Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 3/2020

29. Oktober 2020

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA 2
   1.1. Einladung zur 13. Mitgliederversammlung des ALD im Online-Format 2
   1.2. DEGA-Lärmschutzpreis – Ankündigung des Wettbewerbs 2
   1.3. TGL-Veranstaltung „Wie klingt die Stadt der Zukunft?“ am 18.11.2020 als Online-Format 3
   1.4. ALD-Veranstaltung „Buy and sell quiet“ am 24.11.2020 als Online-Format 3
   1.5. BMU/UBA-Förderung des ALD 4
   1.6. Positionspapier des ALD „Lebenswerte Städte trotz Innenstadtverdichtung“ 4
2. THEMEN 5
   2.1. Minderung des Schienenverkehrslärms 5
   2.2. Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierungsprogramme des Bundes 8
   2.3. Motorradlärm 10
   2.4. Fahrverbot für besonders laute Motorräder in Tirol (Bezirke Reutte und Imst) 13
   2.5. EU Action Plan towards a Zero Pollution Ambition for air, water and soil 14
   2.6. Förderaufruf „Beschaffung akkubetriebener Gartengeräte durch öffentliche Einrichtungen im Land Berlin“ 15
   2.7. Vertragsverletzungsverfahren 20204033 zum Schienenlärmschutzgesetz vom 14. Mai 2020 15
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE 16
   3.1. Forschungsbericht des UBA zum Motorradlärm „Überprüfung der Geräusch-emissionen von Motorrädern im realen Verkehr“ erschienen. 16
   3.2. Lärmaktionsplan (LAP) Berlin 2019-2023 18
   3.3. Änderung der 16. BImSchV 19
   3.4. Haftung für Umweltmängel im Mietrecht 20
   3.5. Sound and the healthy city 23

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. Einladung zur 13. Mitgliederversammlung des ALD im Online-Format

Die diesjährige, für den 19.03.2020 geplante Mitgliederversammlung des ALD im Rahmen der DAGA in Hannover konnte leider nicht stattfinden, da diese Tagung aufgrund der Corona-Krise abgesagt werden musste.

Da nach heutigem Stand die Durchführbarkeit von Präsenz-Veranstaltungen nicht garantiert werden kann, und da aufgrund des „Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht“ (Artikel 2, §5) Mitgliederversammlungen im Jahr 2020 auch ohne Satzungsgrundlage anhand elektronischer Kommunikation abgehalten werden können, sind alle Mitglieder herzlich eingeladen, an der diesjährigen Mitgliederversammlung im Online-Format am Donnerstag, den 5. November 2020 von 17:30 Uhr bis 19:30 Uhr teilzunehmen. Die Einladung mit dem entsprechenden Zugangslink wurde an alle Mitglieder per E-Mail versandt.

Es wird die folgende Tagesordnung vorgeschlagen:

1. Begrüßung
2. Prüfung der Beschlussfähigkeit
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Genehmigung des Protokolls der 12. Mitgliederversammlung
5. Bericht der ALD-Leitung
6. Planung der Arbeiten und Projekte 2020/2021
7. Verschiedenes
8. Zeit und Ort der nächsten Mitgliederversammlung

1.2. DEGA-Lärmschutzpreis – Ankündigung des Wettbewerbs

Zum International Year of Sound 2020/2021 initiiert die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA) einen Lärmschutzpreis für innovative Lösungen für den städtebaulichen Lärmschutz in Deutschland. (siehe die offizielle Ankündigung unter http://www.dega-akustik.de/dega-laermschutzpreis und die Preisverleihungsordnung http://www.dega-akustik.de/fileadmin/dega-akustik.de/preise-grants/Laermschutzpreis_Ordnung_2020.pdf). Auslober des Preises und Organisator des Wettbewerbs ist der ALD. Der ALD bittet alle Abonnentinnen und Abonnenten des Newsletters um Weitergabe der Information.

Der DEGA-Lärmschutzpreis soll zu einem besseren Lärmbewusstsein beitragen und die Sammlung innovativer Lösungen für den Lärmschutz bereichern. Der Preis bezieht sich auf umgesetzte, innovative Maßnahmen, Technologien und Konzepte zum Schutz vor Umgebungslärm (Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, Gewerbe- und Freizeitlärm usw.) mit dem Schwerpunkt auf Lärmschutzmaßnahmen im öffentlichen Raum (die den Außenpegel mindern bzw. psychoakustische Größen optimieren)) und dem Schutz „Ruhiger Gebiete“. Die Maßnahmen, Produkte oder Konzepte können technische, planerische, organisatorische oder rechtliche Aspekte umfassen. Er wird zum Tag gegen Lärm verliehen, zum ersten Mal im April 2021 zum Tag gegen Lärm 2021.

Antragsberechtigt sind alle Akteure beim städtebaulichen Lärmschutz (Stadtverwaltungen, Verbände, Fachplanerinnen und Fachplaner, Bürgerinnen und Bürger).

Die Bewerbungsunterlagen sind per E-Mail oder schriftlich an die DEGA-Geschäftsstelle (dega@dega-akustik.de , Alte Jakobsstraße 88, 10179 Berlin) einzureichen Sie sollen aus einem maximal vierseitigen Bewerbungsschreiben bestehen, das die folgenden Punkte behandelt:

- Angaben zur einreichenden Person/Gruppe/Institution
- Beschreibung der Maßnahme, der Technologie oder des Konzepts
- Innovativer Charakter der Maßnahme

Wünschenswert sind zusätzliche Informationen zu

- den Wirkungen der Maßnahme,
- den Kosten,
- dem Stand der Umsetzung und Lösung der aufgetretenen Probleme,
- der Übertragbarkeit,

- der Akzeptanz und
- zu weiteren positiven Wirkungen.

Es gibt jeweils einen Sieger- bzw. Siegerinnen-Beitrag. Der Vorstand der DEGA trifft die finale Entscheidung über den Preis im März auf Vorschlag der Jury aus DEGA-Mitgliedern und externen Expertinnen und Experten.

