

# Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 2/2021



13. Juli 2021

## Inhaltsverzeichnis

1.	NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA .....	2
1.1.	Der ALD hat eine neue Leitung .....	2
1.2.	Wenn es brummt .....	2
2.	THEMEN .....	3
2.1.	Baulandmobilisierungsgesetz und die immissionsschutzrechtlichen Folgen .....	3
2.2.	Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit nimmt Fahrt auf .....	4
2.3.	VCD auf dem Weg zu einem Bundesmobilitätsgesetz .....	5
2.4.	Sind Bundesligaspiele im Sinne des Lärmschutzes „seltene Ereignisse“? .....	5
2.5.	Fluglärmenschutz: Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für seine Verbesserung .....	7
2.6.	Europäische Union – Nachhaltiger Verkehr – eine europäische Initiative für die Mobilität in der Stadt .....	9
3.	AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	11
3.1.	Online-Veranstaltung zum UBA-Forschungsvorhaben „Geräuschwirkungen bei der Nutzung von Windenergie an Land“ .....	11
3.2.	Online-Informationsveranstaltung zu Lärmauswirkungen von Drohnen .....	11
3.3.	Aktuelle Statistiken des BMVI zum Lärmschutzes an Bundesfernstraßen .....	11
3.4.	Aktuelle Daten zum Bahnlärmmonitoring in der Schweiz .....	12
3.5.	Lärmschutzbericht 2020 der Deutschen Bahn .....	13
3.6.	Eisenbundesamt veröffentlicht Jahresbericht 2020 zum Bahnlärm-Monitoring .....	14
3.7.	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen ADF fordert mehr Schutz vor Fluglärm .....	14

# 1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

## 1.1. Der ALD hat eine neue Leitung

Am 18. Juni 2021 wurde es amtlich: Michael Jäcker-Cüppers schied aus der ALD-Leitung aus. Wir denken, dass er das mit einem lachenden und einem weinenden Auge getan hat. „Lachend“, weil er jetzt nichts mehr muss und „weinend“, weil er das „Muss“ in den letzten zwölf Jahren außerordentlich gern, gut und erfolgreich gemacht hat. Dankeschön Michael!

Jetzt leiten Dr. Christian Beckert als Vorsitzender sowie Christian Popp und Dr. Dirk Schrecken-berg als stellvertretende Vorsitzende die Geschicke des ALD. Für Dirk Schrecken-berg ist die Auf-gabe nicht neu, war er doch schon seit Jahren Mitglied der ALD-Leitung. Für Christian Beckert ist nur die Funktion des Vorsitzenden neu, da er während der letzten Wahlperiode die stellvertretende ALD-Leitung innehatte. Neu ist Christian Popp in der ALD-Leitung, aber so ganz „unbeleckt“ ist er auch nicht, bringt er doch eine langjährige Erfahrung als zweiter DAL-Vorsitzender mit.



Christian Beckert



Christian Popp



Dirk Schrecken-berg

Auch die beruflichen Hintergründe der neuen ALD-Vorsitzenden ergänzen sich gut. Christian Beckert kommt aus der Ministerialverwaltung und war fast 25 Jahre Vorsitzender des Ausschusses Physikalische Einwirkungen in der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionschutz (LAI), Christian Popp entstammt sowohl dem Beamtentum als auch der Privatwirtschaft und Dirk Schrecken-berg arbeitet überwiegend wissenschaftlich in der Lärmwirkungsforschung. Alle drei wollen den Fokus ihrer Arbeit stärker auf die Betroffenen legen, um diesen zu helfen, ihre Interessen wirkungsvoller als vielleicht bisher artikulieren und auch vertreten zu können.

## 1.2. Wenn es brummt

Unter den Anfragen von Bürger:innen an den ALD kommen überraschend oft Probleme mit tieffrequentem Schall und Infraschall zur Sprache. Aus diesem Grund wurde die Internetseite des ALD erweitert. Sie enthält nun Ausführungen zu den physikalischen Eigenschaften von tieffrequentem Schall und Infraschall, zu den Wirkungen auf den Menschen und zu den Möglichkeiten, wie auf Belästigung durch derartige Geräusche reagiert werden kann (siehe <https://www.ald-laerm.de/themen/tieffrequenter-schall-und-infraschall>). Hinterlegt werden diese Ausführungen durch ausführliche Erläuterungen von Prof. Krahe, die als separates PDF-Dokument eingesehen und heruntergeladen werden können (siehe [https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Themen/Tieffrequenter\\_Schall/Krahe\\_Tieffrequenter-Schall-und-Infraschall.pdf](https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Themen/Tieffrequenter_Schall/Krahe_Tieffrequenter-Schall-und-Infraschall.pdf)).

Tieffrequenter Schall und Infraschall, umgangssprachlich oft als Brummtön oder Brummtöne bezeichnet, unterscheiden sich auf Grund ihrer physikalischen Eigenschaften deutlich von den anderen Umgebungsgeräuschen, was zu mehreren unangenehmen Effekten führt. Beispielsweise können solche Töne schon belästigend wirken, sobald sie wahrnehmbar sind. Oft lässt sich nicht feststellen, aus welcher Richtung das Geräusch kommt. Gängige Verhaltensweisen, mit denen man sich dem Umgebungslärm entziehen kann, wie das Schließen von Fenstern oder Gehörschutz, schaffen keine Abhilfe.

Auf seiner Internetseite gibt der ALD Hinweise, was Betroffene tun können, um die Belastung durch diese Art von Geräuschen zu mindern oder ganz zu vermeiden und an welche Stellen bzw. Behörden sich Betroffene wenden können, um Hilfe zu erhalten.

## 2. THEMEN

### 2.1. Baulandmobilisierungsgesetz und die immissionsschutzrechtlichen Folgen

Das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (BGBl. I 2021, Nr. 33 22.06.2021, S. 1802, [Baulandmobilisierungsgesetz BGBl. I](#)) ist am 23.06.2021 in Kraft getreten. Es hat – gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018 – zum Ziel, die Kommunen bei der Aktivierung von Bauland und der Sicherung bezahlbaren Wohnens zu unterstützen.

Das Gesetz enthält auch direkte und indirekte Regelungen zum Lärmschutz.

So wird mit dem Gesetz eine neue Baugebietskategorie in die Baunutzungsverordnung eingeführt, das „Dörfliche Wohngebiet“. MWD. (§5a BauNVO). Es dient „dem Wohnen sowie der Unterbringung von land- und forstwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben. **Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein**<sup>1</sup>.“

„Zulässig sind

1. **Wohngebäude,**
2. **Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Nebenerwerbsbetriebe und die dazugehörigen Wohnungen und Wohngebäude,**
3. Kleinsiedlungen einschließlich Wohngebäude mit entsprechenden Nutzgärten,
4. **nicht gewerbliche Einrichtungen und Anlagen für die Tierhaltung,**
5. **die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden sowie Schank- und Speisewirtschaften,**
6. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
7. sonstige Gewerbebetriebe,
8. Anlagen für örtliche Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. **Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe und die dazugehörigen Wohnungen und Wohngebäude,**
2. Gartenbaubetriebe,
3. Tankstellen.“

Immissionsgrenz- oder richtwerte (in der TA Lärm, der 16. BImSchV usw.) wurden für das MWD noch nicht festgelegt, es steht aber zu befürchten, dass diese nicht von denen des MD abweichen, auch wenn die Wohnbebauung deutlich überwiegt (vgl. die analoge Vorgehensweise beim Urbanen Gebiet MU). Der ALD hatte des Öfteren darauf hingewiesen, dass damit die Grenzwerte, z.B. beim landgebundenen Verkehr, um etwa 10 dB(A) über den Empfehlungen der WHO liegen.

