

# Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 1/2022



8. April 2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA.....</b>	<b>2</b>
1.1. 15. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES ALD .....	2
1.2. STRUKTURIERTE SITZUNG DES ALD ZUM SCHIENENVERKEHRLÄRM AUF DER DAGA 2022 .....	2
1.3. DEGA-LÄRMSCHUTZPREIS ZUM ERSTEN MAL VERGEBEN .....	4
1.4. ALD-PANEL ZUM GESAMTLÄRM VON STRAßEN UND SCHIENENWEGEN ( $L_{(STRABE+SCHIENE)}$ ) .....	4
1.5. 25. TAG GEGEN LÄRM 2022 .....	5
<b>2. THEMEN .....</b>	<b>6</b>
2.1. DAS UMWELTBUNDESAMT (UBA) SCHLÄGT EIN NEUES STEUER- UND ABGABENKONZEPT FÜR EINEN KLIMASCHONENDEN UND..... SOZIAL GERECHTEN VERKEHR BIS 2050 VOR .....	6
2.2. MEHR MITTEL IM NEUEN BUNDESHAUSHALT 2022 FÜR DIE LÄRMSANIERUNG AN SCHIENENWEGEN DES BUNDES.....	6
<b>3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE .....</b>	<b>7</b>
3.1. VERANSTALTUNG DES BMDV „LÄRMSCHUTZ AN DER SCHIENE“ AM 25.04.2022 .....	7
3.2. FACHVERANSTALTUNG LÄRMWIRKUNGEN VON LUFTWÄRMEPUMPEN UND KLIMAGERÄTEN .....	7
3.3. FACHVERANSTALTUNG DES UMWELTBUNDESAMTS UND DES DEUTSCHEN INSTITUTS FÜR URBANISTIK „KOMMUNAL MOBIL..... 2022: DIGITALISIERUNG. VERKEHR. UMWELT.“ .....	7
3.4. FACHVERANSTALTUNG ABSCHLUSSVERANSTALTUNG MIT VORSTELLUNG DER ERGEBNISSE AUS DEM FORSCHUNGSVORHABEN .....	8
„GESAMTLÄRMBEWERTUNG - UMSETZUNGSKONZEPT UND PLANSPIEL“ .....	8
3.5. NEUAUFLAGE DER DEGA-BROSCHÜRE „LÄRM IM ALLTAG“ .....	8
3.6. DAS UMWELTBUNDESAMT UBA VERÖFFENTLICHT NEUE DATEN ZUR LÄRMBELÄSTIGUNG IN DEUTSCHLAND.....	9
3.7. AKTUELLE DATEN ZUM BAHNLÄRMMONITORING IN DER SCHWEIZ.....	9
3.8. NEUES URTEIL DES BUNDESGERICHTSHOFS (BGH) ZUR HAFTUNG FÜR UMWELTMÄNGEL IM MIETRECHT .....	10
3.9. VCD STELLT ENTWURF FÜR EIN BUNDESMOBILITÄTSGESETZ VOR .....	12

# 1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

## 1.1. 15. Mitgliederversammlung des ALD

Die 15. ALD-Mitgliederversammlung, die während der DAGA 2022 in Stuttgart stattfand, hatte 24 Teilnehmer:innen in Präsenz und 26 Online-Teilnehmer:innen. Es waren keine Beschlüsse zu fassen. Der ALD hat als Fachgruppe der DEGA ca. 350 Mitglieder.

Der Vorsitzende gab einen Bericht über die Aktivitäten des ALD für den Zeitraum vom 1. Juni 2021 bis zum 15. März 2022 und wies dabei auf die seit Oktober 2021 bestehende Arbeitsgruppe Beirat hin, die den ALD-Vorstand durch das Einbringen von Erfahrungen und Kontakten unterstützen soll. Sprecher des Beirates ist der langjährige Vorsitzende Michael Jäcker-Cüppers.

Der Vorstand setzte mit einem Panel zu Fluglärm eine neue Form der Öffentlichkeitsarbeit durch Aufzeichnung eines Podiumsgesprächs um, das auf der ALD-Internetseite verfügbar ist und somit von Interessierten unabhängig von Veranstaltungsterminen besucht werden kann. Diese Form der Öffentlichkeitsarbeit wird mit themenbezogenen Podiumsgesprächen fortgesetzt. Erfreulich ist, dass der quartalsweise erscheinende Newsletter inzwischen ca. 800 Abonnent:innen zählt.

Die 16. Mitgliederversammlung wird zwischen dem 6. und 9. März 2023 während der DAGA 2023 in Hamburg stattfinden.

## 1.2. Strukturierte Sitzung des ALD zum Schienenverkehrslärm auf der DAGA 2022

Auf der diesjährigen DAGA hat der ALD am 22.03. und 24.03.2022 eine Strukturierte Sitzung zum „Schienenverkehrslärm – Erfolge und Perspektiven“ organisiert. Insgesamt waren 21 Vorträge angemeldet worden, die vier Blöcken zugeordnet waren:

- A. Allgemeine Vorträge zum Lärmschutz an der Schiene (6 Präsentationen)
- B. Sonderthemen (3 Präsentationen: Psychoakustik, AVV Baulärm, Passiver Schallschutz)
- C. Lärmschutz an den Fahrzeugen (Flachstellen usw.) (6 Präsentationen)
- D. Lärmschutz an den Schienenwegen (6 Präsentationen)

Die Sitzung konnte planmäßig durchgeführt werden (Sitzungsleitungen: D. Schreckenberger, C. Beckert, U. Ritterstaedt, M. Jäcker-Cüppers). An den Vorträgen nahmen zwischen 40 und 80 Personen teil, davon fast 50 % jeweils online.

Die Sitzung wies gegenüber solchen eher traditionell technisch-wissenschaftlich orientierten Sitzungen eine Besonderheit auf: Wegen der hohen Bedeutung des Schienenverkehrs für die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes hat der Lärmschutz an der Schiene unverändert einen großen politischen Stellenwert, um für die geplante Verlagerung auf die Schiene die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Deshalb hat sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) samt seinen nachgeordneten Bereichen (Eisenbahn-Bundesamt, Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung) mit insgesamt fünf Vorträgen an der Sitzung beteiligt:

- J. Klocksinn: „Lärmschutz an Schienenwegen“
- M. Werner: „Harmonisierung Lärmsanierungsprogramm und Lärmaktionsplanung“
- J. Böhm, E. Roll; H. Brick: „Das LärmLab 21 des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung“
- H. Brammer: „Lärm-Monitoring des Eisenbahn-Bundesamts“
- S. Greuel: „Flachstellen von Schienenfahrzeugen: Detektion und Vermeidung“

Ohne die Qualität und den Stellenwert der anderen Vorträge schmälern zu wollen, sei deshalb auf die wichtigsten Aussagen dieser fünf Vorträge hingewiesen.