Die Auszeichnung erfolgt (zumindest in der Anfangsphase) ausschließlich über eine Urkunde mit einer Würdigung der Beispielhaftigkeit der eingereichten Arbeit und der öffentlichkeitswirksamen Publikation des Gewinner-Beitrags in einer Pressemitteilung der DEGA, auf den Webseiten der DEGA und Vorstellung der Gewinnerlösung in einem Kurzartikel im Akustik Journal und dem ALD-Newsletter. Die eingereichten Arbeiten werden auf der Internet-Seite des ALD eingestellt.

Der Zeitplan für die erste Runde des Wettbewerbs um den Lärmschutzpreis ist wie folgt:

- Die Frist für die Einreichung von Wettbewerbsbeiträgen endet am 31.01.2021
- Der DEGA-Vorstand bestimmt auf Vorschlag der Jury den Sieger oder die Siegerin bis zum 31.03.2021
- Die Preisverleihung erfolgt in Zusammenhang mit dem Tag gegen Lärm am 28. April 2021 auf einer geeigneten Veranstaltung oder auch am Ort des Preisträgers.

Alle eingegangenen Vorschläge werden nur in dem Jahr berücksichtigt, für das sie eingereicht wurden. Eine erneute Berücksichtigung in einem der Folgejahre bedarf der schriftlichen Erneuerung des Vorschlags und einer aktualisierten Begründung.

Der Rechtsweg zur Anfechtung der Preisvergabeentscheidung ist ausgeschlossen.

Die im Preisverleihungsverfahren anfallenden elektronischen oder schriftlichen Unterlagen werden in der Geschäftsstelle der DEGA entsprechend den Datenschutzbestimmungen der DEGA aufbewahrt.

1.3. TGL-Veranstaltung „Wie klingt die Stadt der Zukunft?“ am 18.11.2020 als Online-Format

Am 18. November 2020 wird die im Rahmen des Tag gegen Lärm 2020 geplante Veranstaltung „Wie klingt die Stadt der Zukunft?“, die im Frühjahr aufgrund der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen leider ausfallen musste, nachgeholt. Die Organisation und die Durchführung der Veranstaltung wird durch den Fachausschuss „Lärm: Wirkungen und Schutz“ der DEGA und den ALD unterstützt.

Detaillierte Informationen zum Programm können Sie dem Veranstaltungsflyer unter http://www.dega-akustik.de/stadt-der-zukunft entnehmen. Eine Anmeldung ist nicht notwendig.

Link zur Veranstaltung: (am 18.11.2020 ab etwa 13:45 Uhr aktiv):
https://global.gotomeeting.com/join/394220197

1.4. ALD-Veranstaltung „Buy and sell quiet“ am 24.11.2020 als Online-Format

Am 24. November 2020 führt der ALD gemeinsam mit dem Sächsischen Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft (SMEKUL) eine Veranstaltung zum Thema "Buy and sell quiet" durch.

Detaillierte Informationen zum Programm können Sie dem Veranstaltungsflyer unter http://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2020/ald-veranstaltung-buy-and-sell-quiet entnehmen. Eine Anmeldung ist nicht notwendig. Die Organisatoren würden es jedoch begrüßen, wenn vorab eine Anmeldung unter http://www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/ erfolgt.

Link zur Veranstaltung: (am 24.11.2020 ab etwa 09:45 Uhr aktiv):
https://global.gotomeeting.com/join/755987077

1.5. BMU/UBA-Förderung des ALD

Unter dem Titel „Urbanität-Lärm-Gesundheit – für eine gesunde Geräuschumwelt mit hohem Schutzniveau“ fördern BMU und UBA den ALD und das TGL-Projekt für den Zeitraum vom 01.09.2020 bis zum 31.03.2021. Das Projekt umfasst die folgenden Arbeitspakete:

- Information und Aufklärung der Bevölkerung zum Umgebungslärm
- Einwirkung auf die politischen Akteure zur Verbesserung bzw. Bewahrung des aktuell gültigen Schutzniveaus (u.a. Thema Gesamtlärm)
- Teilprojekt Vorrang für Lärmminderung an der Quelle (Veranstaltung zum Kauf und zur Beschaffung leiser Produkte)
- Teilprojekt Verkehrslärmschutz (Veranstaltung zum Schienenverkehrslärm)
- Tag gegen Lärm 2020/2021

1.6. Positionspapier des ALD „Lebenswerte Städte trotz Innenstadtverdichtung“

Die ALD-Leitung hat ihr Positionspapier zur Innenstadtverdichtung auf der Basis der Rückmeldungen von Mitgliedern und externen Kolleginnen und Kollegen finalisiert. Das Dokument ist auf den Internetseiten des ALD unter http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2020/ALD-Positionspapier_Innenentwicklung.pdf zu finden.

2. THEMEN

2.1. Minderung des Schienenverkehrslärms

Zur Minderung des Schienenverkehrslärms fanden in den letzten Monaten einige relevante Ereignisse und Aktionen statt:

- Verabschiedung des „Masterplans Schienenverkehr“ des Bundesverkehrsministeriums
- Senkung der Auslöseschwellen für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und den Schienenwegen des Bundes und Entwurf des Lärmsanierungstitels im Bundeshaushaltsgesetz 2021
- Formulierung eines Ziels für die Minderung des Schienenverkehrslärms für das Jahr 2030

Erwähnenswert ist zudem eine erste öffentliche zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Dauermessstellen des Eisenbahn-Bundesamtes.