Insgesamt ist eine Tendenz zu weiteren Ausdifferenzierungen der Baugebietskategorien in der Baunutzungsverordnung zu erkennen. Im Zusammenhang mit dem Baulandmobilisierungsgesetz wurden auch Instrumente zum Erhalt der Clubkultur vorgeschlagen, unter anderem eine neue Baugebietskategorie „Kulturgebiet“. Reine und Allgemeine Wohngebiete mit ihren relativ hohen Standards für die Geräuschemissionsgrenzwerte verlieren damit zunehmend an Bedeutung.

Was die indirekten Folgen des Baulandmobilisierungsgesetzes betrifft:

Im Rahmen seiner Verabschiedung hat es „der Deutsche Bundestag .... begrüßt, dass die Bundesregierung eine **Experimentierklausel in der TA Lärm** noch in dieser Legislaturperiode umsetzt und einen entsprechenden Vorschlag zeitnah vorlegt.“ (Deutscher Bundestag, Drucksache 19/29396 vom 05.05.2021 „**Beschlussempfehlung** und Bericht des Ausschusses für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen (24. Ausschuss)“

<https://dserver.bundestag.de/btd/19/293/1929396.pdf>)

---

<sup>1</sup> in **Fett** die Änderungen gegenüber dem Dorfgebiet MD

Der ALD hatte über die Experimentierklausel im ALD-Newsletter 4/2020 berichtet. Sie war ein zentraler Vorschlag im Abschlussbericht<sup>2</sup> der Gemeinsamen Arbeitsgruppe von Bau – und Umweltministerkonferenz (AG BMK/UMK) zu Zielkonflikten zwischen Innenentwicklung und Immissionsschutz (Lärm und Gerüche) vom Sept. 2020. Die AG hatte die Experimentierklausel vorgeschlagen, mit der Ansätze zur Lösung des Konflikts zwischen Innenentwicklung und Lärmschutz erprobt werden können. Dazu sieht sie eine Änderung der TA Lärm durch eine befristete Sonderregelung für den Fall des Heranrückens von Wohnbebauung an gewerblich/industrielle Nutzung als neue Nummer 6.10 oder 7.5 (Experimentierklausel), mit Erhöhungen der Immissionsrichtwerte in unterschiedlichem Ausmaß.

Das BMU ist aktuell dabei, Vorschläge für die Änderung der TA Lärm vorzubereiten.

Wie im Positionspapier des ALD zu „Innenentwicklung und Lärmschutz“ ausführlich beschrieben, hält der ALD eine Aufweichung des bestehenden Immissionsschutzrechts und damit auch eine Experimentierklausel für nicht erforderlich.

## **2.2. Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit nimmt Fahrt auf**

Der ALD hatte in seinem Newsletter 1-2021 auf die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Brüssel hingewiesen. Inzwischen liegen erste positive Erfahrungsberichte vor (siehe Link <https://www.rnd.de/panorama/tempo-30-in-bruessel-weniger-unfaelle-in-den-ersten-monaten-4F4VY3737PVYKZ5YCWEF2JJUZU.html>).

Die WHO fordert inzwischen Tempo 30 innerorts als wichtige Maßnahme, um die Verkehrssicherheit in Städten zu erhöhen (siehe <https://www.rnd.de/politik/tempolimit-who-verlangt-geschwindigkeitsbegrenzung-von-30-kmh-in-staedten-O2IANDQH22X54FJORKEXM7HLZY.html>).

Auch in Spanien sind inzwischen landesweit seit dem 11. Mai 2021 innerorts maximal 30 km/h erlaubt, mit Ausnahme von „Tempo 50 auf allen Straßen mit zwei oder mehr Fahrspuren pro Richtung“. Allerdings: „Letztere machen immerhin rund ein Drittel des innerörtlichen Straßennetzes aus“, die Regelung ist daher deutlich weniger weitgehend als in Brüssel (siehe <https://www.rnd.de/panorama/in-spanischen-orten-gilt-jetzt-tempo-30-in-madrid-schon-lange-und-kaum-einer-hat-s-gewusst-B7VENVD6ING5RBXB3L6PPQN7ZE.html>).

Die Städte Freiburg im Breisgau, Leipzig, Aachen, Augsburg, Hannover, Münster, Ulm haben am 06.07.2021 die Erklärung „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ veröffentlicht (siehe <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Presse/2021/staedteinitiative-tempo-30-kurzpapier-2021.pdf>).

Ihre zentrale Forderung ist: „Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten – auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.“

Die Städte weisen u.a. auf die positiven Wirkungen von Tempo 30 für den Schutz vor Straßenverkehrslärm hin: „Die Straßen werden leiser – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.“

Die 7 Städte erklären:

- „1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere

---

<sup>2</sup> [https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/bericht-zu-top-26\\_1607084603.pdf](https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/bericht-zu-top-26_1607084603.pdf)

Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.

4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u.a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.“

Hingewiesen sei ferner auf das Rechtsgutachten der Kanzlei BBH zur Stärkung kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht vom 08.06.2021 ([https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/T30/Gutachten - Sofortprogramm Mobilitaet.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/T30/Gutachten_-_Sofortprogramm_Mobilitaet.pdf)).

### **2.3. VCD auf dem Weg zu einem Bundesmobilitätsgesetz**

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) stellte am 26. Mai in einer Online-Veranstaltung seine Ideenskizze zu einem Bundesmobilitätsgesetz vor, zu der er eine breite Diskussion anstrebt. Daran beteiligt sich der ALD, denn Mobilität hat durch das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsmittelwahl und ganz besonders über die Planung und den Betrieb von Verkehrsinfrastruktur vielfachen Einfluss auf den verkehrsbedingten Umgebungslärm. Aus dem Grund nahm der ALD Stellung zu dem VCD-Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes. Ziel des VCD ist, dass der nächste Bundestag ein derartiges Gesetz beschließt. Bis dahin bleibt allerdings noch viel zu tun.

