Die Verdichtung von Innenstädten und der akustische Beitrag der zunehmenden Elektromobilität im Verkehr sowie die Emissionen und Immissionen von Elektrogeräten, die z. B. in Gärten ihren Einzug gefunden haben, stehen in der zentralen Veranstaltung am Tag gegen Lärm im Mittelpunkt. Es werden Erfahrungen zu Lösungen für Geräuschreduzierungen ausgetauscht und diskutiert, bei welchen Quellen positive Änderungen erfolgreich erzielt wurden.

Darüber hinaus wird thematisiert, welche Informationen für Bürger*innen bei der Auswahl von Geräten bereitgestellt werden können, um nachhaltig Lärm zu mindern und zu verbesserten akustischen Umgebungen beizutragen."

Die Teilnahme ist kostenfrei. Eine Anmeldung ist nicht notwendig.
Link zum Zugang:(ab etwa 13:15 Uhr aktiv): https://global.gotomeeting.com/join/679864397

Programm der Veranstaltung:
Moderation:
Brigitte Schulte-Fortkamp, Aktionsleiterin Tag gegen Lärm,
André Fiebig, Vorsitzender des Fachausschusses „Lärm: Wirkungen und Schutz" der DEGA

13:30 Begrüßung und Einführung in das Thema:
Brigitte Schulte-Fortkamp und André Fiebig

13:45 Je dichter desto lauter! – oder: Retten E-Antriebe das akustische Stadtklima?
Christian Popp, Vorsitzender des Beirats der LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg

14:15 15 sec Ruhe

14:15 Sound Quality Labels für Elektrofahrzeuge – Neue Ansätze, Psychoakustik in die Beurteilung der Belästigungswirkung einzubeziehen
Klaus Genuit, HEAD acoustics GmbH, Herzogenrath

14:40 Baulärm – Stand und Minderungspotentiale
Regina Heinecke-Schmitt, Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft, Dresden

15:05 Entwicklung von leisen Produkten für den urbanen Bereich
Thomas Haag, Andreas Stihl AG & Co. KG, Waiblingen

15:30 Diskussion

16:00 Ende der Veranstaltung

1.7. Immer noch zu laut!? Münchner Lärmsymposium zum Tag gegen Lärm 2021

Anlässlich des 24. Tag gegen Lärm veranstaltet die Münchener Volkshochschule in Kooperation mit dem Projekt „Tag gegen Lärm" ein Online-Symposium über den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung und der Lärmaktionsplanung zu den Fragen: Wie schädlich ist Straßenlärm für die menschliche Gesundheit? Was können die Kommunen zum Schutz ihrer Bürger*innen machen? Wo gibt es innovative Beispiele? Und wie sieht die Situation in München aus?

Das Symposium findet am 28.04.2021 von 18:00 bis 19:30 online statt. Eine E-Mail mit den Zugangsdaten erhalten Angemeldete rechtzeitig 1 Tag vor Kursbeginn zugeschickt. Bei kurzfristigen Anmeldungen erhalten Sie 15 min nach Ihrer Anmeldung die Zugangsdaten per E-Mail. Die Veranstaltung ist gebührenfrei.

Referenten der Veranstaltung sind Christian Bews, Dr. Dirk Schreckenberg, Michael Jäcker-Cüppers und Bernd Lehming.

Kontaktdaten zu Fragen zur Buchung: (089) 48006-6239 und zur fachliche Beratung: (089) 48006-6572 oder dinah.fink@mvhs.de

Quelle und Link zur Anmeldung:
https://www.mvhs.de/suche/heute?tx_vhsconnect_eventlist%5Baction%5D=show&tx_vhsconnect_eventlist%5BcategoryId%5D=KAT19737&tx_vhsconnect_eventlist%5Bcontroller%5D=Event&tx_vhsconnect_eventlist%5BeventId%5D=460-C-M341037&cHash=ac5ddc2c26dd86ce59e691461667ae87

1.8. „Schienenverkehrslärm“ – Online-Veranstaltung des ALD und der Umweltministerien von Rheinland-Pfalz und Hessen am 30.03.2021

Der ALD hatte eine gemeinsame Präsenz-Veranstaltung zum Schienenverkehrslärm im Mittelrheintal zusammen mit dem Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten von Rheinland-Pfalz (MUEEF) und dem Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) geplant. Wegen der Corona-Pandemie wurde die Veranstaltung am 30.03.2021 von 15:00 bis 18:45 Uhr im Online-Format durchgeführt.

Sie umfasste wie geplant 5 Präsentationen und eine abschließende Diskussion. An ihr nahmen insgesamt 176 Personen teil; offensichtlich erlaubt das Online-Format eine relativ einfache bundesweite Teilnahme. Und trotz der großen Zahl war eine intensive Diskussion möglich, die über die Chat-Funktion der Meeting-Plattform eine weitere Beteiligungsform angeboten hatte.

Anlass der Veranstaltung war vor allem der erfolgreiche Abschluss des Umrüstprogramms der Bundesregierung (das wesentlich zur Umsetzung des „Halbierungsziels“ beitrug – Minderung der durchschnittlichen Geräuschbelastungen durch den Schienenverkehr um 10 dB(A) bis Ende 2020 gegenüber 2008) und das grundsätzliche Verbot des Verkehrs lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz ab dem 13.12.2020. Auf der Tagung wurden die Programme und Instrumente des Bundes im Detail dargestellt und diese aus der Sicht der Länder, der Betroffenen und der Wissenschaft bewertet. Die Präsentationen umfassten die folgenden Themen:

- Dr. Jens Klocksin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin: „Lärmschutz an der Schiene“
  Dr. Klocksin stellt die wichtigsten Elemente der Lärmschutzpolitik der Bundesregierung an der Schiene vor, u. A.:
  - Der aktuelle Stand des Lärmsanierungsprogramms:
    Lärmsanierung an über 2.000 Streckenkilometern, Aktiver Lärmschutz an ca. 670 km Strecke, Passiver Lärmschutz an über 63.000 Wohneinheiten, Gesamtkosten der stationären Lärmsanierung: über 1,5 Mrd. € (Mittelabfluss in 2020 trotz Corona von 190 Mio. €, deutlich über dem Haushaltsansatz von 139 Mio. €)
  - Senkung der Auslösewerte der Lärmsanierung um insgesamt 11 dB(A) seit 2015!
  - Das Projekt der Harmonisierung von Lärmaktionsplanung LAP und Lärmsanierungsprogramm LSP
  - Das Programm zu Umrüstung der lauten Wagen mit Graugussklotz-Bremsen (GG) auf Kompositklötze (K- und LL-Sohlen):
    Von 2012 bis 2020 Förderung der Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik mit 152 Mio. € über 8 Jahre durch das lärmabhängige Trassenpreissystem (laTPS) (Laute Züge zahlen mehr als leise): Im Nationalen Fahrzeugregister des Eisenbahn-Bundesamts sind mit Stand 01. März 2021 noch 36.505 Güterwagen mit GG (die aber kaum noch eingesetzt werden) und 131.270 Wagen mit Kompositklötzen aufgeführt.
    Seit 12/2020: Verbot des Betriebs lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz (Schienenlärmschutzgesetz)
  - Lärm-Monitoring (siehe Vortrag Brammer)
  - Lärmschutzziel 2030:
    Ende 2020 sind ca. 1,7 Mio. Menschen von Schienenlärm oberhalb des nächtlichen Lärmpegels (Mittelungspegel) von 57 dB(A) betroffen
    Ziel für 2030 ist es, diese Zahl um die Hälfte auf rund 850.000 Menschen zu mindern.
- Dr. Henning Brammer, Eisenbahn-Bundesamt EBA, Bonn: „Lärm-Monitoring des Eisenbahn-Bundesamtes“
  Dr. Brammer präsentiert das im April 2019 gestartete Monitoringprogramm des EBA und zeigt die Entwicklung der Geräuschemissionen in Form der Mittelungspegel und als Vorbeifahrtpegel einzelner Wagen.
  Die Messergebnisse für Lahnstein zeigen exemplarisch eine Reduktion der 24-h-Mittelungspegel um etwa 4 dB(A) zwischen Juni 2019 und Februar 2021 (zwei Messmonate mit etwa der gleichen Anzahl von Zugvorbeifahrten). Das belegt deutlich die Beschleunigung des Einsatzes leiserer Güterwagen in den letzten Monaten vor dem Fahrverbot und dem Auslaufen des Umrüstprogramms. Die Entwicklung der Vorbeifahrtpegel der einzelnen Güterwagen zeigen eine ähnliche Entwicklung. Besonders beeindruckend sind die in Abbildung 2 dargestellten Ergebnisse einer Kontrollmessung am 15.12.2020 nach Inkrafttreten des Fahrverbots für GG-

Wagen am 13.12.2020. Mit Hilfe der Wagenlisten (für jede Zugfahrt erforderliche Liste der Wagen eines Zuges, die bei Güterzügen die jeweilige Bremsbauart der Wagen enthält) wurde die jeweilige Anzahl der Bremsbauarten ermittelt.

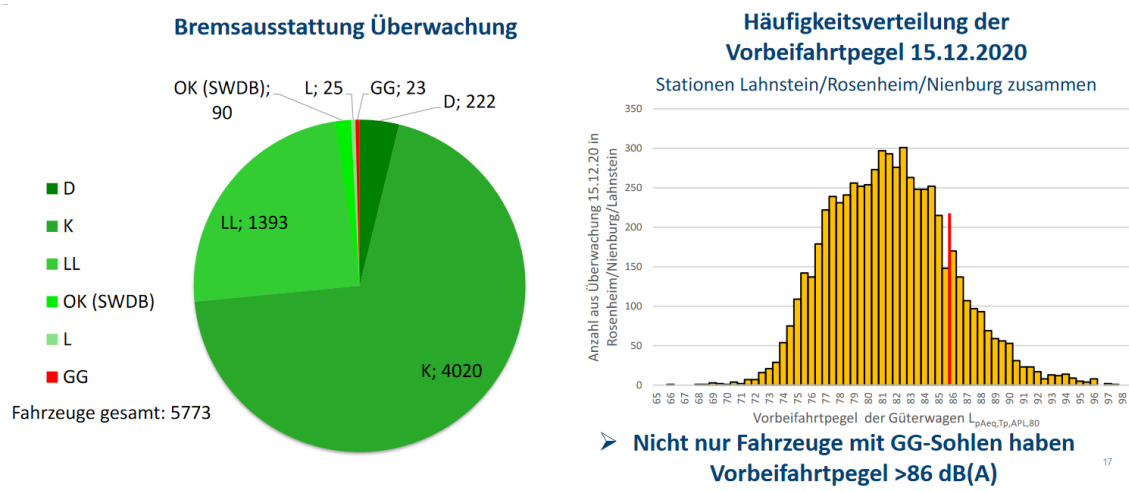

Abbildung 2: Ergebnisse der Kontrollmessung an drei Monitoringstationen am 15.12.2020 (nach dem Inkrafttreten des Fahrverbots am 13.12.2020) – Anteil der Wagen mit verschiedenen Bremsausrüstungen (D – Scheibenbremse, OK (SWDB) – leise Wagen in der Silent Wagon Data Base, L – Kompositbremsen vom Typ L)
Quelle: Präsentation Brammer, Folie 17

Mit der Annahme, dass die drei Messstationen repräsentativ für das Netz sind, zeigt die Abbildung die durchschlagende Wirkung des Umrüstprogramms und des Fahrverbots: Nur noch 0,4 % der Wagen sind GG-gebremst! Andererseits ist der Anteil der lauteren Wagen (über 86 dB(A) Vorbeifahrtpegel) in der Häufigkeitsverteilung mit ca. 13 % deutlich höher, ein Hinweis darauf, dass relativ viele Wagen mit Kompositklötzen Geräuschemissionen haben, die deutlich oberhalb des Geräuschemissionsgrenzwertes liegen. Das verweist auf die große Bedeutung des Wartungszustands der Wagen für die Geräuschbelastung.
Güterzüge verursachten 2020 etwa 83 % der gemessenen Gesamtemission von Personen und Güterzügen. Im Jahr 2019 waren es 90 %.