„Masterplan Schienenverkehr“ des Bundesverkehrsministeriums

Am 30.06.2020 hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) den „Masterplan Schienenverkehr“ im Rahmen eines „Schienengipfels“ – eine Präsentation des Plans zusammen mit verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors (Eisenbahnverkehrs- und infrastrukturunternehmen, Verbände u.a.) – vorgestellt. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene (ZBS), eine Kooperation dieser Akteure unter Leitung des BMVI, das von Oktober 2018 bis zum Mai 2020 in 6 Arbeitsgruppen ein Konzept zur deutlichen Verbesserung des Schienenverkehrs in Deutschland erarbeitet hat, mit dem die Qualität des Schienenverkehrs erhöht und seine wichtige Rolle für eine klimafreundliche Mobilität gestärkt werden soll. Masterplan und Schienenpakt beruhen auf dem Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungsparteien im Bund vom März 2018:

„Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u.a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren.“ (Rn 3548 – 3554)

Der Masterplan verweist für die Quantifizierung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf die Nationale Plattform Mobilität, die als Ziel für die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene einen Marktanteil von mindestens 25 % bis 2030 für den Schienengüterverkehr anstrebt[1] (2018 betrug der Anteil des Schienengüterverkehrs an den Verkehrsleistungen (in Tonnenkilometern) des gesamten Güterverkehrs in Deutschland (Lkw, Binnenschiffe, Öl-Fernleitungen) 18,7 % (Quelle: https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/marktanteile/).

Zum Masterplan gehört zum einen der „Bericht über die Arbeit des Zukunftsbündnis Schiene vom Oktober 2018 bis zum Mai 2020“, in dem die Ergebnisse der 6 Arbeitsgruppen des ZBS z.T. detaillierter dargestellt werden. Zum anderen gehört zum Gesamtkonzept für die Verbesserung des Schienenverkehrs auch der „Masterplan Schienengüterverkehr“ des BMVI vom Juni 2027.

Alle Dokumente zum Masterplan sind auf der Internetseite des BMVI zum ZBS zu finden: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html

Die meisten Arbeitsgruppen haben sich mit der Qualitätsverbesserung und der Stärkung des klimapolitischen Gewichts des Schienenverkehrs befasst, u.a. mit der Einführung des Deutschlandtakts, dem Ausbau der Kapazitäten, der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, der Stärkung der Innovationen und der Gewinnung von Fachkräften.

Einen relevanten Anteil am Masterplan haben aber auch die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 4 (AG 4) des ZBS „Lärm- und Klimaschutz vorantreiben“, in der Vertreter der betroffenen Bahnanwohner mitgearbeitet haben (neben dem ALD die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm BVS und die

[1] Das 25 %-Ziel war bereits in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 formuliert worden: Der Schienengüterverkehr sollte von 15 % der Verkehrsleistung (in Tonnenkilometer) in 2000 auf 25 % in 2015 wachsen (real 18,4 %!) (Quelle: Bundesregierung (2002): Perspektiven für Deutschland - Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung)

Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn). Die Beteiligung der Lärmbetroffenen und die relativ gewichtige Beachtung der Lärmschutzbelange sind nicht selbstverständlich. Im Masterplan Schienengüterverkehr z.B. wurde der Lärmschutz nur am Rande betrachtet.

Diese Beachtung der Belange des Lärmschutzes hat zwei wesentliche Gründe:

- Die Beeinträchtigung durch Schienenverkehrslärm in Deutschland ist trotz der erheblichen politischen Anstrengungen seit 2000 und der geplanten Umsetzung des Halbierungsziels [Minderung der Belastungen an den stark befahrenen Strecken um 10 dB(A)] bis 2020 immer noch zu hoch: Der Masterplan führt dazu aus:
  „Auch die Halbierung des Schienenverkehrslärms wird an den stark befahrenen Strecken noch nicht zu einer immer zufriedenstellenden Lärmminderung führen."
- In Deutschland ist die drohende Zunahme der Lärmbelastung eine der wichtigsten Gründe für den Widerstand der Bevölkerung gegen den Ausbau und die intensivere Nutzung der Schienenverkehrsinfrastruktur. Dieser Widerstand hat z.B. beim Aus- und Neubau der Rheintalbahn zu einer Verzögerung des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) um ca. 12 Jahre geführt (geplant war der PFB für 2009, prognostiziert für die ersten PFB ist jetzt 2021 lt. der DB Netz AG)

Die AG 4 verfolgt einen relativ breiten Ansatz der Lärmminderung beim Schienenverkehr. Neben dem Hauptproblem der Beeinträchtigungen durch den eigentlichen Fahrbetrieb werden auch Konzepte zur Minderung der Lärmbelastungen durch Baumaßnahmen und als Folge der Ab- und Bereitstellung von Schienenfahrzeugen vorgestellt.

Ergebnisse der AG 4 zum Lärmschutz

„Die deutliche Senkung des Schienenverkehrslärms ist für eine bessere Akzeptanz der Schiene in der Bevölkerung entscheidend. Dabei sind auch die neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die gestiegenen Ansprüche der Bevölkerung an das Schutzniveau zu beachten. Daraus resultierende Schutzmaßnahmen müssen die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlichen Schiene gegenüber dem LKW bewahren. Am besten gelingt dies durch die gerechte Anlastung der externen sozialen und umweltbezogenen Kosten für alle Verkehrsträger."

„Letztlich dürfen als vorbeugende Maßnahme des Gesundheitsschutzes – wie im Straßen- und Luftverkehr bereits gesetzlich eingeführt – auch Betriebsregelungen und Betriebsbeschränkungen für besondere Situationen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden."

Bereits eingeleitete Maßnahmen:

Der Bericht der AG 4 stellt die bereits durchgeführten und eingeleiteten Programme und Maßnahmen zur Reduktion des Schienenverkehrslärms vor.

Die beiden wichtigsten Programme sind

- die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf leisere Bremssysteme, die in die prinzipielle Untersagung des Betriebs lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz Ende 2020 mündet;
- der stationäre Lärmschutz im Rahmen des seit 1999 durchgeführten Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.

Aktuell wird in einem bis Ende 2021 laufenden Projekt des BMVI geprüft, inwieweit die Lärmsanierung mit der ebenfalls auf die Bestandsstrecken zielenden Lärmaktionsplanung nach der europäischen Richtlinie zum Umgebungslärm harmonisiert werden kann.

„Der Bund stellt eine Vielzahl von Förderungen bereit – sowohl für Fahrzeuge (Umrüstungsförderung, Innovationsprämie TSI Lärm +) als auch bei stationärem Lärmschutz (Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert (I-LENA)) –, die teilweise mit der Branche abgestimmt bzw. von dieser erwünscht waren. Trotzdem zeigt sich, dass diese Programme zum Teil nicht bzw. nicht umfassend genutzt werden."