- Seit 1999 wurden über 1,7 Mrd. € für die stationäre Lärmsanierung aufgewandt. Die Ende 2020 abgeschlossene Umrüstung der Güterwagen hat zu der erheblichen Minderung der Geräuschemissionen der Güterwagen um ca. 10 dB(A) geführt.
- Zum Lärmschutz an der Quelle hat das BMDV mehrere Projekte in Auftragsforschung vergeben (Innovativer Güterwagen, Innovatives Triebfahrzeug (ITF), Migrationsstudie Digitale Automatische Kupplung (DAK))
- Die Ergebnisse der Kontrollen des Eisenbahn-Bundesamts EBA zeigen, dass von 64.866 überprüften Güterwagen in 2021 nur noch 222 Wagen die nach dem Schienenlärmenschutzge-

setz grundsätzlich verbotenen Graugussklotzbremsen aufwies, das entspricht 0,34 % des Wagenbestands.

- Weitere wichtige Ergebnisse des Lärmmonitorings des EBA sind:
  - In den Jahren 2019, 2020 und 2021 wurden an den 19 Messstationen täglich im Mittel über 3.500 Züge gemessen.
  - Die Mittelungspegel für 2021 sind im Vergleich zum Jahr 2019 an allen Messstationen reduziert. Bsp. Messstation Stadthagen: Die Pegelreduktionen zwischen September 2019 und Januar 2022 betragen ca. 6 dB(A).
  - Die Häufigkeitsverteilungen der Vorbeifahrtpegel der Güterwagen mit unterschiedlichen Bremsausstattungen im Jahr 2021 zeigt, dass sich die Medianwerte der „leisen“ Wagen durchaus deutlich voneinander unterscheiden: Für Wagen mit LL-Sohlen beträgt er 83,2 dB(A), für solche mit K-Sohlen 80,4 dB(A) und für Wagen mit Scheibenbremsen 78,8 dB(A). Das bestätigt die Schweizer Ergebnisse (siehe ALD-Newsletter Nr. 2/2020, Abschnitt 3.2. Bahnlärmmonitoring in der Schweiz: „Bei Wagen mit LL-Sohlen beträgt die Lärminderung [gegenüber Wagen mit Graugussklotzbremsen] rund 8 dB(A). Bei Wagen mit K-Sohlen liegt sie bei 11-13 dB(A). Bei Scheibenbremsen liegen die Emissionen je nach Messort sogar noch bis zu 2 dB(A) unter denen der Wagen mit K-Sohlen.“). Das zeigt, dass durch die Beschaffung von Neuwagen mit K-Sohlen – oder noch besser mit Scheibenbremsen – langfristig noch deutlich geringere Emissionen erreicht werden können.
  - Der energetische Mittelwert der Vorbeifahrtpegel von Güterwagen ist im Winter 2021/2022 wieder leicht angestiegen. Das EBA vermutet einen saisonalen Effekt: Die Wetterbedingungen im Herbst und Winter könnten vermehrt zur Entstehung von Flachstellen beitragen (siehe auch unten).
- Nach der deutlichen Minderung des Rollgeräusches von Güterwagen kommen den Flachstellen und anderen Raddefekten in der Wahrnehmung und der Belästigung vermehrte Bedeutung zu. Aufbauend auf Forschungsprojekten des BMVI/BMDV und des UBA zur Quantifizierung, Detektion und Bewertung von Flachstellen hat das BMDV im Juni 2021 eine weitere „Studie zu einer Quantifizierung von Flachstellen auf dem deutschen Schienennetz“ ausgeschrieben, mit dem Ziel, eine Ermächtigungsgrundlage zur Beseitigung von Flachstellen zu schaffen. Es sind zwei Workshops mit Experten zum fachlichen Austausch geplant, das Projektende ist für den Sommer 2022 vorgesehen.
- Das BMDV hat im Juni 2021 das Projekt zur „Beschleunigung des Lärmsanierungsprogramms und Weiterentwicklung des Lärmschutzes“ an der Schiene“ in Auftrag gegeben (Laufzeit von 11/2021 – 11/2022). Ziel ist ein früherer Abschluss des Lärmsanierungsprogramms als nach dem bisherigen Zeitplan (dieser sieht vor, dass bis 2030 an den Bahnstrecken in Deutschland die Zahl der noch über den Auslöseschwellen Belasteten in etwa halbiert wird).
- Das LärmLab 21 ist ein Verfahren bzw. Konzept zur Entwicklung und Erprobung von Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen, die eine wirksame Reduzierung dieser Belastungen bewirken. Es sieht Simulationen wie Laborversuche und schließlich die akustische Erprobung der Maßnahmen im Realbetrieb vor. Dazu wird das so genannte „Offene Digitale Testfeld“ an ca. 350 km im Raum Halle (Saale) – Cottbus – Niesky unter Leitung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) genutzt und das etablierte Messkonzept zur akustischen Erprobung im Realbetrieb umgesetzt.
- Für die Lärmsanierung an Schienenwegen werden bekanntlich zwei Programme umgesetzt, zum einen das Lärmsanierungsprogramm des Bundes auf der Basis der Bundeshaushaltsgesetze, zum anderen die Lärmaktionsplanung entsprechend der Richtlinie zum Umgebungslärm der EU (ULR). Beide Programme unterscheiden sich in vielfacher Hinsicht, vom Verfahren zur Ermittlung der Belastungen über die Priorisierung der zu lösenden Belastungssituationen bis zur Umsetzung und Finanzierung von Maßnahmen. Das geht zu Lasten der Effizienz und Transparenz. Im so genannten Harmonisierungsprojekt haben das BMDV und das EBA ein Verfahren entwickeln lassen, wie zumindest die Priorisierung nach einem einheitlichen Verfahren geleistet werden kann. „Dabei soll sichergestellt werden, dass in Zukunft keine Betroffenen im Hinblick auf das Niveau des Schutzes vor Lärm schlechter gestellt werden.“  
Die Ermittlung von Sanierungsbereichen und Priorisierungen erfolgt nun auf Grundlage der Lärmkarten (Immission) nach ULR, wobei im Unterschied zum Lärmsanierungsprogramm eine realistische Betrachtung der Lärmsituation durch Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung von Gebäuden, Topographie und bestehenden Schallschutzwänden vorgenommen wird.

Der Abschlussbericht ist im Internet abrufbar unter

[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Harmonisierung/harmonisierung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Harmonisierung/harmonisierung_node.html).