- Steffen Roth, HMUKLV und Sven-Oliver Wessolowski, MUEEF: „Instrumente zum Schutz vor Schienenverkehrslärm im Hot Spot Mittelrheintal – Wirksamkeit und Möglichkeiten der Optimierung“
  S. Roth stellt die Ergebnisse der Messstationen der Länder Hessen (Assmannshausen) und Rheinland-Pfalz (Oberwesel) vor. Die Stationen sind schon seit 2010 in Betrieb, sie leisten allerdings nicht die Unterscheidung in Personen- und Güterzüge. Auch diese Stationen zeigen einerseits einen deutlichen Rückgang der Mittelungspegel in der Nacht, bei Umrechnung auf gleiche Verkehrsmengen in Assmannshausen fast 8 dB(A) von 2011 bis 2020. In Oberwesel fallen die Minderungen geringer aus. Bei beiden Stationen ist auf der anderen Seite bislang keine relevante Reduktion der Maximalpegel erkennbar. Daneben berichtet Herr Roth über die Geräuschbelastung gemäß der Richtlinie zum Umgebungslärm im Mittelrheintal und über das Konzept für Ruhige Gebiete im Rheintal.
  S.-O. Wessolowski bewertet die Lärmsanierung im Mittelrheintal, die 1999 begonnen hat und vier verschiedene Programme umfasst. Die freiwillige Lärmsanierung des Bundes lief von 1999 bis 2012, aktuell werden die Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung des Beirats Leiseres Mittelrheintal umgesetzt, was bis 2027 dauern könnte, womit eine sehr lange Spanne von fast 30 Jahren erreicht wird. Trotz der Umrüsterfolge habe sich im Rheintal „keine große Zufriedenheit“ eingestellt. Er fordert deshalb einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz an Bestandsstrecken und die immissionsschutzrechtliche Gleichstellung von Neu-, Ausbau-und Bestandsstrecken. Die Sanierung von Bestandsstrecken solle nach dem Beispiel der Schweiz einem konkreten und verbindlichen Sanierungskonzept inkl. Zeitplan und verbindlichen Umsetzungsfristen folgen. Ein Maximalpegel(häufigkeits-)kriterium sollte als zusätzliche Schutzzielkomponente eingeführt werden. Angesichts des prognostizierten Wachstums des Verkehrs sind Strategien gegen den damit zu erwartenden Lärm wie streckenbezogene Emissionskontingentierungen und lokale Betriebsbeschränkungen zu entwickeln.

- Willi Pusch, Vorsitzender der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V.: „Quo Vadis Deutsche Bahn?“
  W. Pusch ordnet die Lösung der Lärmprobleme bei der Bahn, wie in extremer Form im Mittelrheintal wahrnehmbar, in den Kontext einer nachhaltigen Verkehrspolitik ein, die wesentlich auf einem modernisierten Schienenverkehr beruht und den systematischen Abbau des Schienenverkehrs vergangener Jahrzehnte rückgängig macht. Die Bahn muss deutlich und auch schneller leiser werden (Zielwerte sind die Vorgaben der WHO). Personen- und Schienengüterverkehr sind zu entkoppeln. „Eine neue Trasse für den Schienengüterverkehr ist unerlässlich“, z. B. in Form eines Rheintal-Tunnel-Systems (rechtsrheinisch von St. Augustin (Bonn) bis Mainz-Bischofsheim mit mehreren hintereinander folgenden Tunneln nur für Güterzüge).
- Prof. Dr. Markus Hecht, TU Berlin: „Bahnlärmminderung an der Quelle – technisch und administrativ“
  - Prof. Hecht verweist auf das noch hohe Minderungspotenzial (ca. 7 dB(A) bei den Fahrwegen durch bessere Schleifverfahren und Optimierung von Schwellen, Befestigungen sowie Zwischenlagen. Die akustischen Belange müssen Eingang in den Gleisbau und die Ausbildung der Gleisbauverantwortlichen finden.
  - Die europäische Geräuschemissionsvorschrift TSI Noise ist unzureichend. Sie bildet nicht den Stand der Technik ab und berücksichtigt nicht alle relevanten Betriebszustände (z. B. Kurvenfahrt).
  - Lärmabhängige Trassenpreise sollten Anreize für leisere Lokomotiven und Fahrzeuge des Personenfernverkehrs schaffen (Anm.: Die Trassenpreisreduktion für leise Güterwagen ist zum Fahrplanwechsel 2020/2021 ausgelaufen[1])
  - Die Länder sind bei der Beschaffung leiserer Regionalzüge in die Pflicht zu nehmen.
  - Prof. Hecht plädiert für die Einführung von Impuls- und Tonhaltigkeitszuschlägen für Fahrzeuge (z. B. für Flachstellen) statt eines Maximalpegelkriteriums.

In der etwa 70-minütigen Abschlussdiskussion wurden neben den Nachfragen zu den Vorträgen die folgenden Leitfragen diskutiert:
- Wie bewerten Sie die Politik der Bundesregierung (BMVI) zum Schutz vor Schienenverkehrslärm?
- In welchem Maße haben sich für Sie die Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm reduziert?
- Wie könnte der Schutz vor Schienenverkehrslärm weiter verbessert werden?
- Wie bewerten Sie das neue Ziel von BMVI und DB AG für 2030 zur Minderung des Schienenverkehrslärms?

Zu Beginn der Diskussion hatten als wichtige Vertreter der Betroffenen die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) und einige Bürgerinitiativen die Gelegenheit, ihre Positionen zur Minderung des Schienenverkehrslärms darzustellen.

Ein bezeichnendes Zitat aus der Diskussion war: „Trotz der zahlreichen Maßnahmen wird es nicht leiser. Das ist natürlich subjektiv. Aber viele Anwohner:innen, die seit Jahr(zehnt)en an der Strecke wohnen, empfinden das so. Wohl wegen der Flachstellen.“

Die zentralen Ergebnisse der Veranstaltung sind:
- Die Erfolge der Aktivitäten des BMVI werden anerkannt und zum Teil auch an der Strecke wahrgenommen.
- Für einige Anwohner:innen ist es dennoch nicht entscheidend leiser geworden.
  Deshalb wünschen sich die Betroffenen eine weitere Reduzierung des Belastungsniveaus, u. A. durch bessere Wartung der Güterwagen (z. B. Vermeidung von Flachstellen). Eine endgültig befriedigende Lösung setzt den Bau von alternativen, bebauungsfernen und in Tunneln geführten Strecken voraus.
- Die angedachten Zeiträume für die Lösung der Lärmprobleme sind deutlich zu lang.
- Der Personenverkehr und die Lokomotiven des Güterverkehrs müssen in die Minderungskonzepte einbezogen werden.

[1] Siehe DB Netz (Online): Das Trassenpreissystem 2021der DB Netz AG.
https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/5111648/fd889624b4e609e99b050887b1d81a23/broschuere_tps_2021-data.pdf

- Eine Gesamtlärmbewertung ist erforderlich, die Störungen durch die Maximalpegel der Zugvorbeifahrten müssen berücksichtigt werden.
- Es besteht weiteres großes Potenzial zur Minderung der Geräuschemissionen des Schienenverkehrs, vor allem bei den Fahrwegen. Dazu ist auch das Lärmbewusstsein der für die Infrastruktur Zuständigen zu schärfen.
- Das BMVI ist offen für Vorschläge zur weiteren Verbesserungen des Schutzes vor Schienenverkehrslärm.

Der ALD wird das Angebot des BMVI aufgreifen und versuchen, zusammen mit den Verbänden der Betroffenen Vorschläge zur weiteren Verbesserung und Beschleunigung der Lärmschutzpolitik an der Schiene zu entwickeln.