„Das 2019 eingeführte Lärm-Monitoring wird die wesentlichen Verkehre in Deutschland erfassen."

In der „Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert“ (I-LENA) werden innovative stationäre Lärmschutztechniken – aktuell sind es 30 Maßnahmen – am Gleis im realen Betrieb erprobt.

Der Bericht der Arbeitsgruppen nennt darüber hinaus noch die „Innovationsprämie TSI Lärm +“, mit der Maßnahmen an den Fahrzeugen gefördert werden, die zu einer deutlichen Unterschreitung der Geräuschgrenzwerte führen.

Zukünftige Maßnahmen und Handlungsfelder

„Wenn neue Lärmminderungstechniken als Stand der Technik anerkannt sind, soll darauf hingewirkt werden, dass die damit möglichen geringeren Emissionen bei der Festsetzung von Grenzwerten in den einschlägigen TSI berücksichtigt werden und Eingang in die Emissionsannahmen der Schall 03 im Sinne des Abschnittes 9 finden, der die Berücksichtigung von abweichender Bahntechnik und von schalltechnischen Innovationen zum Inhalt hat.“

Mit der Zunahme leiser Güterwagen kommt der akustisch optimierten Wartung der Fahrzeuge und Fahrwege, konkret z.B. durch die Vermeidung von Flachstellen, und der Lärmminderung an anderen Schienenfahrzeugarten (vor allem Lokomotiven und Triebwagen) wachsende Bedeutung zu. Die Entwicklung eines „Innovativen Triebfahrzeugs“ wird aktuell durch eine Vorstudie vorbereitet (Ergebnisse sollen im 4. Quartal 2020 vorliegen).

Ein wichtiges Instrument für die Modernisierung des Wagenparks ist die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Sie kann auch für die Lärmminderung genutzt werden, in dem über Strom- und Datenleitungen Sensoren betrieben werden, mit denen frühzeitig Lärmursachen wie Flachstellen detektiert werden können.

Die Erhöhung des Anteils elektrifizierter Strecken im Schienennetz bis zum Jahr 2025 von derzeit 61 Prozent auf 70 Prozent dient dem Klimaschutz und reduziert auch die Lärmbelastung.

„Zur Entlastung von lärmintensiven Strecken soll technisch geprüft werden, ob für den Schienengüterverkehr Trassen von Schnellfahrstrecken in Nachtlagen nutzbar gemacht werden können.“

„Im Rahmen der Realisierung der durch den Lenkungskreis am 15.10.2019 beschlossenen Sofortmaßnahme „Einrichtung eines offenen, digitalen Testfeldes in der Lausitz“ wird das Pilotprojekt „LärmLab21“ aufgesetzt. Dieses „LärmLab21“ soll als Einrichtung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) Möglichkeiten zur Minderung der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr erforschen.“

„Zur Stärkung der Lärmminderung an der Quelle wird sich die Bundesregierung deshalb für eine ambitionierte Fortschreibung der Geräuschemissionsgrenzwerte für die Schienenfahrzeuge auf EU-Ebene einsetzen. National sollen alle Instrumente eingesetzt werden, mit denen der Einsatz von Fahrzeugen mit Geräuschemissionen gefördert wird, die deutlich unter den Grenzwerten liegen.“

Fortentwicklung des Schutzkonzepts

„Wesentliche Grundlage eines akzeptablen und die gesundheitlichen Risiken vermeidenden Schutzes vor Schienenverkehrslärm ist die Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung, vor allem der wissenschaftlich stark begründeten Leitlinien zum Umgebungslärm der WHO von 2018. ... Die neuen Erkenntnisse, Ansätze und Forderungen zum Schutzniveau sollten Eingang in das Immissionsschutzrecht finden. Dazu sollte die im Koalitionsvertrag formulierte Absicht, ein „verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept“ zu erstellen, auf der Basis eines breiten und transparenten Dialogs von Politik und Gesellschaft in dieser Legislaturperiode umgesetzt oder mindestens eingeleitet werden. Es ist weiterhin zu untersuchen, wie die vielfach beklagten Mängel der Verkehrslärmschutzverordnung, wie z.B. die isolierte Betrachtung des zu verändernden Verkehrswegs, d.h. das Fehlen einer Gesamtlärmbewertung, oder die wesentliche Änderung nur infolge erheblicher baulicher Eingriffe, d.h. keine Berücksichtigung betriebsbedingter Pegelerhöhungen, oder die fehlende Behandlung der Fernwirkung eines Trassenneu- oder -ausbaus behoben werden können“ (Handlungsfeld 4.6.2, S. 43)

„Zur Erreichung der WHO Schutzziele ist u.a. auch über eine weitere Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung zu diskutieren“ (S. 35)

Auf dem Schienengipfel hat das BMVI diese Absenkung bereits konkretisiert. Die Auslösewerte sollen ab dem Jahr 2022 um 3 dB(A) auf 64/54 dB(A) tags nachts gesenkt werden. Eine entsprechende Absenkung ist auch für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen geplant.

„Um den von der Bundesregierung und dem Zukunftsbündnis Schiene gesteckten Zielen für die Lärmminderung gerecht zu werden, bedarf es einer entsprechenden über die derzeitige Finanzplanung hinausgehenden Mittelausstattung. Nur damit kann eine dauerhafte und planbare Lärmsanierung und Lärmforschung langfristig sichergestellt werden.“[2] *(Handlungsfeld 4.4, S. 42)*

Fazit

Der Masterplan Schienenverkehr unterstreicht die Bedeutung einer weiteren Lärmminderung für die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs. Zum ersten Mal findet sich in einem Regierungspapier der explizite Hinweis auf die Empfehlungen der WHO von 2018 für die Schutzziele. Mit der geplanten weiteren Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung auf 64/54 dB(A) tags/nachts ab 2022 wird eine schon lange bestehende Forderung der Lärmwirkungsforscher zur Verringerung gesundheitlicher Risiken (65/55 dB(A)) mehr als erfüllt. Die Erhöhung der Finanzmittel für die Lärmsanierung und die Lärmforschung wird gefordert. Die nationale Förderung des Einsatzes besonders leiser Fahrzeuge soll vorgesehen werden.
Neu ist auch, dass sich ein Regierungspapier auf die Prüfung verständigt, wie die Mängel der Verkehrslärmschutzverordnung behoben werden können.