### 1.3. DEGA-Lärmschutzpreis zum ersten Mal vergeben

Auf der diesjährigen DAGA wurde am 23.03.2022 der DEGA-Lärmschutzpreis zum ersten Mal vergeben. Nachdem Herr Wijnant von der Firma 4Silence das prämierte Produkt seiner Firma zur Einbindung des Diffraktions-Effektes in die Konstruktion einer Schallschutzwand vorgestellt hatte, wurde dieses durch den Präsidenten der DEGA, Herrn Prof. Verhey, ausgezeichnet.

In ihrer Laudation führten der frühere und der aktuelle Vorsitzende des ALD (M. Jäcker-Cüppers, C. Beckert) aus:

*„Die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA) hat eine lange Tradition und eine hohe Kultur in der Vergabe von Preisen für herausragende Leistungen auf dem Gebiet der Akustik, wie auch auf der diesjährigen Akustik-Tagung DAGA 2022 zu erleben war. Bislang wurden diese Preise einzelnen Personen für ihre exzellenten Beiträge zur wissenschaftlichen Akustik verliehen. Seit dem International Year of Sound 2020/2021 gibt es nun zwei neue Preise, mit denen auch praktische, umgesetzte und innovative Beiträge ausgezeichnet werden sollen:*

- *der DEGA-Preis für Kommunikationsräume (siehe <https://www.dega-akustik.de/preis-fuer-kommunikationsraeume> )*
- *der DEGA-Lärmschutzpreis (siehe <https://www.dega-akustik.de/laermschutzpreis> )*

*Der DEGA-Lärmschutzpreis wurde vom Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) initiiert. Er wird vergeben für innovative und realisierte Lösungen für den städtebaulichen Lärmschutz, d.h. die Minderung des Umgebungslärms (von Straßen, Schienenwegen, dem Luftverkehr, von Gewerbe und Industrie- sowie Freizeitanlagen) im öffentlichen Raum. Die Preisvergabe soll das nach wie vor unterentwickelte Lärmbewusstsein stärken und den Katalog von Lärmschutzmaßnahmen erweitern. Initiator des Preises ist der Stadtplaner Jochen Richard, der an eine frühere Preisverleihung des Deutschen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung (DAL) – quasi die Vorgängerorganisation des ALD – anknüpft.*

*Prämiert werden sowohl lärmarme Produkte und Verfahren als auch umfassende städtebauliche Lösungen, wie sie in kommunalen Lärmaktionsplanungen oder anderen städtebaulichen Projekten zu finden sind. Es ist dem ALD deshalb eine besondere Freude, dass heute der erste DEGA-Lärmschutzpreis vergeben wird. Der Preisträger war zwar schon zum Tag gegen Lärm 2021 bestimmt worden, wegen der Corona-Pandemie hat sich aber die konkrete Preisverleihung verzögert.*

*Sie haben soeben von Herrn Wijnant gehört, wie durch Einbindung des Diffraktions-Effektes in die Konstruktion einer Schallschutzwand deren Wirkung deutlich verbessert werden kann. Schallschutzwände sind leider in vielen Fällen keine architektonischen Highlights. Da ist noch eine Menge zu tun, um sie besser in das Stadt- bzw. Landschaftsbild einzupassen, Wenn eine Schallschutzwand neben ihrer Schirmwirkung und der Absorption die Beugung an der Oberkante durch eine schallweiche Ausführung die Schallausbreitung so verändert, dass sie mit etwas geringerer Bauhöhe gegenüber der Standardausführung auskommt, so ist das in mehrfacher Hinsicht positiv und zwar nicht nur in Bezug auf eine einfachere Bauausführung, sondern auch architektonisch. Daher freue ich mich, dass die Firma 4Silence aus der Idee ein praxistaugliches und marktreifes Produkt schuf, dass hoffentlich breite Anwendung findet und dass nun dieser gelungene Technologietransfer durch den Präsidenten der DEGA, Herrn Prof. Verhey, mit dem DEGA-Lärmschutzpreis ausgezeichnet wird.“*

### 1.4. ALD-Panel zum Gesamtlärm von Straßen und Schienenwegen ( $L_{(Stra\beta e+Schiene)}$ )

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz ist jetzt fast 50 Jahre alt. Trotzdem gibt es immer noch unterschiedliche Regelungen für die Bereiche Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie für Gewerbe-, Sport-, Freizeit- und Nachbarschaftslärm. Die Koalitionsverträge der Jahre 2012, 2017 und 2021 befassen sich mit den Themen „Gesamtlärmbetrachtung“ oder auch „verkehrsträgerübergreifender Lärmschutz“. Der aktuelle Koalitionsvertrag sagt: *„Wir wollen zum Schutz der Gesundheit zukünftig die gesamte Lärmsituation berücksichtigen und werden die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung prüfen.“*

Prof. Dr. Dominik Kupfer (W2K – Wurster Weiß Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, Freiburg) schlägt ein Verkehrslärmsanierungsgesetz vor, in dem auch die Summation von Straßen- und Schienenverkehrslärm geregelt werden soll. Die Eckpfeiler einer solchen Regelung werden in diesem ALD-Panel vorgestellt und diskutiert.

Moderation:

- Margit Bonacker (konsalt GmbH, Hamburg)

Panel:

- Prof. Dr. Dominik Kupfer (W2K – Wurster Weiß Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, Freiburg)
- Dr. Urs Reichart (DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin)
- Dr. Dirk Schreckenberger (Stv. Vorsitzender des Arbeitsrings Lärm der DEGA, Hagen)

Das Panel ist gefilmt worden und wird voraussichtlich bis Mitte Mai 2022 über die ALD-Internetseite zu erreichen sein.

## 1.5. 25. Tag gegen Lärm 2022

Am 27. April 2022 findet der 25. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day statt!  
Motto: „Hört sich gut an“

In den letzten 25 Jahren sind viele Maßnahmen gegen Lärmbelastungen getroffen worden, um die Lebensqualität nachhaltig zu verbessern. Auch in diesem Jahr soll mit dem Tag gegen Lärm die erfolgreiche Tradition fortgeführt werden, die Aufmerksamkeit auf den Lärm, aber auch notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der akustischen Umwelten zu lenken.

Die Partizipation von Bürger:innen wird am 25. Tag gegen Lärm in den Fokus gerückt. Gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und der Stadt Dessau-Roßlau wird die DEGA die zentrale Veranstaltung „Ein Vierteljahrhundert Tag gegen Lärm – Stand und Perspektiven“ durchführen.

### **Veranstaltung „Ein Vierteljahrhundert Tag gegen Lärm – Stand und Perspektiven“**

**Dienstag, 26.04.2022**

**10:00-13:15 Uhr, online**

Der Rückblick auf die letzten 25 Jahre Tag gegen Lärm zeigt, wie sich der Tag gegen Lärm bezogen auf seine Mission und seine Aktivitäten verändert hat.