Die Vorträge und Stellungnahmen können, soweit sie freigegeben sind, bei der DEGA-Geschäftsstelle (ald@ald-laerrm.de) angefordert werden.

1.9. Frühjahrsworkshop „Potential der Psychoakustik für die Lärmaktionsplanung“ des Fachausschusses Lärm der DEGA

Am 24.03.2021 fand ein Frühjahrsworkshop zum Potential der Psychoakustik für die Lärmaktionsplanung statt, der vom Fachausschuss Lärm der DEGA in Kooperation mit dem ALD organisiert und durchgeführt wurde. In 5 Fachvorträgen wurde der Mehrwert einer psychoakustischen Bewertung von Umgebungsgeräuschen diskutiert, die eine verbesserte Vorhersage der Störwirkung und Belästigung erlaubt. Denn Geräusche können aufgrund deren psychoakustischen Eigenschaften bei gleichem Dauerschallpegel zu unterschiedlichen Reaktionen bei Betroffenen führen. Vielfach zeigte sich in aktuellen Studien, dass sich bestimmte Wirkungsphänomene durch die Hinzunahme der Psychoakustik gut aufklären lassen.

- Klaus Genuit (HEAD acoustics GmbH) verdeutlichte den Einsatz verschiedener psychoakustischer Parameter zur Bewertung von Geräuschen, die aufgrund von Standardisierungsaktivitäten verstärkt Anwendung finden.
- Christine Huth (Möhler + Partner Ingenieure AG) erläuterte Ansätze für eine wahrnehmungsorientiertere Lärmaktionsplanung und zeigte, wie die durch Flachstellen bei Schienenfahrzeugen verursachte Lästigkeit, beispielsweise mittels psychoakustischer Größen, detailliert vorhergesagt werden kann.
- In dem Vortrag von Eckhart Heinrichs (LK Argus GmbH) ging es um ruhige Gebiete in der Lärmaktionsplanung und die Anforderungen an städtische Ruheorte, die über die Abwesenheit von Lärm hinausgehen.
- Urs Reichart (DEGES GmbH) erörterte die Herausforderungen beim Schallschutz in Infrastrukturprojekten, bei denen mitunter gehäuft Beschwerden in minder belasteten Gebieten beobachtet werden.
- Abschließend ging Martin Rumberg (Technische Universität Kaiserslautern) auf städtebauliche Planungsaspekte ein, denen oft eine vorausschauende, integrative Betrachtung von Schall zur Gewährleistung hoher akustischer Qualität fehlt.

Nach den Fachvorträgen wurden mit über 70 Teilnehmenden die Möglichkeiten einer Integration psychoakustischer Erkenntnisse in die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung diskutiert. Welche zusätzliche Lärmbelastung könnte von Drohnen und Flugtaxis ausgehen, wie kann die Psychoakustik zur wahrnehmungsorientierten Bewertung von Kraftfahrzeugen oder beispielsweise von Straßendecken eingesetzt werden, wie kann innovative Stadtplanung nicht nur unzumutbare Geräuschsituationen vermeiden, sondern auch Räume mit hoher akustischer Qualität schaffen, wie dies bei den ruhigen Gebieten das strategische Ziel ist.

Im Rahmen der Diskussion kam der Wunsch zur Bildung einer neuen Arbeitsgruppe auf, die sich mit den Schnittstellen der Psychoakustik und Lärmaktionsplanung beschäftigen und vielleicht mittels eines Modellprojekts die Anwendbarkeit psychoakustischer Ansätze in der Lärmaktionsplanung beleuchten könnte. Wer an einer Mitarbeit in der neuen Arbeitsgruppe Interesse hat, kann sich gern bei der Leitung des FA Lärm oder bei der Geschäftsstelle der DEGA melden.

André Fiebig

2. THEMEN

2.1. Die ungewisse Zukunft der Outdoor Noise Directive (OND)

Ein wichtiger Teilbereich der europäischen Lärmschutzpolitik ist die Begrenzung der Geräuschemissionen von Maschinen und Geräten, die im Freien betrieben werden (vor allem Baumaschinen und Gartengeräte).

Seit Ende der 70er Jahre hat die Europäische Union mehrere Richtlinien verabschiedet, die sich mit der Bestimmung und der Begrenzung der Schallleistungspegel derartiger Maschinen und Geräte befassten. In der Richtlinie 2000/14/EG vom 8. Mai 2000 (OND) wurden diese Regelungen zusammengefasst und erweitert. Wesentliches Kennzeichen der Richtlinie ist die Zweiteilung der im Freien betriebenen Geräte und Maschinen in solche, für die nur eine Geräuschemissionskennzeichnung eingeführt wurde, und solche, für die auch Geräuschemissionsgrenzwerte festgelegt wurden.

Die Richtlinie 2000/14/EG ist nach 20 Jahren in die Jahre gekommen. Sie entspricht nicht mehr dem Stand der Technik: Neue Geräte sind auf den Markt gekommen, andere wie die Laubbläser – die bislang nur der Kennzeichnung unterliegen und in jedem Herbst regelmäßig zu vielen Beschwerden führen – weisen enorme Steigerungen der Produktionszahlen auf, sodass die Einführung von Grenzwerten geboten zu sein scheint. Der Stand der Lärmminderungstechnik hat sich weiterentwickelt, womit weitere Senkungen der Grenzwerte möglich sind.

Seit Jahren werden Vorschläge und Studien zur Weiterentwicklung der Richtlinie gemacht, die EU-Kommission hat öffentliche Konsultationen zur Revision der Richtlinie durchgeführt (siehe die Position des Arbeitsrings Lärm zur Bewertung und Fortschreibung der Richtlinie unter https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2018/2018-04-16_Position_ALD_Outdoor_Machinery_Noise_final.pdf) und die Richtlinie bewerten lassen (siehe Bericht im ALD-Newsletter 4/2018 vom 08.10.2018, https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Newsletter/Newsletter-Archiv/ALD-Newsletter_4_2018.pdf). Auf einer Sitzung der OND Working Group der Europäischen Kommission am 04.06.2019 wurde die Bereitschaft der Kommission deutlich, die Revision der Richtlinie nun ernsthaft anzugehen. Ein Wechsel in der Betreuung des Themas bei der Kommission und die Corona-Pandemie haben jedoch diese Arbeiten weitgehend stillgelegt. Erst Ende 2020 sind schließlich einige wichtige Dokumente der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie erschienen:

- BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT über die Umsetzung und Verwaltung der Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen. Brüssel, den 16.11.2020, COM(2020) 715 final.
  https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:715:FIN
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT - EVALUATION OF THE OUTDOOR NOISE DIRECTIVE 2000/14/EC. Brussels, 16.11.2020 SWD(2020) 266 final
  (in drei Teilen)
  https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0266
- Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD(2020) 267 final:
  Evaluierung (Zusammenfassung) über die Richtlinie 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen. Brüssel, den 16.11.2020
  https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020SC0267&from=EN

Die wichtigsten Erkenntnisse der Evaluierung seitens der Kommission in der „Arbeitsunterlage“ sind:

- Die Richtlinie ist insgesamt wirksam, effizient, relevant und kohärent und erbringt einen EU-Mehrwert.
- „Der Evaluierung zufolge hat die Richtlinie in den letzten 20 Jahren erfolgreich dazu beigetragen, die Geräuschemissionswerte von im Freien verwendeten Geräten und Maschinen zu senken…. Die Richtlinie hat bewirkt, dass die Geräuschemissionswerte, ausgedrückt als Schallleistungspegel, um einen Betrag zwischen 2 und 3 dB gesunken sind.“
- „Allerdings erwiesen sich die gesetzlichen Bestimmungen der Richtlinie als nicht ausreichend, um die Verbraucher zum Kauf geräuschärmerer Geräte und Maschinen zu motivieren. Es fehlt

immer noch an Wissen und Bewusstsein im Zusammenhang mit Geräuschemissionen, und die Lärmkennzeichnung allein reicht nicht aus, um die Wahl der Verbraucher zu beeinflussen."
- Vor allem „bot die Richtlinie bei Geräten und Maschinen, die nur der Kennzeichnungspflicht unterliegen (Artikel 13), den Herstellern keine ausreichenden Anreize, die Entwicklung geräuschärmerer Produkte im gleichen Umfang voranzutreiben."
- Zudem „hat die zunehmende Zahl der in Verkehr gebrachten Geräte und Maschinen zur Verwendung im Freien dem positiven Effekt der Richtlinie entgegengewirkt, weshalb erneut Druck auf die Hersteller ausgeübt werden sollte, geräuschärmere Geräte und Maschinen herzustellen. Solange keine Marktnachfrage nach leiseren Geräten besteht, ist es weiterhin Aufgabe des Gesetzgebers, Grenzwerte für die Geräuschemissionen von im Freien verwendeten Geräten und Maschinen festzulegen, um das Wohlbefinden und die Gesundheit der Bürger zu schützen."
- Kritische Aspekte, die sich auf das Funktionieren der Richtlinie negativ ausgewirkt haben. betreffen „insbesondere die mangelnde Anpassung von Kernelementen der Richtlinie an den technischen Fortschritt: Anwendungsbereich, Geräuschemissionsgrenzwerte, Schallmessverfahren, Konformitätsbewertungsverfahren, Sammlung lärmbezogener Daten und die Anpassung an den neuen Rechtsrahmen."

Am 17.03.2021 hat sich nach 21 Monaten die Working Group Outdoor Noise Directive (OND) wieder und zwar online getroffen. Das Ergebnis dieses Treffens ist aus Sicht des Lärmschutzes enttäuschend. Trotz der eigenen Erkenntnisse der Kommission über die Notwendigkeit, die Defizite der Richtlinie zu beseitigen, hat die Kommission erklärt, aus Gründen der Arbeitsbelastung zunächst nur die Fragen der Messverfahren zur Ermittlung der Geräuschemissionen in Angriff zu nehmen (Überarbeitung des Anhangs III der Richtlinie). Wer die Prozesse des Zusammenhangs von Messverfahren und Geräuschgrenzwerten bei anderen Produkten kennt (z. B. Kfz), weiß, dass damit Jahrzehnte vergehen können, ehe es verschärfte Anforderung an die Geräuschemissionen geben wird. Die Position der Kommission wurde anfangs noch von einigen Mitgliedsstaaten kritisiert, letztlich gab es aber nur noch wenige Gegenpositionen, u. A. vom ALD als einzigem Vertreter der Zivilgesellschaft in der WG OND.

Umso mehr wird es jetzt darauf ankommen, das Deutschland durch Benutzervorteile den Einsatz leiserer Geräte und Maschinen stimuliert. Dazu sollte die ebenfalls in die Jahre gekommene 32. BImSchV (Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002) als Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht überarbeitet werden.

2.2. Motorradlärm - Rechtliche Handlungsmöglichkeiten und -pflichten auf der Ebene der Normsetzung

Unter diesem Titel hat die Kanzlei Caemmerer & Lenz ein Rechtsgutachten zu den nationalen Handlungsmöglichkeiten zur Regulierung der Geräuschemissionen von Motorrädern im Auftrag der „Bürgerinitiative zum Schutz der Landschaftsschutzgebiete in Baden-Baden und Umgebung e.V." am 15. März 2021 veröffentlicht (https://www.caemmerer-lenz.de/fileadmin/user_upload/210315-CL-Rechtsgutachten-Motorradl%C3%A4rm.pdf).

Es ist traditionelle Rechtsauffassung, dass die Regelung der Geräuschemissionen von Produkten wie Kfz und Motorräder der EU vorbehalten ist. Maßgebende Artikel im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Fassung aufgrund des am 1.12.2009 in Kraft getretenen Vertrages von Lissabon) sind die Artikel 114 (Angleichung der Rechtsvorschriften) und 191 bis 193 (Umwelt).

Nach Art. 114 erlassen das Europäische Parlament und der Rat „die Maßnahmen zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten, welche die Errichtung und das **Funktionieren des Binnenmarkts** zum Gegenstand haben". Dabei geht die die Maßnahmen vorschlagende Kommission „in den Bereichen Gesundheit, Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz von einem **hohen Schutzniveau** aus und berücksichtigt dabei insbesondere alle auf wissenschaftliche Ergebnisse gestützten neuen Entwicklungen." (Art 114 (3))

Nach Art 191 zielt die Umweltpolitik der Union „auf ein **hohes Schutzniveau** ab". Die Schutzmaßnahmen, die Rat und Parlament beschließen, „hindern die einzelnen Mitgliedstaaten nicht daran**, verstärkte Schutzmaßnahmen** beizubehalten oder zu ergreifen. Die betreffenden Maßnahmen müssen mit den Verträgen vereinbar sein. Sie werden der Kommission notifiziert."(Art. 193).

Die Gutachter kommen zum Ergebnis, dass die aktuellen Grenzwerte für die Geräuschemissionen dem Anspruch des hohen Schutzniveaus nicht genügen. Es sei „allgemein anerkannt und objektiv nachweisbar, dass die europäischen Regelungen die Einhaltung des von ihnen selbst vorgesehenen Grenzwerts von ≤ 77 dB(A) in der Praxis nicht gewährleisten können. Somit bleiben die unionsrechtlichen Zulassungs- und Genehmigungsvoraussetzungen hinter den Anforderungen des Art. 114 Abs. 3 AEUV zurück."