Der Masterplan liefert allerdings keinen konkreten Fahrplan für die weitere Lärmminderung beim Schienenverkehr. Nach Auffassung des ALD sollten bei der Aufstellung und der Verabschiedung des Bundeshaushalts 2021 für die Lärmsanierung an Schienenwegen die ersten konkreten Schritte unternommen werden: Eine deutliche Erhöhung der finanziellen Mittel und die Einlösung der vom BMVI vorgeschlagenen Senkung der Auslösewerte durch den Gesetzgeber, mit der Perspektive, als Zwischenziel bis 2030 die Vermeidung expliziter Gesundheitsrisiken durch den Schienenverkehrslärm weitgehend zu erreichen. Der „breite und transparente Dialog von Politik und Gesellschaft“ zum verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutzkonzept sollte alsbald begonnen werden.

Formulierung eines Ziels für die Minderung des Schienenverkehrslärms für das Jahr 2030

Im Rahmen des BMVI-Projektes zur Harmonisierung der Lärmsanierung und der Lärmaktionsplanung hat das BMVI auch Vorschläge für die Formulierung eines Ziels für die Lärmminderung an Schienenwegen für das Jahr 2030 vorgestellt. Sobald das Ziel offiziell verabschiedet ist, werden wir darüber berichten und es bewerten.

2.2. Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierungsprogramme des Bundes

Zwei der wichtigsten Programme in Deutschland zur Minderung des landgebundenen Verkehrslärms sind die Lärmsanierungsprogramme des Bundes für die Bundesfernstraßen und die Schienenwege des Bundes. Sie sind zwar freiwilliger Natur, stellen aber schon seit 1978 bzw. 1999 über den Bundeshaushalt verlässliche Finanzierungsmittel für Lärmminderungsmaßnahmen bereit. In den jeweiligen Gesetzen zum Haushalt sind auch die Ziele der Lärmsanierung festgelegt, indem Auslöseschwellen (Beurteilungspegel in dB(A) definiert werden, deren Überschreitung Lärmsanierungsmaßnahmen rechtfertigen. Diese Auslösewerte sind zwar keine expliziten Zielwerte, sie definieren aber die obere Schranke dessen, was zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken durch Lärm angestrebt werden sollte.

Die Auslösewerte sind seit dem Beginn der Programme mehrfach gesenkt worden.

Mit seiner Pressemitteilung 033/2020[3] vom 27.07.2020 hat das Bundesverkehrsministerium BMVI eine **weitere Senkung der Auslösewerte um 3 dB(A)** auf nunmehr 64/54 dB(A) für Wohngebiete für beide Programme angekündigt. Die Senkung für die Bundesfernstraßen ist bereits am 01.08.2020 in Kraft getreten (sie kann offensichtlich außerhalb des Bundeshaushaltsgesetzes auf

---

[2] Im Bericht der Arbeitsgruppen wird dazu konkretisiert: *“Für den Lärmsanierungstitel 1202 8905 wird z.B. für 2021 ff. ein Mittelbedarf von ca. 200 Mio. € veranschlagt.“*

[3] https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/033-scheuer-laermsanierung.html

der Grundlage der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR 97) umgesetzt werden. Die Senkung der Werte für die Schiene setzt die Beteiligung des Haushaltsgesetzgebers voraus.

Inzwischen liegt der Entwurf des Bundeshaushaltsgesetzes vor [4] und für beide Programme wurde die Senkung vollzogen. Für die Schiene ist im Haushaltstitel 891 05-742 „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Seite 1752) festgesetzt:

„Der Bund kann Investitionen zur Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit Baukostenzuschüssen finanzieren, wenn der Lärmpegel folgende Immissionswerte überschreitet:

a. Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Kurheime und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht,
b. Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete 66/56 dB(A) Tag/Nacht,
c. Gewerbegebiete 72/62 dB(A) Tag/Nacht.“

Zu beachten ist, dass die endgültige Festschreibung erst mit der Verabschiedung des Haushaltsgesetzes erfolgt. Für die Bundesfernstraßen war im Entwurf für den Haushalt 2020 bereits die jetzt angekündigte Senkung vorgeschlagen worden, im Bundeshaushaltsgesetz aber wieder zurückgenommen worden.

Die Senkung der Auslösewerte seit Start der Programme ist mit 11 dB(A)[5] beträchtlich, für die Schiene wurden dafür 21 Jahre, für die Straße 42 Jahre benötigt. Die aktuellen Werte für die Wohngebiete liegen jetzt sogar unter dem, was von Seiten der Lärmwirkungsforscher als kurzfristiger und baugebietsunabhängiger Zwischenschritt für die Vermeidung bzw. Senkung gesundheitlicher Risiken (im strengen deutschen Sinn als Vermeidung klassifizierter Krankheiten, im Unterschied zu dem allgemeineren Gesundheitsbegriff der WHO) empfohlen wird, nämlich 65/55 dB(A) tags/nachts (zuletzt im Memorandum of Understanding „Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit“ vom 21.02.2019, siehe ALD-Newsletter 1/2019, Abschnitt 3.5).

Der ALD begrüßt diese Senkung der Auslösewerte und versteht sie als grundsätzliche Anerkennung der Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung seitens der Bundesregierung. Eine entsprechende Nachbesserung für die Dorf-, Misch und Kerngebiete ist deshalb wünschenswert.