Entsprechend thematisieren die Vorträge die gesellschaftliche Entwicklung im Kontext von Partizipation und Soundscape, sowie Gesundheit und Lebensqualität. Auch die Vorträge zu neuen technischen Entwicklungen, das Geschäftsmodell Lärm und Lärminderungsmaßnahmen fordern zur Diskussion und partizipativer Expertise auf.

Alle Interessierten, Fachleute aus der Verwaltung und aus Ingenieurbüros sowie Vertreter:innen der Verbände und der Politik sind herzlich eingeladen, an der Veranstaltung teilzunehmen.

Detaillierte Informationen zum Programm sind unter <https://www.tag-gegen-laerm.de/aktueller-tag-gegen-laerm/aktionen/angemeldete-aktionen> verfügbar.

Darüber hinaus haben Schulen, Verbände oder andere öffentliche Einrichtungen auch in diesem Jahr die Möglichkeit, sich den Lärmkoffer „Lärmdetektive – Dem Schall auf der Spur“ auszuleihen und diesen im Unterricht, an Projekt- oder Aktionstagen einzusetzen.

Sofern es die pandemisch bedingten Vorgaben zulassen, können auch Aktionstage mit dem Lärmkoffer gebucht werden.

Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.tag-gegen-laerm.de/publikationen/laermkoffer>.

Bitte geben Sie auch in diesem Jahr Ihre Aktionen auf der Website des „Tag gegen Lärm“ unter <https://www.tag-gegen-laerm.de/aktueller-tag-gegen-laerm/aktionen/angemeldete-aktionen> bekannt. Alle sollen erfahren, welche Aktionen im Rahmen des 25. Tag gegen Lärm 2022 durchgeführt werden.

Herzlichen Dank!

**Und überhaupt:**

**Machen Sie mit am 25. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day.**

Brigitte Schulte-Fortkamp und André Fiebig

## 2. THEMEN

### 2.1. Das Umweltbundesamt (UBA) schlägt ein neues Steuer- und Abgabekonzept für einen klimaschonenden und sozial gerechten Verkehr bis 2050 vor

Das UBA konstatiert: „Das aktuelle System zur Besteuerung von Mobilität stammt aus einem „fossilen Zeitalter“. Es passt nicht mehr zu den Anforderungen an eine nachhaltige, gerechte, individuelle Mobilität – und das umso weniger, je anspruchsvoller der Gesetzgeber die Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren neu justiert und verschärft. Das System aus Steuern und Abgaben im Verkehr muss anders ausgerichtet werden“. Es muss das Erreichen der Klimaziele ermöglichen, mehr Gerechtigkeit schaffen und die finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates sicherstellen.

Die Vorschläge hat das UBA in einem Forschungsprojekt entwickeln lassen und im letzten Jahr publiziert.

UBA (2021): Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig. Texte 85/2021, November 2021 (siehe

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/2021-11-18\\_texte\\_85-2021\\_mobilitaet-zukunft-steuern.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/2021-11-18_texte_85-2021_mobilitaet-zukunft-steuern.pdf))

Eine anschauliche Kurzfassung ist im Januar 2022 erschienen.

UBA (2022): Mobilität neu steuern Ein Steuer- und Abgabekonzept für klimaschonenden und sozial gerechten Verkehr bis 2050, Januar 2022 (siehe

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/2022\\_fb\\_mobilitaet\\_neu\\_steuern\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/2022_fb_mobilitaet_neu_steuern_bf.pdf))

Ab etwa 2033 wird nach diesem Vorschlag eine **fahrleistungsabhängige Pkw- und Lkw-Maut** das Gesamtaufkommen der Steuern und Abgaben zu dominieren beginnen und 2050 fast ausschließliche Finanzierungsquelle sein. Für den Lärm schlägt das UBA die **Internalisierung der externen Lärmkosten** in der Kfz-Maut vor.

### 2.2. Mehr Mittel im neuen Bundeshaushalt 2022 für die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes

Das Bundeskabinett hat am 16. März den Gesetzentwurf zum Bundeshaushalt beschlossen (<https://dserver.bundestag.de/btd/20/010/2001000.pdf>). Der Bundestag hat am 25. März 2022 den Entwurf zur weiteren Beratung an den Haushaltsausschuss überweisen. Die Verabschiedung des Haushaltsgesetzes durch den Bundestag ist für den 3. Juni 2022 vorgesehen (siehe <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw12-de-einbringung-haushaltsgesetz-884196>).

Im Bundeshaushalt werden bekanntlich auch die Mittel für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und die Auslösewerte der Lärmsanierung festgelegt (Titel 89105 – 742).

In 2022 können insgesamt **185 Mio. €** ausgegeben werden. Im Vergleich zu 2021 bedeutet das eine Erhöhung der Mittel um 46 Mio. € oder 33 %. Damit kann die Lärmsanierung beschleunigt werden. Nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums ist der neue Haushaltsansatz auch für die Folgejahre vorgesehen.

Der Haushaltstitel erlaubt darüber hinaus die Verwendung von bis zu 25 Mio. € für **innovative** Lärminderungs- und Erschütterungsmaßnahmen am Fahrweg.

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

#### **3.1. Veranstaltung des BMDV „Lärmschutz an der Schiene“ am 25.04.2022**

Das BMDV plant auch in diesem Jahr eine Bestandsaufnahme seiner Lärmschutzaktivitäten, in der nicht nur der aktuelle Umgang mit Lärm im Schienenverkehr veranschaulicht, sondern auch zukünftige Möglichkeiten der Lärminderung aufgezeigt werden. Im besonderen Fokus stehen dabei der Lärmschutz in der 20. Wahlperiode und künftige Aktivitäten zum Lärmschutzziel bis 2030.

Die Veranstaltung ist terminlich dem 25. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day am 27.04.2022 zugeordnet.

Wegen der Corona-Pandemie ist es geplant, die Konferenz im Rahmen einer Web-Ex-Veranstaltung **am 25.04.2022 von 10.00 bis ca. 13.00 Uhr** durchzuführen. Dazu sind Vertreterinnen und Vertreter von Wirtschaft, Wissenschaft, Interessensverbänden und Politik eingeladen. Anmeldungen können an Frau Daniela Nisch ([daniela.nisch@bmdv.bund.de](mailto:daniela.nisch@bmdv.bund.de)) gerichtet werden.

#### **3.2. Fachveranstaltung Lärmwirkungen von Luftwärmepumpen und Klimageräten Mittwoch, 11. Mai 2022 10:00 bis 15:00 Uhr**

Privat betriebene Anlagen zur Gebäudeheizung und Warmwasserbereitung stellen ein eher neuartiges Geräuschproblem dar. Im Rahmen der Energie- und Wärmewende ist es Ziel der Bundesregierung, klassische Heizungsanlagen durch energieeffiziente Kältemaschinen zu ersetzen.