„Als Ergebnis der vorliegenden Untersuchung lässt sich somit festhalten, dass Maßnahmen gegen Motorradlärm nur dann verlässlich Erfolg versprechen, wenn sie an der Quelle ansetzen. Zwar sieht das europäische Zulassungs- und Genehmigungsverfahren bereits einen Lärmgrenzwert vor, doch führt es aufgrund verschiedener Defizite nicht dazu, dass dieser Grenzwert im realen Straßenverkehr eingehalten wird. Das Problem ist in der politischen Diskussion bekannt, doch wird fälschlicherweise davon ausgegangen, dass eine Lösung nur auf Ebene der Europäischen Union möglich ist. Dabei wird verkannt, dass Art. 193 AEUV und Art. 114 Abs. 3 AEUV Deutschland durchaus die Möglichkeit eröffnen, selbst effektivere Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Und auch sperrt sich das Unionsrecht nicht dagegen, zumindest einstweilen bestimmte Strecken für Motorräder, die beispielsweise ein Standgeräusch von mehr als 95 dB(A) aufweisen, zu sperren. Die grund- und menschenrechtlichen Schutzpflichten gebieten, dass der Staat von dieser Möglichkeit auch Gebrauch macht."

2.3. Motorradlärm – Evaluierung der Fahrbeschränkungen in Tirol im Sommer 2020 – Fortsetzung des Fahrverbots in 2021ff

Von 10. Juni bis zum 31. Oktober 2020 war in Tirol im Außerfern (Bezirk Reutte) ein Fahrverbot für Motorräder mit einem Standgeräusch (Nahfeldpegel) über 95 dB(A) in Kraft.

Zur Evaluierung des Fahrverbots ist jetzt ein Bericht der Tiroler Landesregierung erschienen:

Christoph Lechner, David Schnaiter (2021 online): „Evaluierung der Maßnahmen zum Motorradlärm im Bezirk Reutte". Februar 2021.
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/sicherheit/emissionen-sicherheitstechnik-anlagen/downloads/Evaluierung_Massnahmen_Motorradlaerm_Ausserfern_2021.pdf

Im Bericht werden die Verkehrszahlen bewertet und die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung der anrainenden Wohnbevölkerung (250 Personen in 19 Gemeinden des Außerfern) dargestellt.

Kernergebnisse der Befragung:
- 68 % der Befragten sind der Meinung, dass der Motorradlärm durch die Maßnahmen abgenommen hat.
- 65 % wünschen sich eine Beibehaltung des Fahrverbots.
- 81 % meinen, dass die Hersteller zur Konstruktion leiserer Motorräder gezwungen werden sollen.

Die Landesregierung Tirol hat das Fahrverbot deshalb verlängert:
„Aufgrund der erheblichen Lärmbelastung für die im Bezirk Reutte lebende Bevölkerung werden ab dem Jahr 2021 **jeweils vom 15. April bis 31. Oktober** eines jeden Jahres, Fahrverbote für besonders laute Motorräder Standgeräusch (Nahfeldpegel) > 95 dB (A) erlassen".
(https://www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrsrecht/motorrad-fahrverbot/)

Bemerkenswert ist das Resümee der Online-Zeitschrift Motorrad zur Fortsetzung des Fahrverbotes: https://www.motorradonline.de/ratgeber/laermfahrverbot-tirol-verlaengert-2021/
„Tirol schreibt die Lärmfahrverbote für Motorräder mit über 95 dB Standgeräusch auf bestimmten Passstrecken auch 2021 fort. Damit bleiben viele Motorradfahrer vom Befahren beliebter Strecken in Tirol weiterhin ausgeschlossen. Langfristig helfen hier wohl nur **leisere Motorräder** und ein **Umdenken bei den Fahrern**, die mit dem Thema Lautstärke immer noch sorglos umgehen."

2.4. Brüssel führt als innerstädtische Regelgeschwindigkeit Tempo 30 ein

Seit dem 01.01.2021 hat die Region Brüssel-Hauptstadt Tempo30 als Regelgeschwindigkeit eingeführt. Die Region Brüssel-Hauptstadt besteht aus 19 Gemeinden, zu denen die Stadt Brüssel im engeren Sinn gehört. Sie umfasst 161,36 km² mit 1.208.542 Einwohner*innen (1. Januar 2019) und ist damit in Europa die deutlich größte Stadt mit dieser Regelung. Sie wird u. a. aus Sicht des Lärmschutzes begründet. Die Einzelheiten der Regelung sind in der mehrsprachigen Internetseite mit einer interaktiven Karte der Region dargestellt: https://ville30.brussels/international

Ein Flyer auf Deutsch ist unter https://ville30.brussels/media/pages/international/91f88ff124-1606491743/10022_1_bm_ville30-stad30_de.pdf herunterladbar.

Ein ausführliches Pressedossier steht auf Französisch unter https://visit.brussels/binaries/content/assets/pdf/2020-12-14---ville-30---dossier-de-presse.pdf zur Verfügung.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit bedeutet eine Grundsatzentscheidung für eine stadt- und umweltverträglichere zulässige Höchstgeschwindigkeit. Sie macht die bisherigen Ausnahmen (in Deutschland Tempo-30-Zonen und Einzelanordnungen) zur Regel, ist damit transparenter als die bisherige Regelung und minimiert den Aufwand für die Beschilderung.

In Brüssel sind von Tempo 30 relativ wenige Hauptverkehrsstraßen und die verkehrsberuhigten Bereiche ausgenommen, in denen Tempo 20 gilt. Die Abbildung 3 zeigt die aktuelle Regelung:

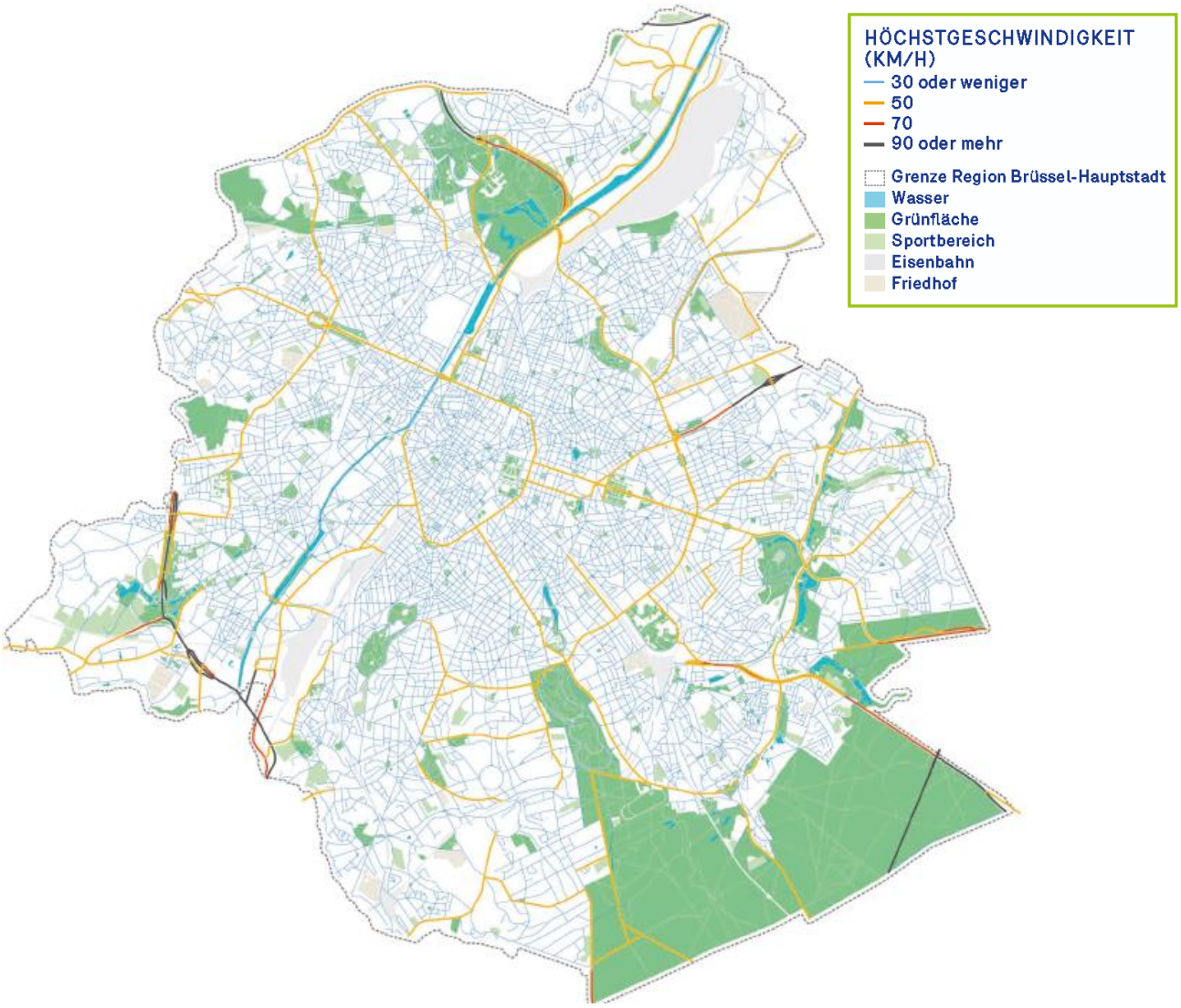

Abbildung 3: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Region Brüssel-Hauptstadt seit dem 01.01.2021 (Quelle: https://ville30.brussels/media/pages/international/91f88ff124-1606491743/10022_1_bm_ville30-stad30_de.pdf)

In der Mitte der Karte ist das fünfeckige Zentrum der Stadt Brüssel (Pentagon/Vijfhoek) mit der Tempo-50-Ringstraße zu erkennen.

Es sei hier noch daran erinnert, dass die frühesten Vorschläge für eine städtische Regelgeschwindigkeit von 30 km/h im Rahmen des Projekts „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ Anfang der 1980er Jahre u. a. von Lärmschützern entwickelt worden sind (siehe Kemper, G., Steven, H. (1984): „Geräuschemissionen von Personenwagen bei Tempo 30“. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 31 36-44, 2/1984).

Die aktuelle Lage in Deutschland:
Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD hatten im Rahmen des Antrags „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ (Deutscher Bundestag, Drucksache 19/15779, 10.12.2019. http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/157/1915779.pdf) die Bundesregierung u. A. aufgefordert „in Modellprojekten zu untersuchen, wie es sich auf den Straßenverkehr in Kommunen auswirkt, wenn ein generelles Tempolimit von 30 km/h angeordnet und nur auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 50 zugelassen wird“.

Das BMVI hat Ende März 2021 den Eingang von Schreiben der Städte Freiburg, Coburg und Konstanz an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu den rechtlichen Möglichkeiten der versuchsweisen Anordnung flächendeckender Tempo 30-Regelungen bestätigt, sieht sich aber konkret nicht zuständig für derartige Modellprojekte (http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/281/1928193.pdf).

Freiburg macht den Vorschlag für einen Modellversuch „Harmonisierung auf Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der ersten deutschen Stadt“:
„Oberbürgermeister Martin Horn hat ... nun Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in einem Brief den Vorschlag gemacht, Freiburg als erste deutsche Modellkommune für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit zu benennen und hierfür über die STVO eine Sonderregelung für Kommunen einzuführen (https://www.freiburg.de/pb/1635388.html).

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Vom Wert der Ruhe: ONLINE-Workshop zum „Internationalen Tag gegen Lärm“ der Natur- und Umweltschutz-Akademie NRW (NUA) und des Landesamts für Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV)

Der Workshop findet am Mittwoch, 28. April 2021, 10:30 bis 14:00 Uhr statt.

„Mit einer Fachtagung die den „Wert der Ruhe“ thematisiert, beteiligen sich NUA und LANUV auch in diesem Jahr wieder am Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day“ (TGL)….. Denn gerade in dicht besiedelten Bereichen Nordrhein-Westfalens ist Lärm eines der großen Umweltprobleme. Die Ursachen sind vielfältig und Städte und Gemeinden stehen hier vor einer schwierigen Aufgabe. Zum einen sind es nicht zuletzt auch kommunale Entscheidungen und Maßnahmen, die Lärm erzeugen, andererseits stehen Städte und Gemeinden als Umwelt- oder Planungsbehörde in der Verantwortung, für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse im Gebiet zu sorgen.“

Programm:

Bis 10:00 Uhr	Eintreffen und Technik-Check
10:30 Uhr	Begrüßung Julia Möllerherm, MUNLV
10:45 Uhr	Auswirkungen von Ruhe und Lärm auf die Lebensqualität Jördis Wothge, Umweltbundesamt
11:30 Uhr	Ruhige Gebiete in der Stadt Elke Bernauer, Stadt Bielefeld, Umweltamt
12:15 Uhr	Ruhige Gebiete in der LÄRMAKTIONSPLANUNG – Eine Übersicht Jochen Richard, Planungsbüro Richter-Richard
13:00 Uhr	Vom Immobilien-Wert der Ruhe Dr. Dransfeld, Institut für Bodenmanagement IBoMa
13:45 Uhr	Abschlussdiskussion
14:00 Uhr	Ende der Veranstaltung
Moderation:	Thomas Przybilla, LANUV NRW; Bernd Stracke, NUA NRW

Anmeldung online unter https://event.nua.nrw.de/prod/Anmeldung.aspx?vstg=78263.
Hinweis: Obwohl die Anmeldefrist offiziell bereits abgelaufen ist, können Sie sich auch jetzt noch anmelden.