Der VCD konstatiert, dass die Verkehrspolitik als eine Grundvoraussetzung für unsere Mobilität gescheitert ist. Der Verkehr hat in Deutschland vielerorts Ausmaße erreicht, die der Allgemeinheit erheblichen Schaden zufügen. Das betrifft so unterschiedliche Felder wie Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, Stadt- und Raumverträglichkeit sowie Umwelt-, Natur- und Gesundheitsschutz. Durch Staus auf der Straße und notorische Verspätungen beim Eisenbahn- und Lufttransport wird die Mobilität selbst häufig Opfer des Verkehrsgeschehens. Der VCD lässt sich bei seiner Initiative auch davon leiten, dass der Verkehr sich gegenüber der Minderung der Treibhausgasemissionen als vollkommen resistent erweist. Da der VCD diese Aufgabe als die größte Herausforderung ansieht, wird sie im Vergleich zu anderen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen und auch zur Lärmbelastung stark herausgehoben.

Der ALD weist in seiner Stellungnahme auf grundsätzliche Defizite hin. So fehlt bisher eine Auseinandersetzung mit dem Ansatz, ob der bestehende Rechtsrahmen ungeeignet ist, die Ziele des Mobilitätsgesetzes umzusetzen. Entgegen seiner Bezeichnung ist der Entwurf zu einem Bundesmobilitätsgesetz nicht wie ein Gesetzestext formuliert, sondern stellt eine Ideensammlung mit an vielen Stellen eher vagen Beschreibungen, was erreicht werden soll, dar. Dabei greifen die Zielvorgaben überwiegend Bestehendes auf (z.B. Vision Zero bei den Verkehrstoten). Der ALD hält klare Anforderungen an den Luftverkehr und Schiffsverkehr für einen unverzichtbaren Bestandteil eines Mobilitätsgesetzes, wobei der Entwurf vage bleibt. Dabei sind vor allem ein Flughafenkonzept für Deutschland und die Vermeidung von Kurzstreckenflügen Aspekte, die in ein Mobilitätsgesetz gehören. Auch eine Auseinandersetzung mit der Frage gehört dazu, ob und – wenn ja – wie der Schiffsverkehr auf dem bestehenden Wasserstraßennetz erweitert werden kann ohne z.B. durch Staustufen in der Elbe eine zusätzliche Umweltbelastung zu provozieren.

Der VCD sichert dem ALD zu, ihn über die weitere Arbeit an dem Gesetzentwurf auf dem Laufenden zu halten.

### **2.4. Sind Bundesligaspiele im Sinne des Lärmschutzes „seltene Ereignisse“?**

Auf seiner 1006. Sitzung am 25.06.2021 hat der Bundesrat eine Entschließung zu einer Überprüfung der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) in Bezug auf „seltene Ereignisse“ verabschiedet (Bundesrat-Drucksache 345/21 vom 25.06.21 „Beschluss des Bundesrates – Entschließung des Bundesrates zur Achtzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV) <https://www.bundesrat.de/drs.html?id=345-21%28B%29>).

Der Bundesrat konstatiert, dass im „Zusammenhang mit professionellen Sportveranstaltungen, deren regelmäßiges Ende in die Zeit nach 22:00 Uhr fällt, vor dem Hintergrund aktueller Rechtsprechung ein erhebliches Maß an Rechtsunsicherheit bei Sportstättenbetreibenden und Geneh-

migungsbehörden besteht, ob diese von den Ausnahmeregelungen zu „seltenen Ereignissen“ umfasst sind und damit trotz bestehender Lärmschutzprobleme durchgeführt werden dürfen.“

Er bittet die Bundesregierung um „Klarstellung der Definition des „seltenen Ereignisses“ in Anhang 1 Nummer 1.5 der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV)“.

Der Bundesrat ist dem Antrag des Landes Schleswig-Holstein nicht gefolgt, die Verordnung wie folgt zu ändern: „Für Fußballspiele der 1. und 2. Bundesliga innerhalb der Ruhezeit sind die Vorschriften für seltene Ereignisse nach Absatz 5 zugrunde zu legen.“ (Verordnungsantrag des Landes Schleswig-Holstein, Bundesrat-Drucksache 345/21 vom 04.05.21). Nummer 1.5 im Anhang 1 zur 18. BImSchV lautet „Seltene Ereignisse

Überschreitungen der Immissionsrichtwerte durch besondere Ereignisse und Veranstaltungen gelten als selten, wenn sie an höchstens 18 Kalendertagen eines Jahres in einer Beurteilungszeit oder mehreren Beurteilungszeiten auftreten. Dies gilt unabhängig von der Zahl der einwirkenden Sportanlagen.“

Der „Hintergrund aktueller Rechtsprechung“ ist ein laufender Rechtsstreit um den Lärmschutz bei der neuen Arena des SC Freiburg. Anlieger hatten sich gegen die Baugenehmigung der neuen Arena gewandt. Der Rechtsstreit wird inzwischen in der 2. Instanz vor dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) von Baden-Württemberg verhandelt. Der VGH hat in der Hauptsache noch nicht entschieden, ist aber den Eilrechtsschutzanträgen der Betroffenen teilweise gefolgt (VGH-Beschluss vom 20.08.2020, 3 S 2948/19, [http://lrhw.juris.de/cgi-bin/laender\\_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&GerichtAuswahl=VGH+Baden-W%FCrttemberg&Art=en&Datum=2020-8&nr=32228&pos=3&anz=17](http://lrhw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&GerichtAuswahl=VGH+Baden-W%FCrttemberg&Art=en&Datum=2020-8&nr=32228&pos=3&anz=17); siehe auch Chilli-Freiburg (2021 online) „VGH bestätigt Baugenehmigung für die Errichtung und Nutzung des neuen SC-Stadions“ <https://www.chilli-freiburg.de/stadtgeplauder/sport/keine-attacke-gegen-den-vgh-stadt-und-sc-akzeptieren-vorerst-abendspielverbot/>).

Im Grundsatz geht es um die Interpretation der „seltenen Ereignisse“ in der 18. BImSchV §5 (5), wonach für diese von den Immissionsrichtwerten in §2 der VO nach oben abgewichen werden kann. Die Zahl der seltenen Ereignisse ist auf höchstens 18 Kalendertage begrenzt.

Der Betreiber der Arena will diese Sonderregelung für Bundesligaspiele in Anspruch nehmen, da ihre Zahl pro Jahr unter 18 liegt und besonders in Ruhezeiten dann höhere Geräuschimmissionen zulässig sind.

Der VGH interpretiert aber seltene Ereignisse im Sinne der amtlichen Begründung der VO<sup>3</sup> restriktiver: Bundesligaspiele werden unabhängig von ihrer Zahl als „wesentlich prägender Normalbetrieb“ aufgefasst und seltene Ereignisse für Veranstaltungen reserviert, die eine wesentlich höhere Belastung gegenüber dem Normalbetrieb mit sich bringen. Er kritisiert die Baugenehmigung, diese erlaube „für die zu Unrecht als seltene Ereignisse qualifizierten Bundesliga-Spiele in den Ruhezeiten (z.B. abends von 20-22 Uhr) Beurteilungspegel von 65 dB(A)“ (Ziffer 81).

Das BMU ist inzwischen bereits der Bitte des Bundesrats nachgekommen und hat einen Änderungsvorschlag erarbeitet. Dieser ist am 01.07.2021 den Verbänden zur Stellungnahme zugeleitet worden. Das BMU schlägt vor, in der Nummer 1.5 „durch besondere Ereignisse und Veranstaltungen“ zu streichen, um so auch Bundesligaspiele zu ermöglichen. Ausgerechnet das Umweltministerium trägt damit zu einem weiteren Abbau des Immissionsschutzes gegenüber den ursprünglichen Absichten der Verordnung bei.