Aber welche Auswirkungen haben Geräusche von Luftwärmepumpen und Klimageräten auf Menschen, ihren Schlaf und ihr Belästigungs- und Störungserleben am Tag?

Zu dieser Frage hat das Umweltbundesamt ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben. Das beauftragte Forschungskonsortium besteht aus

- dem Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung (ZEUS GmbH), Hagen,
- dem schlafmedizinischen Fachunternehmen Advanced Sleep Research GmbH (ASR), Berlin, sowie
- dem Akustikbüro Möhler + Partner Ingenieure AG, München.

Das Forschungsteam führte eine Laborstudie unter kontrollierten Bedingungen durch, in der es die Wirkung von Geräuschen von Luftwärmepumpen bei Tag und in der Nacht untersucht hat.

Die Ergebnisse aus diesem Forschungsprojekt stellen das Umweltbundesamt und das Forschungsteam am 11. Mai 2022 von 10:00 bis 15:00 Uhr auf einer Onlineveranstaltung vor. Sie richtet sich sowohl an Bürger:innen als auch an Akteur:innen aus Politik, Industrie, Wissenschaft, Verwaltung und Umweltverbänden. Die Teilnahme ist kostenlos, eine Anmeldung ist erforderlich. Anmeldeschluss ist der 10. Mai 2022.

Link zur weiteren Information und Anmeldung:

<https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/laermwirkungen-von-luftwaermepumpen-klimageraeten>

#### **3.3. Fachveranstaltung des Umweltbundesamts und des Deutschen Instituts für Urbanistik „kommunal mobil 2022: Digitalisierung. Verkehr. Umwelt.“**

Die diesjährige Veranstaltung zum Thema „Urbane Mobilität“ beschäftigt sich mit dem Beitrag, den die Digitalisierung für eine nachhaltige urbane Mobilität leisten kann. Sie umfasst neben allgemeinen Beiträgen auch Fallbeispiele aus deutschen und europäischen Kommunen (Paderborn, Hamburg, Münster, Bielefeld) (siehe <https://difu.de/veranstaltungen/2022-05-12/kommunal-mobil-2022-digitalisierungverkehrumwelt>).

Sie wird als Digitale Konferenz **am 12. und 13. Mai 2022** (Donnerstag, 12. Mai 2022, 14:00–17:30 Uhr; Freitag, 13. Mai 2022, 09:00–13:00 Uhr) durchgeführt.

Aufgrund des interaktiven Charakters der Veranstaltung ist die Zahl der Teilnehmenden begrenzt. Anmeldungen können bis zum 5. Mai 2022 unter [www.difu.de/17179](http://www.difu.de/17179) erfolgen. Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenlos.

### **3.4. Fachveranstaltung Abschlussveranstaltung mit Vorstellung der Ergebnisse aus dem Forschungsvorhaben „Gesamtlärmbewertung - Umsetzungskonzept und Planspiel“ – Onlineveranstaltung am Dienstag, 17. Mai 2022, 10:00 bis 14:00 Uhr**

Die Bevölkerung ist einer Vielzahl von Lärmquellen ausgesetzt, wobei die Bürger:innen häufig von unterschiedlichen Quellen gleichzeitig belastet werden. Die Einführung einer Gesamtlärmbewertung ist ein wesentliches Ziel der Bundesregierung beim Lärmschutz. Es ist naheliegend, zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Wirkungen verschiedener Quellen eine wirkungsgerechte Gesamtlärmbewertung vorzunehmen. Dabei werden die Geräuschbelastungen einzelner Lärmquellen entsprechend ihrer Wirkungen aufsummiert.

Im Forschungsvorhaben „Gesamtlärmbewertung – Umsetzungskonzept und Planspiel“ im Auftrag des Umweltbundesamts wurde ein Regelungsentwurf zum Schutz vor gesundheitsschädlichem Lärm erarbeitet und in einem Fachgespräch mit Expert:innen diskutiert. Anschließend wurde dessen Praktikabilität in einem Planspiel – Lärmsanierung in einem Bestandsgebiet mit mehreren relevanten Lärmquellen – erprobt. Bei dem Planspiel konnten Anregungen und Kritikpunkte zur Anwendung in der Praxis gesammelt werden. Darauf aufbauend wurde der Entwurf fortgeschrieben und durch das Forschungsteam eine Bewertung vorgenommen.

Das beauftragte Forschungskonsortium besteht aus:

- der Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg
- dem Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung (ZEUS GmbH), Hagen,
- der W2K Wurster Weiß Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, Freiburg und Stuttgart, sowie
- dem Team Ewen GbR.

Im Rahmen der Abschlussveranstaltung werden die wissenschaftlichen Grundlagen für die Gesamtlärmbewertung dargestellt, der fortgeschriebene Regelungsentwurf vorgestellt und die im Planspiel geäußerten Anregungen und Hinweise kritisch diskutiert. Außerdem werden die Erfahrungen mit dem Format des Planspiels bewertet.

Die Abschlussveranstaltung zu diesem Forschungsvorhaben findet online als Videokonferenz am 17. Mai 2022 statt. Sie richtet sich an alle interessierten beteiligten Kreise, die Lärm und dessen Auswirkungen erfahren, verursachen, bewerten oder regeln. Dies sind Betroffene, Verursacher:innen, Planer:innen und Entscheider:innen.

Anmeldeschluss ist am 14. Mai 2022. Die Zugangsdaten zur Videokonferenz erhalten Sie nach Anmeldung. Die Anmeldung wird demnächst eröffnet.

### **3.5. Neuauflage der DEGA-Broschüre „Lärm im Alltag“**

Die Informationsbroschüre "Lärm im Alltag" beschreibt in allgemein verständlicher Sprache die Bedeutung von Geräuschen im Leben der Familie Müller, die oft auch als störend empfunden werden. Die Broschüre liegt jetzt in 4. Auflage vor (Stand Dez.2021). Sie kann unter dem Link [https://www.tag-gegen-laerm.de/fileadmin/tag-gegen-laerm.de/Publikationen/Brosch-TGL-LiA\\_Web.pdf](https://www.tag-gegen-laerm.de/fileadmin/tag-gegen-laerm.de/Publikationen/Brosch-TGL-LiA_Web.pdf) heruntergeladen werden. Sie ist aber auch kostenfrei bei der DEGA-Geschäftsstelle erhältlich (ebaumer@dega-akustik.de). Es fallen lediglich Versandkosten an!