Unverständlich bleibt, warum daraus nicht auch Folgerungen für andere Rechtsbereiche gezogen werden, in denen immer noch das Wertepaar 70/60 dB(A) tags /nachts für Wohngebiete verwendet wird, z.B. in den Richtlinien des BMVI für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und in der Verkehrslärmschutzverordnung (VLärmSchV) als obere Schwelle zur Bestimmung einer wesentlichen Änderung. Der Immissionsgrenzwerte für Dorf-, Misch und Kerngebiete in der VLärmSchVO entsprechen mit 64/54 B(A) jetzt den Sanierungspegeln für Wohngebiete. Der Tageswert liegt deutlich über dem Wert für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den}, den die WHO 2018 zur Begrenzung der Risiken für ischämische Herzkreislauferkrankungen empfohlen hat (59 dB(A). Leider wurde die Chance zur Verbesserung der VlärmSchV im Rahmen der Einführung einer neuen Berechnungsvorschrift für die Immissionen des Straßenverkehrs (RLS-19) in diesem Herbst vertan (siehe Abschnitt 3.3 des Newsletters). Zur Weiterentwicklung von Schutzzielen auf der Basis der WHO-Empfehlungen verweisen wir auf die „ALD-Position zum Lärmschutzniveau beim Schienenverkehrslärm – Handlungsoptionen für die nächste Dekade“ vom 27.04.2020 (http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Aktuelle_Informationen/2020-04-27_ALD-Position_Schiene.pdf).

Die Senkung der Auslösewerte ist ein wichtiger Schritt für die Verbesserung des Verkehrslärmschutzes. Sie sollte aber zur Verbesserung der Akzeptanz – viele Betroffene warten schon viele Jahre auf ein Ende ihrer Leidenszeit – verbunden werden mit einem **zeitlichen Horizont** für die Erreichung der Schutzziele (mindestens entsprechend den Auslösewerten). Dieser Horizont hängt ab von dem finanziellen Volumen der Lärmsanierung, den anderweitigen Beiträgen der Lärmmin-

[4] Deutscher Bundestag , Drucksache 19/22600 der 19.Wahlperiode vom 25.09.2020 „Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021 (Haushaltsgesetz 2021)“ http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/226/1922600.pdf

[5] Bei der Schiene inklusive der Abschaffung des Schienenbonus

derung (z.B. Senkung der Geräuschemissionen durch anspruchsvollere Grenzwerte als Aufgabe der EU, technische Innovationen als Aufgabe des Eisenbahnsektors und Ausbau der Infrastruktur zur Entlastung von Bestandsstrecken mit hohen Beeinträchtigungen) und dem technischen und organisatorischen Umsetzungspotenzial der Lärmsanierung, das wohl noch verbessert werden könnte.

In Bezug auf die Haushaltsmittel bleibt der Ansatz im Entwurf des Gesetzes für 2021 bei der Schiene mit 139 Mio. € leider deutlich hinter den 200 Mio.€ zurück, die z.B. im Zukunftsbündnis Schiene vorgeschlagen worden waren (siehe 2.1). Hier sollte der Haushaltsgesetzgeber rasch nachbessern, wenn er die klimapolitisch gewollten Mehrverkehre auf der Schiene nicht gefährden will.

2.3. Motorradlärm

Nachklang zur Bundesratsinitiative vom 15.05.2020

Der ALD hatte in seinem Newsletter 2/2020 über die Entschließung des Bundesrats zur Minderung des Motorradlärms berichtet.

Selten hat eine Initiative zum Lärmschutz zu einer derart heftigen Gegenreaktion geführt. Statt Nachklang wäre deshalb eher von einem Aufschrei zu sprechen. Vor allem die Forderung, die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm auszuweiten auf zeitlich beschränkte Verkehrsverbote für den Motorradverkehr an Sonn- und Feiertagen hat im Juli 2020 zu zahlreichen Demonstrationen der Biker mit beträchtlichen Teilnehmerzahlen (u.a. 10.000 in Karlsruhe, 8.000 in Stuttgart, 6.000 in München, 5.000 in Friedrichshafen am Bodensee, 7.500 in Wiesbaden, 17.000 in Leipzig nach Berichten der Presse[6] geführt. Eine Online-Petition[7] „Keine Fahrverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen“ hat vom 18.05.2020 bis 31.07.2020 insgesamt 205.161 Unterschriften gesammelt, 82 % der Unterschriften kamen von Personen, die von einem Fahrverbot potentiell betroffen wären. Dagegen sehen die 7.275 Unterzeichner[8] der aktuell noch bis 18.12.2020 laufenden Online-Petition der Aktion Silent Rider (siehe ALD-Newsletter 1/2020, Abschnitt 2.3) gegen unnötigen Motorradlärm sehr bescheiden aus. Die Stellungnahmen mehrerer Abgeordneten des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags[9] zur erstgenannten Petition ist ebenfalls online zu finden und überwiegend positiv (11 von 39 Mitgliedern).

Der Bundestag hat am Donnerstag, 17. September 2020**,** die folgenden Anträge von Bundestagsfraktionen zum Motorradlärm an die Ausschüsse überwiesen[10]:

Antrag der FDP „Keine Diskriminierung von Motorradfahrern“

„Die FDP-Fraktion stellt sich gegen die Entschließung des Bundesrates zum Umgang mit Motorradlärm. Zwar nehme die Fraktion die Lärmbelastung der Anwohner an beliebten Motorradrouten ernst. Die Vorschläge der Länderkammer beurteilen die Liberalen aber durchweg kritisch. In einem Antrag (19/20778) fordern sie daher die Bundesregierung auf, sich die Entschließung nicht zu eigen zu machen.“

Im Einzelnen beantragt die FDP-Fraktion:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Entschließung des Bundesrates sich nicht zu eigen zu machen,
2. sich für die Entschärfung des Konfliktes zwischen Anwohnern und Motorradfahrern durch die Unterstützung von Sensibilisierungskampagnen einzusetzen,
3. eine bundesweite und durch den Bund unterstützte Kampagne gegen unnötigen Motorradlärm zu initiieren,

---

[6] Z. B. https://www.spiegel.de/auto/motorraeder-die-motorradfahrer-protestieren-gegen-sich-selbst-a-eb48d7a4-72c6-4c24-ba73-2d1ca2bb54dc vom 05.07.2020

[7] https://www.openpetition.de/petition/online/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen-2

[8] Stand 04.10.2020

[9] https://www.openpetition.de/petition/stellungnahme/keine-fahrverbote-fuer-motorraeder-an-sonn-und-feiertagen-2