Genießen Sie also demnächst die Bundesligaspiele als seltene Ereignisse!

Im Übrigen:

Das BMU hatte die Verbändebeteiligung am Donnerstag, dem 1. Juli 2021 abends eingeleitet und für die schriftliche Stellungnahme eine Frist bis zum folgenden Montag 10 Uhr gesetzt. Der ALD sah sich nicht in der Lage, derart kurzfristig eine Stellungnahme abzugeben. Es stellt sich die Frage, ob das BMU wirklich an Stellungnahmen der Verbände interessiert ist.

---

<sup>3</sup> Siehe Bundesrats-Drucksache 17/91 vom 16.01.1991. Danach soll der Privilegierung als seltenes Ereignis die „Durchführung größerer Veranstaltungen, z. B. Turniere“ ermöglichen.

## 2.5. Fluglärmenschutz: Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für seine Verbesserung

Vorbemerkung: Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 2007

Die Bundesregierung hatte am 16.01.2019 ihren ersten Bericht zur Evaluierung des Fluglärmgesetzes von 2007 vorgelegt. Der Bericht war eigentlich Ende 2017 fällig, wegen der verzögerten Regierungsbildung war er mit Verspätung erschienen:

([https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Laermenschutz/bericht\\_evaluierung\\_fluglaermgesetz\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Laermenschutz/bericht_evaluierung_fluglaermgesetz_bf.pdf))

Der ALD hatte zum Entwurf des Berichts durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit BMU Stellung genommen bezogen. Die vollständige Stellungnahme ist auf der ALD-Internetseite zu finden: [http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2018/Stellungnahme\\_Evaluation\\_FluLaermG.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2018/Stellungnahme_Evaluation_FluLaermG.pdf).

Der ALD hatte auf die damals neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung (WHO Environmental Noise Guidelines von 2018) und die dort empfohlenen Schutzziele hingewiesen, die um 10 dB(A) unter den Schwellen für die Schutzzonen von neuen und wesentlich geänderten Flugplätzen nach dem Fluglärmgesetz von 2007 und für bestehende gar um 15 dB(A) liegen. Der ALD hatte deshalb eine deutliche Senkung dieser Schwellen vorgeschlagen. Im Evaluationsbericht wird dies nicht für erforderlich gehalten:

*„Die Angemessenheit und Geeignetheit der im Jahr 2007 im Rahmen einer umfassenden Abwägung vom Gesetzgeber festgesetzten Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes [Schwellen für die Schutzzonen] wird dadurch [die neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung] allerdings nicht in Frage gestellt. Eine ... Absenkung der Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes wird daher von der Bundesregierung nicht empfohlen.“*

Die Regierungsfractionen des Deutschen Bundestags haben sich folgerichtig mit der Fortschreibung der Schutzziele seitdem in öffentlich dokumentierter Form nicht beschäftigt. In den Dokumenten des Deutschen Bundestags zum Schutz vor Fluglärm

(<https://dip.bundestag.de/suche?term=Flugl%C3%A4rmgesetz&f.wahlperiode=19&rows=25>) findet sich seitdem nur die Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Linken (<https://dserver.bundestag.de/btd/19/096/1909680.pdf>).

### Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Offensichtlich hat aber die kommende Bundestagswahl dem Thema Fluglärmenschutz wieder mehr Aufmerksamkeit verliehen. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat am 03.03.2021 einen ausführlichen Antrag „Fluglärm mindern, die Menschen in den Flughafenregionen besser schützen“ gestellt (Deutscher Bundestag: Drucksache 19/27211 vom 03.03.2021; <https://dserver.bundestag.de/btd/19/272/1927211.pdf>).

Die Vorschläge der Fraktion sind mit den anderen Fraktionen diskutiert worden. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestags hat die Positionen bewertet und eine Beschlussempfehlung für den Bundestag formuliert (Deutscher Bundestag: Drucksache 19/29718 vom 18.05.2021 „Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss) zu dem Antrag der ... Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/27211 – Fluglärm mindern, die Menschen in den Flughafenregionen besser schützen; <https://dserver.bundestag.de/btd/19/297/1929718.pdf>).

Der Bundestag hat in seiner 230. Plenarsitzung der Legislaturperiode am 20. Mai 2021 die Beschlussempfehlung des Ausschusses „gegen die Stimmen der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, der Fraktion Die Linke und einer Gegenstimme aus den Reihen der CDU/CSU-Fraktion mit den Stimmen der übrigen Fraktionen des Hauses angenommen.“ (Plenarprotokoll 19/230 des Deutschen Bundestags: Stenografischer Bericht der 230. Sitzung am 20. Mai 2021; <https://dserver.bundestag.de/btp/19/19230.pdf#P.29471>).

Den Bürgerinnen und Bürgern, die vom Fluglärm betroffen sind, liegen damit über die sehr allgemein bleibenden Wahlprogramme hinaus mehr oder weniger detaillierte Aussagen der im Bundestag vertretenen Partei zum Fluglärm vor.

## Zurück zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Die Fraktion bemängelt, dass der Bericht der Bundesregierung erst mit beträchtlicher Verspätung vorgelegt, „die darin enthaltenen Verbesserungsvorschläge harren noch ihrer Umsetzung.“

Zur Bewältigung der Fluglärmprobleme wird zudem ein „umfassendes Lärmschutzkonzept“ das dem aktiven Lärmschutz den Vorrang gibt, benötigt, nicht nur die Verbesserung des wesentlich auf passiven Schutz zielenden Fluglärmgesetzes.

Die Bundesregierung würde in ihrem Bericht zum Fluglärmgesetz „die Tragweite der neueren Lärmwirkungsforschung“ wie der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm verkennen.

Der Antrag enthält insgesamt 65 Vorschläge und Forderungen, von denen im Folgenden einige genannt werden:

- Die Vorlage eines Flughafen-Standortkonzepts
- Die Vorlage eines neuen Verkehrslärmschutzpakets, „in dem für Fluglärm ein ehrgeiziges Lärminderungsziel formuliert und dessen Erreichung mit verpflichtenden Maßnahmen hinterlegt wird;“
- Eine Gesamtlärbetrachtung, die Straßen-, Schienen- und Fluglärm integriert, ... und Lärmschutz künftig auf den Gesamtlärm“ abstellt;
- Deckelung der Kapazität bei der Genehmigung oder wesentlichen Erweiterung von Flughäfen;
- Senkung der „Unzumutbarkeitsschwelle für Fluglärm auf 50 Dezibel (perspektivisch auf 45 Dezibel) am Tag und 40 Dezibel in der Nacht“;
- Relativer Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen vor passiven Maßnahmen für neue und wesentlich zu erweiternde Flughäfen
- Einführung „absoluter Lärmobergrenzen“ für neue und wesentlich zu erweiternde Flughäfen; Prüfung, „auf welche Weise sich solche Obergrenzen an Bestandsflughäfen einführen lassen“;
- Schutz der Nachtruhe ausdrücklich und ohne Abstufungen für die Nacht von 22:00 bis 6:00 Uhr;
- Abwicklung der Expressfracht nur auf „stadtfernen Flughäfen in dünn besiedelter Umgebung“;
- Einführung eines „am Stand der Technik ausgerichtetes Lärmminimierungsgebot in Form einer dynamischen Betreiberpflicht für Flugplatzbetreiber“;
- Verbesserung der Flugverfahrenfestlegungen: Nach der vorrangigen Sicherheit ein „Lärmoptimierungsgebot“ einführen, Umweltverträglichkeitsprüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung bei wesentlichen Änderungen vorsehen;
- Restriktive Handhabung von „Einzelfreigaben, die ab einer bestimmten Flughöhe das Abweichen von den lärmoptimierten, verordneten Flugrouten zulassen, überall dort, wo sie nicht aus Sicherheitsgründen erfolgen“;
- Aufwertung der Fluglärmkommissionen sowie gesetzliche, personelle und finanzielle Absicherung der Arbeit der bundesweiten Dachorganisation „Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen“;
- EU-Umgebungslärmrichtlinie
  - Rechtsverbindliche Senkung der Kartierungsschwellen auf 45 Dezibel am Tag und 40 Dezibel in der Nacht
  - Festlegung von „Fristen für die Umsetzung der Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen“;
  - Sicherstellung, „dass die Lärmaktionsplanungen über den ohnehin durch das Fluglärmgesetz vorgeschriebenen passiven Lärmschutz hinausgehen und damit zu verhindern, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie ins Leere läuft“.
- Fluglärmgesetz
  - Unverzüglich Senkung der Schutzzonengrenzwerte, die der Abgrenzung der Lärmschutzgebiete dienen (§ 2 Abs. 2 FluLärmG), um 3 Dezibel;
  - Vermeiden von Aufwachreaktionen in der Nacht durch Überflüge;
  - Entwicklung eines „ausgereiftes Konzept zur Steuerung der Siedlungsentwicklung im Umfeld der Flughäfen ...“, damit Städte und Gemeinden nicht weiter an die Flughäfen heranwachsen und zugleich angemessene Kompensationen für die in ihrer kommunalen Planungshoheit eingeschränkten Orte“.



### Positionen der anderen Parteien:

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, dass „der Luftverkehr regelmäßig in der Kritik stehe, obwohl Flughäfen, Fluggesellschaften, aber auch die Politik auf Bundes- und Länderebene bemüht seien, den Fluglärm gering zu halten“. „Die Interessen von Wirtschaft und Fluglärm-Initiativen müssen sich die Waage halten. Der Antrag der Grünen sei jedoch sehr einseitig.“ Die **Fraktion der SPD** kritisiert den angeblich falschen Umgang mit den Daten zur Beeinträchtigung durch Fluglärm (Belastungen versus Belästigungen<sup>4</sup>). Die Forderung einer Unzumutbarkeitsschwelle von 40 dB(A) [die die Grünen allerdings explizit auf Grund der WHO-Bewertung nur für den Flugverkehr vorschlagen] würde zur Einstellung des gesamten Verkehrs in Deutschland führen.

Die **Fraktion der AfD**: „Eine insgesamt industrie-feindliche Politik mit wettbewerbsschädlichen Belastungen, wie die selbst in der Krise steigende Ticketsteuer, treibe den Niedergang der Luftverkehrsbranche in Deutschland voran.“

Die **Fraktion der FDP** äußerte, „dass man das Ziel des Antrags zur Reduktion von Fluglärm teile“ und auch viele Vorschläge grundsätzlich befürwortet, den Antrag aber insgesamt ablehne, da „er den Geist der Verbote atme“.

Die **Fraktion der Linken** begrüßt den Antrag der Grünen. Für das Problem des Fluglärms „müsse deutlich mehr getan werden, als das bisher der Fall gewesen sei“. Die Evaluierung des Fluglärm-schutzgesetzes habe bislang nichts bewirkt.

## **2.6. Europäische Union – Nachhaltiger Verkehr – eine europäische Initiative für die Mobilität in der Stadt**

### Öffentliche Konsultation

Die EU-Kommission will im Rahmen dieser Initiative bis Ende des Jahres 2021 den Mitgliedstaaten Maßnahmen für den Aufbau urbaner Verkehrssysteme vorschlagen, die „sicher, zugänglich, inklusiv, erschwinglich, intelligent, resilient und emissionsfrei sind“, um die klima- und verkehrspolitischen Ziele und Vorgaben der EU zu erreichen, wie sie im Europäischen Green Deal und in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (Sustainable and Smart Mobility Strategy) festgelegt worden sind.

Die Kommission hat dazu Ende April 2021 einen Fahrplan (Roadmap) vorgelegt, siehe [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Nachhaltiger-Verkehr-neuer-politischer-Rahmen-fur-die-Mobilitat-in-der-Stadt\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Nachhaltiger-Verkehr-neuer-politischer-Rahmen-fur-die-Mobilitat-in-der-Stadt_de).

Die Kommission hat ferner im Juni 2021 fünf Expertenworkshops durchgeführt und am 01.07.2021 eine öffentliche Konsultation für alle Akteure wie auch für die Bürgerinnen und Bürger der EU gestartet.

Mit der Konsultation sollen Informationen und Rückmeldungen von den wichtigsten Interessenträgern und der breiten Öffentlichkeit zu den grundlegenden Zielsetzungen des geplanten EU-Rahmens für urbane Mobilität eingeholt werden. Im Einzelnen soll die Konsultation Auskunft darüber geben, z.B. wie

- in städtischen Gebieten die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verringert und andere Ziele der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität umgesetzt werden können, so die Verbesserung der „Lebensqualität der städtischen Bevölkerung in der EU durch Bewältigung der Herausforderungen der städtischen Mobilität wie Luftverschmutzung, Verkehrsüberlastung, Lärm, Zugänglichkeit, Straßenverkehrssicherheit bei gleichzeitiger Förderung körperlicher Aktivität“,

---

<sup>4</sup> Die SPD bezieht sich auf das vermeintliche Paradox, dass die Daten der akustischen Belastungen auf Basis der Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie beim Fluglärm deutlich niedriger sind als z.B. beim Schienenverkehrslärm, die Belästigungsdaten aber in der gleichen Größenordnung sind. Die Luftverkehrswirtschaft bezieht sich deshalb bei der Problembeschreibung auf die Kartierungsdaten. Das Paradox löst sich aber auf, wenn man die Expositions-Wirkungs-Relationen bei beiden Verkehrsträgern vergleicht: Das Ausmaß einer erheblichen Belästigung bei gleicher Belastung ist beim Fluglärm deutlich höher als beim Schienen- oder Straßenverkehrslärm. Zudem liegen die heutigen akustischen Kartierungsschwellen mit 55/50 dB(A) ganztags/nachts 10 dB(A) über den Schwellen, bei denen relevante erhebliche Belästigungen oder Schlafstörungen vorliegen (45/40 dB(A)).