### 3.6. Das Umweltbundesamt UBA veröffentlicht neue Daten zur Lärmbelastigung in Deutschland

Einer der wichtigsten Indikatoren zum Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Geräusche in Deutschland wird im Rahmen der Umfrage des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamts (UBA) zum „Umweltbewusstsein in Deutschland“ ermittelt. Diese Umfrage wird seit 1996 alle zwei Jahre durchgeführt und enthält auch Fragen zur Belästigung der Bevölkerung durch verschiedene Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr, Industrie und Gewerbe, Nachbarn). Die Datenreihe seit 1996 erlaubt damit auch einen Überblick über die zeitliche Entwicklung der Lärmbelastigung, wobei die Vergleichbarkeit allerdings durch methodische Änderungen (z.B. bei der Fragestellung und der Erhebungsmethode) eingeschränkt ist.

Die folgende Grafik zeigt die aktuellen Befragungsergebnisse von 2020 (UBA online am 10.03.2022 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelaestigung>). Zusätzlich sind die Ergebnisse von 2018 eingetragen. Der Straßenverkehr führt unverändert zu den höchsten Belästigungen. Der Vergleich zu 2018 zeigt für den Gewerbe- und Industrielärm den deutlichsten Anstieg der Belästigungen. Insgesamt aber ist das Niveau der Belästigungen bei allen Quellen nach wie vor deutlich zu hoch.

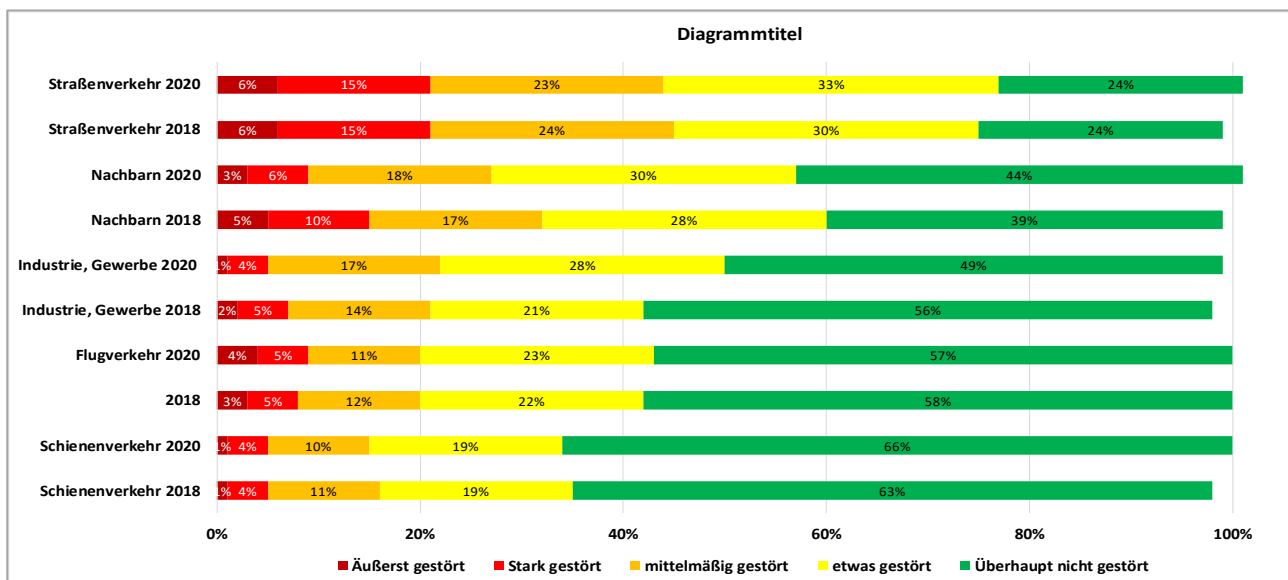


Abb. 1: Lärmbelastigung

Daher sind vermehrte Anstrengungen zur Minderung der Belastungen erforderlich.

(vgl. auch den Beitrag „3.2. Aktuelle Daten zur Belästigung durch Geräusche in Deutschland“ im 3. Newsletter von 2019 – [https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Newsletter/Newsletter-Archiv/ALD-Newsletter\\_3\\_2019.pdf](https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Newsletter/Newsletter-Archiv/ALD-Newsletter_3_2019.pdf) )

### 3.7. Aktuelle Daten zum Bahnlärmmonitoring in der Schweiz

Der aktuelle Jahresbericht des Schweizer Bundesamts für Verkehr zum Bahnlärm-Monitoring in der Schweiz ist Anfang April 2022 unter dem Link [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/eisenbahn/laermsanierung/monitoring-jahresbericht-2021.pdf.download.pdf/Monitoring\\_Jahresbericht\\_2021.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/eisenbahn/laermsanierung/monitoring-jahresbericht-2021.pdf.download.pdf/Monitoring_Jahresbericht_2021.pdf) erschienen.

„Das Monitoring Eisenbahnlärm ist ein Teil des Projektes "Lärmsanierung der Eisenbahnen" (siehe <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/ausbauprogramme/weitere-ausbauprogramme/laermsanierung.html>). Die Messungen dienen der Überwachung der Entwicklung des Eisenbahnlärms. Sie werden bis 2025 weitergeführt.“

(vgl. auch die Hinweise in den ALD-Newslettern zum Schweizer Bahnlärmmonitoring, zuletzt im Newsletter 2/2021. Eine ausführliche Bewertung der Ergebnisse folgt im nächsten ALD-Newsletter)

### 3.8. Neues Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) zur Haftung für Umweltmängel im Mietrecht

Das neue Urteil des BGH „VIII ZR 258/19 vom 24. November 2021“ zu Baulärm (<https://t1p.de/jfzty>) steht in der Fortsetzung zum Urteil BGH VIII ZR 31/18 vom 29. April 2020 zu Baulärm (<https://t1p.de/zq62>), das bereits besprochen im ALD Newsletter 3/2020 besprochen worden ist.

#### Problemstellung Mietminderung bei Baulärm

Die neuere Entscheidung des Bundesgerichtshofs befasst sich erneut mit der Frage: Wer trägt das Risiko im Mietrecht für Umweltmängel, hier Baulärm, also Einwirkungen von außen, wenn der Mietvertrag keine Regelung hierzu enthält und wie ist die Beweislastverteilung? Gegenüber der Entscheidung von 2020 sind mehr Ausführungen zur Beweislastverteilung enthalten – und es wird auch erstmalig vom BGH die AVV Baulärm erwähnt.