Die Teilnahmegebühr beträgt 15 Euro. Teilnehmer erhalten im Nachgang eine Rechnung.

3.2. Online-Konferenz „Tieffrequente Geräusche – aktuelle Untersuchungsergebnisse“ des Sächsischen Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)

Das LfULG lädt zu der o.g. Konferenz am Freitag, 7. Mai 2021, 09.30 Uhr bis ca. 16.00 Uhr ein.

„Über tieffrequente Geräusche und Infraschall wird in der Öffentlichkeit schon seit längerem kontrovers diskutiert. Auf der Veranstaltung werden jüngere Untersuchungen zu diesem Thema vorgestellt. So hat das LfULG ein Projekt initiiert zur Untersuchung der Schallübertragung tieffrequenter Geräusche von außen in Aufenthaltsräume hinein. Über dieses Vorhaben, seine Ergebnisse und ein daraus abgeleitetes Verfahren für die Schallimmissionsprognose tieffrequenter Geräusche wird berichtet. Weitere Themen der Veranstaltung werden Wahrnehmung und Wirkung von tieffrequenten Geräuschen und Infraschall sein sowie gesundheitliche und rechtliche Aspekte.

Die Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiter von Behörden, Ingenieure, Planer, Anlagenbetreiber sowie die interessierte Öffentlichkeit.“

Anmeldungen sind **bis zum 3. Mai 2021** erbeten.

Das Teilnahmeentgelt zur Veranstaltung beträgt 50 €.

Das Veranstaltungsprogramm sowie nähere Informationen zu Anmeldung und Teilnahmegebühr sind hier zu finden: https://www.lanu.de/vj6

3.3. Deutschland braucht ein Mobilitätsgesetz

Unter diesem Motto bietet der Verkehrs Club Deutschland (VCD) eine digitale Konferenz „Mobilitätsgesetz“ am Mittwoch, dem 26. Mai 2021 von 12.00-15.00 Uhr an. Teilnahmen sind über die Ankündigungsplattform der VCD-Pressestelle demnächst möglich, siehe **https://www.vcd.org/artikel/digitale-vcd-konferenz-bundesmobilitaetsgesetz/**

Aus der Ankündigung des VCD:
„Die Herausforderung der Vermeidung von Verkehrsauswirkungen ist immens. Der Verkehr darf Erderwärmung, Luftverschmutzung und Flächenfraß nicht weiter vorantreiben. Mobilität soll künftig klimaneutral werden, möglichst wenig Lärm und Schadstoffe verursachen und allen zuverlässig zur Verfügung stehen.
Das geltende Verkehrsrecht ist dafür unzureichend. Es stammt in großen Teilen aus den 1930er Jahren und sollte die Massenmotorisierung vorantreiben. Beim Infrastrukturausbau steht bis heute das Auto im Mittelpunkt. Die negativen Begleiterscheinungen erleben wir täglich: CO2-Ausstoß, Lärm, Verkehrsunfälle, überfüllte Straßen. Mit den derzeitigen Regelungen lassen sich keine Lösungen dafür finden. Auf die politische Tagesordnung gehört deshalb jetzt eine integrierte, sozial- und umweltverträgliche Mobilitätspolitik, eine Verfassung für die Gestaltung des Verkehrs: ein Bundesmobilitätsgesetz.“
Wie ein Bundesmobilitätsgesetz, das alle Verkehrsträger gleichberechtigt in den Blick nimmt, aussehen und wie es Wirklichkeit werden kann, darüber möchte der VCD mit Interessierten in einen Dialog starten. ‚Ziel ist es den Vorschlag für ein Bundesmobilitätsgesetz in den Koalitionsverhandlungen der neuen Bundesregierung aufzunehmen.‘
Das Projekt Bundesmobilitätsgesetz wird vom Bundesumweltministeriums gefördert.“

3.4. Vorschläge der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen für einen besseren Schutz vor Schienenverkehrslärm

Mit ihrem Fraktionsbeschluss vom 15. Dezember 2020 “Einfach Bahnfahren – Die Bahn zum stärksten Verkehrsmittel entwickeln“ (https://www.gruene-bundestag.de/files/beschluesse/beschluss-bahn.pdf) haben Bündnis 90/Die Grünen eine neue nationale Bahnstrategie entwickelt, mit der die Bahn zum Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität in Deutschland und Europa gemacht werden soll. In der Strategie enthalten sind auch Vorschläge für einen besseren Lärmschutz, da dieser „ein zentraler Aspekt für mehr Akzeptanz für Bahnverkehr“ ist. Die wichtigsten Aussagen und Vorschläge sind:

- Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung
- Nach Erreichung des Ziels „Halbierung des Schienenlärms“ „müssen neue Ziele und strengere Lärmgrenzwerte für die weitere Lärmreduzierung definiert und ambitionierte Programme für den aktiven und passiven Lärmschutz angepackt werden.“
- „Für Bestandsfahrzeuge wollen wir Fördermittel bereitstellen, wenn sich durch eine Umrüstung eine Lärmreduzierung um mindestens 5 Dezibel im Vergleich zu einem konventionellen Güterwagen erzielen lässt.“
- „Den Auslösewert für Lärmsanierung in Wohngebieten wollen wir von aktuell 57 Dezibel nachts auf 52 Dezibel absenken. Die Mittel für die erforderlichen Maßnahmen wollen wir schrittweise erhöhen. Die erforderlichen Lärmsanierungen wollen wir besser mit den Lärmaktionsplanungen der Kommunen abstimmen“
- „Die aktive Lärmreduzierung [an den Fahrzeugen] muss durch passende Ausschreibungen auch im Nahverkehr und durch Anreize im Fern- und Güterverkehr sowie entsprechende Regularien zügig umgesetzt werden“.

Die Auslösewerte für die Lärmsanierung waren bekanntlich schon im Sommer 2020 auf 64/54 dB(A) in Wohngebieten (mit Wirkung zum Jahr 2022) gesenkt worden. Der Vorschlag sieht also eine weitere Senkung um 2 dB(A) vor.