- die Unterstützung und Nutzung der nachhaltigeren Verkehrsträger (insbesondere des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität [Zufußgehen, Fahrradverkehr]) sowie der emissionsfreien Stadtlogistik verstärkt werden kann.

Die Minderung der Lärmbelastung durch den Verkehr ist also ebenfalls Gegenstand der Initiative. Allerdings wird der Verkehrslärm in der Konsultation explizit nur im Rahmen von negativen Auswirkungen auf die tägliche Mobilität der Befragten angesprochen. Ansonsten ist vor allem von der Minderung der Luftschadstoff- und der CO<sub>2</sub>-Emissionen die Rede. Offenbar wird übersehen, dass eine hohe und oft noch steigende Belastung durch Umgebungslärm maßgeblichen Anteil an der Verschlechterung der Wohnqualität hat. Das Ziel der „Emissionsfreiheit“ (zero emission) wird ebenfalls für den Lärm – bis auf die „aktive“ Mobilität (Zufußgehen und Radfahren) – nicht konkretisiert.

Der ALD empfiehlt deshalb eine rege Beteiligung der Lärmbetroffenen, damit auf diese Schieflage hingewiesen wird.

Die Beteiligung an der Konsultation ist vom 1. Juli 2021 bis zum 23. September 2021 (Mitternacht Brüsseler Zeit) möglich. Link zur Beteiligung in deutscher Sprache:

[https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Nachhaltiger-Verkehr-neuer-politischer-Rahmen-fur-die-Mobilitat-in-der-Stadt\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Nachhaltiger-Verkehr-neuer-politischer-Rahmen-fur-die-Mobilitat-in-der-Stadt_de)

#### Europäische Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität

Die Initiative für eine nachhaltige urbane Mobilität steht im Kontext der europäischen Gesamtstrategie für eine nachhaltige Mobilität. Dazu hat die Kommission im Dezember 2020 die Mitteilung „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen verabschiedet:

[https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/COM\(2020\)789\\_0/de00000000010195?rendition=false](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/COM(2020)789_0/de00000000010195?rendition=false)

Im Anhang zur Mitteilung werden die Leitinitiativen der Kommission aufgeführt:

[https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/COM\(2020\)789\\_1/de00000000010194?rendition=false](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/COM(2020)789_1/de00000000010194?rendition=false)

Detaillierte Informationen enthält das begleitende Staff Working Document SWD (2020) 331 der Kommission: [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/SWD\(2020\)331?ersIds=de0000000001394](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/api/files/SWD(2020)331?ersIds=de0000000001394)

Auch in dieser Mitteilung wird der Verkehrslärm nachrangig und allenfalls sehr allgemein thematisiert. So ist explizit lediglich die Leitinitiative 3 – „Nachhaltigere und gesündere Mobilität zwischen und innerhalb von Städten“ des Anhangs lärmbezogen: Sie sieht u. A. einen „Aktionsplan für die vollständige Beseitigung der Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung Überarbeitung der Luftqualitätsnormen und Verringerung der Lärmbelastung“ vor, der für 2021/22 geplant ist.

Allerdings fällt auch die Lärmbelastung unter die Vorgabe der Strategie, dass „alle externen Kosten des Verkehrs in der EU ... bis spätestens 2050 von den Verkehrsnutzern getragen“ werden sollen, wobei nicht ausgeführt wird, auf welche Weise die Anlastung der Kosten der Verkehrsgeräusche erfolgen kann. Detaillierte Angaben zum Lärmschutz enthält hingegen das Staff Working Document.

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

#### **3.1. Online-Veranstaltung zum UBA-Forschungsvorhaben „Geräuschwirkungen bei der Nutzung von Windenergie an Land“.**

Das Umweltbundesamt lädt zu der o.g. Veranstaltung am **Donnerstag, 15. Juli 2021 von 10:00 – 14:00 Uhr** ein.

„Im Fokus des Vorhabens standen die sogenannten amplitudenmodulierten Geräusche. An fünf unterschiedlichen Standorten in Deutschland wurden zu Häufigkeit, Stärke und Dauer durch Windenergieanlagen verursachte amplitudenmodulierte Geräusche Langzeitmessungen sowie Befragungen von Anwohner\*innen durchgeführt.“

Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens werden in der Veranstaltung „durch die forschungsnehmenden Firmen und Institute dieses interdisziplinären Projektes vorgestellt“.

Unter <https://www.umweltbundesamt.de/anmeldung-zur-infoveranstaltung-geraueschwirkungen> können Sie sich zur Veranstaltung anmelden.

Nähere Information zur Veranstaltung (Flyer, Programm etc.) finden Sie unter:

<https://www.umweltbundesamt.de/infoveranstaltung-geraueschwirkungen-windenergie>.

#### **3.2. Online-Informationsveranstaltung zu Lärmauswirkungen von Drohnen**

Das UBA lädt zu der o.g. Veranstaltung am **Donnerstag, 23. September 2021, 9:00–16.30 Uhr** ein.

„Drohnen (unbemannte Luftfahrzeuge) haben sich in den vergangenen Jahren zu Geräten entwickelt, die größere Strecken zurücklegen und dabei für eine Vielzahl von Aufgaben eingesetzt werden können. Um die Auswirkungen des Betriebs von Drohnen auf die Geräuschsituation besser einschätzen zu können, wurden im Auftrag des Umweltbundesamtes (FG I 2.4) ein Forschungsvorhaben zum Thema „Lärmauswirkungen des Einsatzes von Drohnen auf die Umwelt“ durchgeführt. Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens werden in der Onlineveranstaltung durch die forschungsnehmenden Firmen und Institute dieses interdisziplinären Projektes vorgestellt.“

Nähere Informationen und die Anmeldung zu der Veranstaltung finden Sie unter folgendem Link:

<https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/infoveranstaltungen-zu-laermauswirkungen-von-drohnen>.

#### **3.3. Aktuelle Statistiken des BMVI zum Lärmschutzes an Bundesfernstraßen**

Nach langer Pause hat das BMVI die traditionell jedes Jahr erscheinende Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen für die Jahre 2017-2018-2019 veröffentlicht (Stand 01.05.2021).

Unter dem Link [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/statistik-des-laermschutzes-an-bundesfernstrassen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/statistik-des-laermschutzes-an-bundesfernstrassen.pdf?__blob=publicationFile) kann der Bericht eingesehen oder heruntergeladen werden.

Die Statistik stellt Daten ab 1978 sowohl für die Lärmvorsorge (Neubau und wesentliche Änderung) als auch die Lärmsanierung (Lärminderung an Bestandsstrecken) für die Bundesfernstraßen zusammen.

Wichtige Neuerungen sind.

- Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung wurden zum 01.08.2020 um 3 dB(A) gesenkt (auf Beurteilungspegel von 64/54 dB(A) tags/nachts an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten, in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten betragen sie 66/56 dB(A) tags/nachts).
- Der Beurteilungspegel wird seit dem 1. März 2021 nach den RLS-19 berechnet.