#### Rechtslage bei Immissionen (siehe auch schon ALD Newsletter 3/2020).

Die Rechtslage bei Immissionen ist an sich wie folgt:

- a. Der Eigentümer kann vom Störer Unterlassung nach §§ 1004, 906 I 1 BGB verlangen, wenn die Immissionen nicht unwesentlich sind. Der § 906 BGB regelt allerdings nur den Interessenausgleich zwischen benachbarten Grundstücken – also zwischen Eigentümern – aufgrund der sogenannten Situationsgebundenheit der Grundstücke, also außerhalb vertraglicher Regelungen.
- b. Der Besitzer hat über § 862 BGB (Besitzstörung durch verbotene Eigenmacht) den gleichen Anspruch auf Unterlassung von Besitzstörungen durch wesentliche Immissionen wie ein Eigentümer, also gegen den Störer, nicht gegen den Vermieter.
- c. Zwischen Vertragsparteien ist § 906 BGB hingegen nicht unmittelbar anwendbar. Im Mietrecht gilt, dass bei einem Mangel, definiert als Mangel der vertraglichen Gebrauchstauglichkeit, zur Mietminderung berechtigt. Dabei kann ein Mangel vorliegen, auch wenn er von außen kommt, also mit dem Objekt selbst (wie etwa Heizungsausfall) nichts zu tun hat.

#### **Vorab – Hinweis zum Sachverhalt:**

Der Fall spielt in Berlin.

Der Vortrag der Parteien scheint zu schwanken:

So hat der Vermieter oder Bauherr in der 1. Instanz vorgetragen, die Wohnung läge 30 Meter von der Baustelle entfernt. Diesen Abstand versuchte der Vermieter/Bauherr in der zweiten Instanz auf mindestens 50 – 100 Meter zu vergrößern, was das Landgericht aus prozessualen Gründen nicht zuließ.

Auch der Vortrag der Mieter scheint zu schwanken.

In der 2. Instanz trugen die Mieter vor, das im Wesentlichen Verkehrslärm und Piepsgeräusche von Baumaschinen vorliege und verwiesen daneben auf "gelegentlich einsetzende Baumaschinen, wie beispielsweise Pressluftschlämmer" – so LG Berlin 64 S 190/18, RN 26 bei juris). Beim BGH (3. Instanz) ist hingegen die Rede davon, dass Gespräche bei geschlossenen Fenstern nicht möglich waren (RN 44), ohne die Ursache (Verkehr/Piepsgeräusche) zu nennen.

#### **Entscheidung des BGH**

Der BGH vertieft mit dieser Entscheidung vom 24. November 2021 seine Linie über die Risikoverteilung bei Umwelteinflüssen.

Die Kernaussage ist nach wie vor, dass die Risikoverteilung bei Umweltmängeln nicht zu Lasten des Vermieters geht.

Vielmehr hat der Mieter nachzuweisen, dass eine Mangel vorliegt.

Eine klare Absage wird der Entscheidung der Vorinstanz erteilt, ohne nähere Prüfung eine Mietminderung – hier von 15 % – aufgrund der typischerweise durch eine Großbaustelle entstehenden Lärm- und Staubimmissionen zuzusprechen. Vielmehr sei ein Mangel, also eine nicht unerhebliche Minderung der Tauglichkeit der Mietsache zum vertragsgemäßen Gebrauch nachzuweisen. Dem Bestreiten des Vermieters (und der am Streit beteiligten Bauherren), die regelmäßig keine Beeinträchtigung sehen, sei nachzugehen.

Im Ergebnis führte dies im vorliegenden Fall zur Aufhebung der bisherigen Entscheidung und Zurückweisung an die vorherige Instanz zur Klärung der Frage, ob ein Mangel vorlag, durch zu hohe Lärmimmissionen (RN 49). Interessant sind dazu die Ausführungen zur AVV Baulärm am Ende.

Die wesentlichen Punkte der Entscheidung sind Wiederholungen aus dem letzten Urteil von April 2020.:

### **Fehlende Beschaffenheitsvereinbarung**

Deutlich wird vom BGH festgestellt, dass grundsätzlich nicht von einer Beschaffenheitsvereinbarung – ruhige Wohnlage – auszugehen sei (RN 17ff). Anders die vorherige Instanz (LG Berlin Az 64 S 190/18), welche sich für die Annahme einer stillschweigenden Beschaffenheitsvereinbarung insbesondere am Berliner Mietspiegel orientierte, der Merkmale wie "besonders ruhige Lage" und "besonders lärmbelastete Lage" enthält (RN 7).

Nach dem BGH erfolgt keine einseitige Risikoabwälzung auf den Vermieter, falls sich die Situation in der Nachbarschaft durch Baustellen ändert (RN 28). Dem steht auch nicht entgegen, dass Klauseln in Gewerbemietverträgen, welche Baulärm als Nicht-Mangel definieren, unwirksam sind (RN 36 - BGH XII ZR 62/06)

### **Maßstab von § 906 BGB als Ausfluss von "Treu und Glauben" zur Konturierung der mietvertraglichen Pflichten heranzuziehen**

Der § 906 BGB regelt nur die Rechtsverhältnisse zwischen Grundstückseigentümern und ist daher nicht unmittelbar anwendbar. Dies bestätigt der BGH erneut; sieht jedoch trotzdem den darin liegenden Grundsatz auch hier anwendbar.

### **Beweislast beim Mieter: Wesentliche Beeinträchtigung als Mangel und Nachweisanforderungen (Beschreibung statt Lärmprotokoll)**

Sofern die Beeinträchtigung nicht unwesentlich ist, liegt ein Mangel der Mietsache vor – und berechtigt zur Minderung. Der Nachweis hierfür obliegt im Mietrecht dem Mieter, der sich auf den Mangel beruft.

Erneut sieht der BGH kein Erfordernis für ein Lärmprotokoll oder eine Lärmmessung durch Mieter. Allerdings umschreibt er die Anforderungen bei Baulärm erneut wie folgt:

*... genügt grundsätzlich eine Beschreibung, aus der sich ergibt, um welche Art von Beeinträchtigungen es geht und zu welchen Tageszeiten, über welche Zeitdauer und in welcher Frequenz diese ungefähr auftreten. (RN 41)*

Dabei soll diese "Beschreibung" auch noch die verschiedenen Bauphasen berücksichtigen:

*Beschreibung der Beeinträchtigungen nach den für ein solches Vorhaben üblichen Bauphasen (etwa. bezüglich der Phase der Abriss- und/oder Grundarbeiten sowie der Phase der Hochbauarbeiten) gestaffelt (RN 42)*

Diese "Beschreibung" klingt nach einem Bauablauf- und Lärmprotokoll, nur halt ohne Dezibelangaben.

### **Falls ein Mangel vorliegt, schließen fehlende Abwehransprüche des Vermieters Minderung aus**

Erneut wird bestätigt, dass eine Minderung ausscheidet, wenn der Vermieter die Immissionen nach § 906 BGB hinnehmen muss (RN 47).

### **AVV Baulärm**

Erstmalig wird vom BGH die AVV Baulärm erwähnt und zwar insbesondere in Zusammenhang mit den Behauptungen des Vermieters und der Bauseite.