[10] https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw38-de-ueberweisungen-791756

4. Fahrverbote für Motorradfahrer an Sonn- und Feiertagen abzulehnen,
5. am Schuldprinzip bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten festzuhalten und deshalb nicht den Halter eines Motorrads für Verstöße des Fahrers zu bestrafen,
6. die vom Bundesrat geforderte Einführung von Fahrtenbüchern für Motorradfahrer bei mehrmaligen nicht eintragungspflichtigen Taten und Taten im Bereich der Verwarnungsgelder (Bagatelldelikte) abzulehnen,
7. gemeinsam mit den Ländern und betroffenen Kommunen ein Deeskalationsprogramm für besondere Konfliktstrecken auszuarbeiten,
8. die weitere Verschärfung von Emissionsgrenzwerten für Motorräder auf nationaler und auf EU-Ebene abzulehnen. Stattdessen soll die Bundesregierung die aktuellen Arbeiten der UN-ECE zur weiteren Verbesserung des derzeitigen Prüfverfahrens in Richtung Real Driving Sound Emissions unterstützen,
9. Motorradfahrer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern nicht durch eine restriktive Verbotspolitik zu diskriminieren,
10. bei den Ländern anzuregen, Polizeibehörden durch entsprechende Kontrolltechnik, Personalverstärkung und Personalschulung bei Verkehrskontrollen von Motorradfahrern und der Durchsetzung des bestehenden Rechtsrahmens zu unterstützen,
11. sich für die schnelle Praxisüberführung der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelte Methode der Vorbeifahrtmessung einzusetzen,
12. eine für die Polizeibeamten zugreifbare Datenbank für Motorradzubehörteile zu initiieren,
13. während der deutschen Ratspräsidentschaft verstärkt auf eine strengere Kontrolle von Herstellern bei der Einhaltung der Lärmemissionsgrenzwerte von Motorradauspuffanlagen hinzuwirken,
14. eine der turnusmäßigen Hauptuntersuchung von Zweiradfahrzeugen angegliederte Lärmmessung nach den geltenden Grenzwerten verpflichtend einzuführen."

Antrag der AfD-Fraktion „Motorradfahren erhalten – Keine unverhältnismäßigen Vorgaben für Motorräder und deren Fahrer."

Drucksache 19/22553 vom 16.09.2020
Die AfD-Fraktion bringt einen Antrag ein, der darauf abzielt, keine unverhältnismäßigen Vorgaben für Motorräder und deren Fahrer zu machen.
Die AfD bemängelt: „Wollte man derartig weitreichende Maßnahmen rechtfertigen, müssten die Forderungen mit Zahlen, Daten und Fakten unterlegt werden, die eine real existierende Problemlage erkennen lassen. Dies ist aber nicht der Fall."

Sie sieht in der Entschließung des Bundesrats „ein rein ideologisch motiviertes verschleiertes Verbot für Motorräder mit Verbrennungsmotor."

Positionspapier der Bundestagsfraktion des Bündnis 90/Die Grünen „Easy, Rider: für ein Motorradfahren ohne unnötigen Lärm" vom 05. August 2020

https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/200805-AP-Motorradlaerm.pdf

- Wir fordern .... die Umsetzung eines Maßnahmenpaketes, um unnötigen Motorradlärm wirksam einzudämmen:
- Rücksichtnahme fördern: durch Kampagnen, Kooperation und Maßnahmen wie Lärmdisplays das Bewusstsein für das eigene Störpotential schärfen.
- Typzulassung reformieren: in der neuen Zulassungsnorm einen verbindlichen, maximalen Grenzwert von 80 dB, der für alle Betriebszustände gilt, einführen. Der Einsatz von Technik, die die Emissionen erhöht und Testzyklen erkennt, muss wirksamer bekämpft werden.
- Straßenverkehrsrecht anpassen: Kriterien für „unnötigen Lärm" klarer definieren, beschlossene Bußgelderhöhungen umsetzen, effektivere Kontrollen ermöglichen.
- Verantwortlichkeit gewährleisten: praktikable Lösungen suchen, damit im Falle von Verstößen durch Motorradfahrer*innen eindeutige Verantwortlichkeiten gegeben sind.

- Lärmschutz verbessern: Richtlinien für Lärmschutz anpassen, damit auch bei Belastungen durch Motorradlärm Schutzmaßnahmen ergriffen werden können.
- Umsteuern auf die Zukunft: Anreize zum Umstieg auf Elektro-Motorräder schaffen.

Position des ALD:

Wir möchten hier noch einmal einige Position des ALD verdeutlichen:

Das Ausmaß des Problems

Der Anteil der motorisierten Zweiräder an den Fahrleistungen in Deutschland betrug 2017 nur 1,3 %. Die von der Bevölkerung angegebenen Belästigungen sind aber überproportional hoch:

- Gemäß der Online-Umfrage des UBA von 2011 gehört der Motorradlärm zu den Quellen mit den höchsten Belästigungen überhaupt: 39,9 % der Umfrageteilnehmer fühlen sich durch Motorradlärm äußerst oder stark belästigt (highly annoyed, HA).
  Straßenverkehrslärm insgesamt ist mit 41,2% nur wenig höher.
  https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3974.pdf
- Eine aktuelle Civey-Umfrage im Auftrag des Spiegels über der Häufigkeit der Störung durch Motorradgeräusche (Wie häufig fühlen Sie sich durch Motorradgeräusche gestört?) zeigt ebenfalls ein Ausmaß, das weit über das hinausgeht, was den Fahrleistungen entsprechen würde, siehe das folgende Bild (Quelle: SPIEGEL-Umfrage/Civey, Befragungszeitraum: 14.08.2020 – 16.08.2020; Befragte: 5.001; Stichprobenfehler 2,5 %.
  https://www.spiegel.de/auto/motorraeder-grosse-mehrheit-will-fahrverbote-fuer-laute-maschinen-a-4902d189-04ed-4598-a5db-3d6cae34bccf)