- Offenporige Asphaltdeckschichten werden „wegen kontinuierlicher Verbesserungen in der Bau-technik bzgl. der Dauerhaftigkeit, der lärmindernden Wirkung und der materialtechnischen Qualität ... in den letzten Jahren verstärkt als aktive Lärmschutzmaßnahme eingebaut.“

Die Gesamtausgaben ab 1978 betragen für die Lärmvorsorge 4.844,0 Mio. €, für die Lärmsanie- rung 1.276,3 Mio. €. Der Anteil des Lärmschutzes an den Baukosten im Rahmen der Lärmvorsor- ge beträgt über alle Jahre etwa 3,2 %.

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

Das Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV hat Anfang Mai 2021 ihren Jahresbericht 2020 und den Bericht für das IV. Quartal 2020 und das I. Quartal 2021 des Lärmmonitorings in der Schweiz publiziert:

- Bundesamt für Verkehr BAV  
Jahresbericht 20, Monitoring Eisenbahnlärm; 1. Januar – 31. Dezember 2020  
<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/eisenbahn/laermsanierung/monitoring-jahresbericht-2020.pdf.download.pdf/Jahresbericht%20Monitoring%202020.pdf>
- Bundesamt für Verkehr BAV  
Monitoring Güterwagen; 1. Oktober 2020 – 31. März 2021  
[https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/laermsanierung/monitoring\\_queterw agen/monitoringbericht-queterwagen-oktober2020- maerz2021.pdf.download.pdf/Monitoring\\_G%C3%BCterwagen\\_Okt\\_2020\\_Maerz\\_2021.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/laermsanierung/monitoring_queterw agen/monitoringbericht-queterwagen-oktober2020- maerz2021.pdf.download.pdf/Monitoring_G%C3%BCterwagen_Okt_2020_Maerz_2021.pdf)

Der Quartalsbericht stellt nur die Emissionen der Güterwagen dar und ist wegen der Einführung der europäischen Geräuschemissionsgrenzwerte (TSI Fahrzeuge – Lärm, in der EU nur für Neu- fahrzeuge) seit dem **01.01.2020** für alle in der Schweiz verkehrenden Güterwagen und damit auch für die Fahrzeuge des Bestands von besonderem Interesse. De facto ist das ein Verkehrsverbot für Wagen mit Grauguss-Sohlen (GG-Sohlen).

Für Deutschland sind die Erfahrungen der Schweizer von herausragender Bedeutung, folgte Deutschland mit dem Inkrafttreten des Schienenlärmschutzgesetzes am **13.12.2020** doch dem Schweizer Beispiel.

Die Schweizer Kontrolle des faktischen Fahrverbots erfolgt mit drei Verfahren:

- **Betriebskontrollen** des BAV und der Schweizer Bundesbahn SBB (Stichproben) seit Januar 2020: „Seit Januar 2020 werden Güterzüge mit Berücksichtigung des Fehlers «GG-Sohle» ge- prüft. Seit 1.1.2021 werden fehlerhafte Wagen ausgesetzt.“, d.h., dass ihre Weiterfahrt in der Schweiz untersagt ist: „Eine reguläre Weiterfahrt in der Schweiz ist nicht möglich. Der Wagen ist auszusetzen und muss in die nächstliegende Werkstatt oder auf kürzestem Weg zurück an die Landesgrenze gebracht werden.“
- Abgleich mit den **operativen Datenbanken** der Infrastrukturbetreiber: CIS (Cargo- Informationssystem der SBB) und SWDB (Silent Wagon Database von BAV, DB Netz, ProRail, ÖBB Infra)
- **Bahnlärmmessungen**

Aus der Zusammenführung der Daten dieser drei Verfahren ergibt sich ein konsistentes Bild der Verstöße gegen das Fahrverbot.

Das BAV resümiert:

„Aus Sicht des Lärmschutzes konnte ... die angestrebte Lärmreduktion weitgehend erreicht wer- den. Die verbleibenden [wenigen, s. unten] lauten Wagen haben aber noch einen Einfluss auf die massgebenden Beurteilungspegel. Zudem werden die lauten Wagen von den betroffenen Anwoh- nern klar als störend wahrgenommen. Es ist deshalb wichtig, dass auch diese verbleibenden Wa- gen noch umgerüstet oder nicht mehr in der Schweiz verwendet werden.“

Die **Betriebskontrollen** ergaben folgendes Bild:

Im I. Quartal 2020 wurden vom BAV 96 Züge mit 1.911 Wagen kontrolliert. Davon waren 54 mit GG-Sohlen ausgerüstet. Im I. Quartal 2021 gab es keinen einzigen Wagen mit GG-Sohlen mehr. Die Betriebskontrollen der SBB Infrastruktur ergeben ein ähnliches Bild.

### Auswertung der **operativen Datenbanken:**

Die operativen Datenbanken erlauben die Ermittlung des Anteils lauter GG-Wagen an den Fahrleistungen. Während im I. Quartal 2020 dieser Anteil noch bei 2- 3 % der Fahrleistungen lag, ist er im I. Quartal 2021 auf etwa 0,3 % gesunken. Und dies waren fast ausschließlich Spezialfahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen.

Die Datenbanken dienen auch zur Ermittlung des Lärmbonus nach dem Schweizer System der lärmabhängigen Trassenpreise, das im Gegensatz zu Deutschland noch bis 2024 weitergeführt wird (siehe <https://blog.sbbcargo.com/36929/leise-rollt-die-bahn/>). Ein GG-Wagen in einem ansonsten TSI-konformen Zug führt zum Verlust des Lärmbonus und damit zu relevanten finanziellen Einbußen.

### **Bahnlärmmessungen:**

„Bei den Güterzügen ist eine markante Abnahme der Vorbeifahrtspegel erkennbar. Das Verschwinden der lauten Güterwagen mit Grauguss-Sohlen hat zu einer Reduktion von rund 10 dB(A) geführt. Mit Ausnahme eines Gleises ... liegt der Medianwert der Vorbeifahrtspegel (TEL80) bei 80-84 dB(A)<sup>5</sup>. Durch das Verbot lauter Güterwagen seit 1.1.2020 ist die Streuung der Werte gegenüber den Vorjahren deutlich zurückgegangen. Die Standardabweichung liegt nun zwischen 2.3 und 3.7 und damit nur noch geringfügig höher als bei den Personenzügen.“

## **3.5. Lärmschutzbericht 2020 der Deutschen Bahn**

Unter dem Titel „Immer leiser. Für die Menschen“ ist der Lärmschutzbericht der Deutschen Bahn für das Jahr 2020 Ende April 2021 erschienen (Online abrufbar unter [https://gruen.deutschebahn.com/08\\_Dokumente/Veroeffentlichungen/DB\\_Laermschutzbericht\\_2020.pdf](https://gruen.deutschebahn.com/08_Dokumente/Veroeffentlichungen/DB_Laermschutzbericht_2020.pdf))

Der Bericht beschreibt die Minderungserfolge bis Ende 2020 und die nächsten Schritte zur weiteren Reduktion des Schienenverkehrslärms:

- So sind seit Dezember 2020 alle in Deutschland eingesetzten Güterwagen von DB Cargo TSI konform mit der europäischen Geräuschvorschrift (TSI Lärm) für neue Güterwagen.
- Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden etwa 2.030 von insgesamt 6.500 sanierungsbedürftigen Kilometern seit 1999 lärmsaniert. Maßnahmen sind u.a. Schallschutzwände, Schienenschmiereinrichtungen und Schallschutzfenster.
- An besonders hoch belasteten Strecken (Mittelrheintal, Inntal, Elbtal, in Berlin) werden über das Lärmsanierungsprogramm hinaus zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.
- Die DB strebt an, bis 2030 weitere 1.320 km zu sanieren und damit etwa 800.000 weitere Menschen zu entlasten. Bis spätestens 2050 sollen die restlichen 3.250 km saniert werden.