Maßgeblich war in der Entscheidung der Immissionsrichtwert für ein allgemeines Wohngebiet (WA), da 55 dB(A) benannt werden (RN 48).

- a. Das Berufungsgericht war davon ausgegangen, dass ein Mangel nicht feststellbar sei, da
  - die Bauzeiten der AVV Baulärm tagsüber eingehalten wurden (Also werktags keine Aktivität vor 7.00 und nach 20:00 Uhr) und
  - nach dem Vortrag der Kläger sei nicht erkennbar gewesen sei, dass die Immissionsrichtwerte hier überschritten seien (RN 8).

Ob ein Mangel durch zu hohe Immissionen vorliegt, muss daher nach der Entscheidung des BGH erst durch Zeugen und Sachverständigen festgestellt werden. Die Sache wurde zurückverwiesen.

- b. Dem Vermieter steht dann – wenn ein Mangel vorliegt – der Gegenbeweis offen, dass die Bauseite die Vorgaben der AVV Baulärm nicht nur in zeitlicher, sondern auch in sachlicher Hinsicht einhält (RN 48). Dann wäre der Minderungsanspruch nicht gegeben.

**Fazit:**

Der Mieter muss den Mangel aufgrund Immissionen nachweisen.

Hingegen muss der Vermieter nachweisen, dass er keine Ansprüche hat, um die Mietminderung zu umgehen.

Dabei kommt der AVV Baulärm eine wesentliche Rolle zu.

Insbesondere ist auf die Einhaltung der Tageszeiten aus der AVV Baulärm zu achten. Denn die Einhaltung oder Nichteinhaltung der Immissionsrichtwerte ist schwieriger nachzuweisen.

Die Mieter benötigen zwar nach der BGH-Rechtsprechung keine Dezibelwerte. Trotzdem sind sie im Grunde aufgeschmissen, wenn die Vermieter und Bauseite eine Überschreitung bestreiten.

Denn der Vermieter kann, wenn die zeitlichen Vorgaben der AVV Baulärm eingehalten sind, sich vor der Beweisaufnahme mit der Behauptung begnügen, es würde im Einklang mit der AVV Baulärm gehandelt. Im Ergebnis ist dann, bei fehlenden Messungen, zur Beeinträchtigung durch Lärm im Nachhinein Beweis zu erheben, was bekanntlich schwierig ist.

Einfacher wäre es, wenn alle Seiten größere Kenntnis der Akustik und der Anforderungen der 32. BImSchV hätten. Denn mit wenigen Parametern:

- Schalleistungspegel der eingesetzten Maschinen - nach der 32. BImSchV vorgeschriebene Kennzeichnungen,
- Entfernung zum Immissionsort,

könnte schnell festgestellt werden, ab welcher Einwirkungszeit eine Überschreitung der Richtwerte aus der AVV Baulärm in Betracht kommt und vorliegen kann.

Im Ergebnis kann Mietern nur empfohlen werden:

Apps zur Lärmmessung einzusetzen, die zum Teil auch den Taktmaximalpegel berücksichtigen, oder eine Lärmmessung zu beauftragen, um schwierige nachträgliche Beweisaufnahmen zu vermeiden.

Wenn es nicht um Mietminderung geht, sondern um Ruhe, ist das Mittel der Wahl hingegen die Beantragung einer einstweiligen Verfügung gegen die zuständige Immissionsschutzbehörde während der Bauphase, welche öffentlich-rechtlich zum Einschreiten verpflichtet sein kann, wenn die Richtwerte aus der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschritten werden (vgl. VGH Hessen 9 B 1111/11; VGH Baden Württemberg 10 S 2471/14).

RA Stefan Plangger, Frankfurt am Main

### 3.9. VCD stellt Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz vor

Nach einer langen und intensiven Vorbereitungsphase, in der die Grundlagen und Inhalte eines Bundesmobilitätsgesetzes vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) und mit Fachleuten unter Einbeziehung von Umweltverbänden und der Öffentlichkeit erörtert wurden, wurde in einer online-Veranstaltung am 10. Februar 2022 ein Gesetzesentwurf präsentiert (siehe [vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz](https://vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz)). Autoren sind Prof. Dr. Georg Hermes (Goethe-Universität Frankfurt am Main), Prof. Dr. Urs Kramer (Universität Passau) und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Dr. Holger Weiß (W2K Rechtsanwälte).

Das Gesetz ist als Artikelgesetz formuliert, wobei Artikel 1 den Text für das Bundesmobilitätsgesetz enthält und die Artikel 2 bis 7 zum Teil recht umfangreiche Folgeänderungen in anderem Gesetzen beinhalten. Nicht betroffen sind das Immissionsschutzrecht und das Luftverkehrsrecht. Auch der Schiffsverkehr wird nicht näher in den Blick genommen, da er, wie es in der Begründung zum Gesetzestext heißt, eine Nische im Gütertransport besetzt und tendenziell schrumpft

Nach Artikel 1 ist der Zweck eines Mobilitätsgesetzes, die nötige Grundlage für eine verkehrsträgerübergreifende und integrierte Verkehrsplanung und Finanzierung bereit zu stellen, die mit der Mobilität angestrebten gesellschaftlichen Ziele zu verankern und dabei den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen. Der Entwurf geht davon aus, dass mit dem Gesetz ein institutioneller Rahmen geschaffen wird, um die Verkehrsentwicklung neu zu ordnen. Dazu werden die Leitziele

- Mobilitätssicherung,
- Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen,
- Klimaschutz und Energieeffizienz,
- Verkehrssicherheit,
- Gesundheitsschutz,

- Umweltschutz,
- Sozialverträglichkeit,
- Lebenswerte Städte und Regionen und
- Effizienz und Resilienz des Verkehrssystems

definiert. Die Leitziele bedürfen ggf. der Konkretisierung durch Umsetzungsziele.

Unter dem Leitziel des Gesundheitsschutzes wird festgelegt, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen, hier werden Luftschadstoffe und Lärmbelastungen explizit genannt, durch alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger in vergleichbarer Weise vermieden werden sollen.

Aus der Sicht des ALD wäre eine Konkretisierung beim Schutz vor Lärm zwar wünschenswert und in Anbetracht der Wachstumsraten beim Straßenverkehr und beim Luftverkehr wegen der damit steigenden Geräuschbelastung dringlich, doch mag dahingestellt sein, in welchem Umfang ein Mobilitätsgesetz dafür Regelungen enthalten kann. Führt so ein Mobilitätsgesetz zu weniger Straßenverkehr und zu weniger Luftverkehr, so profitiert die Lärmbekämpfung davon. Insofern wird der ALD die Aktivitäten zur Schaffung eines Bundesmobilitätsgesetzes weiterhin verfolgen.