Leider nennt die DB auch in diesem Bericht nicht die genauen Grundlagen des Lärmreduzierungsziels (vgl. unsere Kritik an den bereits Ende 2020 verkündeten Zielen im ALD-Newsletter 4/2020). Gemeint ist eine Entlastung von Menschen, deren Belastung (bezogen auf die Beurteilungspegel) oberhalb der aktuellen Auslösewerte liegt, z.B. für Wohngebiete von 67/57 dB(A) tags/nachts. Bekanntlich gelten ab 2022 um weitere 3 dB(A) gesenkte Auslösewerte. Es ist nicht ersichtlich, wie damit verfahren wird.

Zur Akzeptanz einer relevanten Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene tragen die sehr langfristigen DB-Ziele der Lärmsanierung leider nichts bei.

Der ALD hält einen deutlich früheren Abschluss der Lärmsanierung für erforderlich, die auch weitere Lärmreduzierungen an Fahrwegen und Fahrzeugen vorsieht. Nach dem Vorbild der Schweiz sollte der Bundestag in Abwägung der Minderungspotenziale, der gesamtwirtschaftlichen Kosten und der technischen Rahmenbedingungen ein rascheres Ende des Sanierungsprozesses auf der Basis der anspruchsvolleren Auslösewerte beschließen, die ab 2022 gelten.

---

<sup>5</sup> Der normierte Grenzwert für 80 km/h liegt bei 83 dB(A). Damit unterschreiten die Medianwerte des realen Verkehrs in den meisten Fällen den Grenzwert.

### 3.6. Eisenbundesamt veröffentlicht Jahresbericht 2020 zum Bahnlärm-Monitoring

Im Mai 2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt den 2. Jahresbericht zum Lärm-Monitoring an den Bahnstrecken des Bundes veröffentlicht (Online-Version unter <https://www.laerm-monitoring.de/pdf/L%C3%A4rm-Monitoring%20Jahresbericht%202020.pdf>).

Der Jahresbericht enthält noch keine Bewertung des faktischen deutschen Fahrverbots seit dem 13.12.2020 für Güterwagen, die den europäischen Geräuschgrenzwerten nicht genügen (Wagen mit Graugussklotzbremsen – GG-Wagen). Dazu liegen aktuellere Ergebnisse des EBA vor, die auf der Online-Tagung des ALD am 30.03.2021 vorgestellt worden sind (siehe ALD-Newsletter 1/2021 vom 22.04.2021).

Der Bericht zeigt die deutlichen Erfolge bei der Umrüstung und der Neubeschaffung von Güterwagen auf bzw. mit alternativen Bremssystemen (Verbundstoffklötze) seit dem Start des Monitoring-Projekts. Von Juni 2019 bis Dezember 2020 sind die energetisch gemittelten Vorbeifahrtpegel der Güterwagen um 5 dB(A) gesunken, was eine deutlich wahrnehmbare Geräuschminderung darstellt.

Das EBA definiert bezogen auf die realen Emissionen einen „lärmarmen Güterwagen“, das sind alle Wagen, deren auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h und eine durchschnittliche Anzahl Achsen pro Länge von 0,225 normierter Vorbeifahrtpegel in 7,5 m Abstand von der Gleismitte 86 dB(A) nicht überschreiten. In diesem Sinn gelten als laute Wagen alle GG-Wagen, aber auch Wagen mit alternativen Bremssystemen, die nicht im guten Zustand sind und/oder auf nicht gut gepflegten Gleisen fahren. Im Dezember 2020 waren 86 % der Güterwagen in diesem Sinne lärmarm, obwohl andere Daten darauf verweisen, dass Ende Dezember kaum noch GG-Güterwagen unterwegs waren.

Die Auswirkung des Pflegezustands der Gleise kann zum Teil mit der Schienenrauheit erfasst werden. Dazu kann ein Rauheits-Einzahlwert  $L_{ACA}$  in dB ermittelt werden. Diese Einzahlwerte liegen an den verschiedenen Messstationen zwischen -0,4 und + 10,4 dB (in den Emissionen bedeutet das nach den Schweizer Daten in SonRail einen Unterschied von knapp 9 dB(A)). Der entsprechende Einzahlwert für die Typprüfgleise nach der TSI Lärm beträgt etwa 8,9 dB, d.h., dass die überwiegende Zahl der Messstrecken relativ glatt ist. Im Umkehrschluss ist deshalb anzunehmen, dass ein relevanter Anteil der TSI-konformen Wagen nicht im besten Zustand ist. Eine detaillierte Analyse wäre empfehlenswert.

### 3.7. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen ADF fordert mehr Schutz vor Fluglärm

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen ADF hat mit ihrer Pressemitteilung vom 28. Juni 2021 „Forderungen der ADF an eine neue Bundesregierung - Der Nahbereich von Flughäfen muss endlich besser vor Fluglärm geschützt werden!“ vorgestellt. Die Forderungen wurden auf der 87. Tagung der ADF am 10. Juni 2021 beschlossen.

Sie sind unter dem Link <https://www.flk-frankfurt.de/datei/de/flk/-/1772/extLink> online gestellt worden.

Das Dokument enthält ebenfalls ein ausführliches Rechtsgutachten zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm (Sabine Schlacke/Daniel Schnittker/Dominik Römling (2020): „Gesetzgeberische Handlungsspielräume zur Verbesserung der rechtlichen Vorgaben für eine Stärkung des aktiven Schallschutzes im Luftverkehrsrecht“. Rechtsgutachten erstellt im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen und der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Flughafen Frankfurt am Main) 2020).

Die zentralen Forderungen der ADF sind:

- „Relativer Vorrang des aktiven Schallschutzes vor passivem Schutz
- Höhere Gewichtung des Schutzes vor Fluglärm
- Verstärkung des Lärmminimierungsgebotes
- Einführung von Lärm-Immissionsgrenzwerten und Lärmkontingentierungen
- Verbesserung des Nachtschutzes
- Einführung einer dynamischen Betreiberpflicht für Flughafenbetreiber
- Erleichterung von Probetrieben für lärmärmere An- und Abflugverfahren“