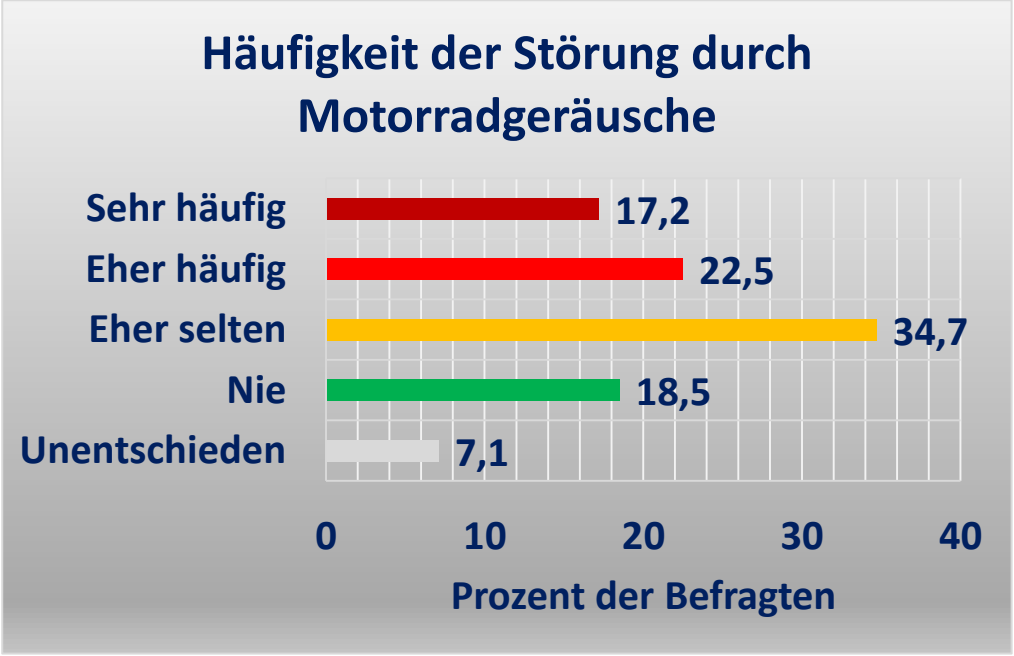

Abbildung 1: Umfrageergebnisse August 2020 über die Häufigkeit der Störung durch Motorradgeräusche

- Die österreichische Studie zum Motorradlärm im Tiroler Außerfern im Jahr 2019 (siehe ALD-Newsletter 2/2029, Abschnitt 2.1) belegt ebenfalls das hohe Maß an Störungen und zeigt, dass sonntags die Anzahl der stark Gestörten durch Motorradlärm bei gleichem Pegel das 2,5 bis 4,3 fache der Störung durch Autolärm beträgt. Es gibt keinen plausiblen Grund, in ähnlich strukturierten deutschen Gebieten eine geringere Störung anzunehmen.

Diskriminierung der Motorradfahrer?

Der ALD hat immer darauf hingewiesen, dass Pkw ebenfalls exzessiv laute Geräusche verursachen können (z.B. die so genannten Poser), womit auch hier Gegenmaßnahmen erforderlich sind. Die vor allem kritisierte Maßnahme der Fahrverbote an Wochenenden beruht auf § 45 der Straßenverkehrsordnung, der Verkehrsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm in einer Abwägung mit den verkehrlichen Belangen zulässt. Je höher das Ausmaß des Lärms – und dies ganz unabhängig von der Quelle – desto eher kommen Verkehrsbeschränkungen in Frage. Dabei wird immer zu prüfen sein, ob sich der Schutz vor Lärm auch mit weniger einschneidenden Maßnahmen wie selektiven Fahrverboten – wie in diesem Sommer in Tirol praktiziert (siehe den Beitrag in diesem Newsletter) – erreichen lassen. Und das Ausmaß des Lärms ist nicht nur eine Frage der Pegel, sondern auch der spezifischen Lästigkeit der Geräusche und der Zeiten, zu denen die Störung stattfindet.

Schutz von Sonn- und Feiertagen

Dieser ist ein hohes Gut und hat Verfassungsrang (Artikel 139 der Weimarer Verfassung „Schutz von Sonn- und Feiertagen“ ist Bestandteil des Grundgesetztes). „Der Sonntag und die staatlich anerkannten Feiertage bleiben als Tage der Arbeitsruhe und der seelischen Erholung gesetzlich geschützt“. Die Bundesländer haben jeweils eigene Umsetzungen – z.B. Sachsen das „Gesetz über Sonn- und Feiertage im Freistaat Sachsen“ vom 10. November 1992. In § 4(2) heißt es: „(2) An den Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen sind öffentlich bemerkbare Arbeiten und sonstige Handlungen, die geeignet sind, die **Ruhe des Tages zu beeinträchtigen**, verboten, soweit nicht durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes etwas anderes bestimmt ist.“ Das deutsche Immissionsschutzrecht kennt deshalb auch ein besonderes Schutzniveau an diesen Tagen, in Form schärferer Grenzwerte, Einhaltung von Ruhezeiten und Betriebsbeschränkungen. Wie die vom Motorradlärm an Sonntagen Betroffenen[11] zu Recht monieren, dürfen sie der Ruhe wegen z.B. keinen Rasen mähen, müssen aber offensichtlich den Motorradlärm hinnehmen.

Maximal zulässiger Emissionspegel bei allen Betriebszuständen

Auch diese Forderung des Bundesrats hat stark provoziert. Unter den Umweltverbänden hingegen ist schon lange Konsens, dass ein einheitlicher maximal zulässiger Emissionspegel bei allen Betriebszuständen eine sehr effiziente Regelung des Lärmschutzes wäre. Sie sollte auch für die Pkw eingeführt werden. Auch das UBA befürwortet diesen „Lärmdeckel“. Man kann trefflich darüber streiten, ob dieser nun bei 80 dB(A) liegen sollte, wie es H. Siegel vom BUND und jetzt der Bundesrat und die Grünen vorgeschlagen haben. Der ALD befürwortet eher eine nach zulässigen Geschwindigkeiten gestaffelten Maximalwert.

2.4. Fahrverbot für besonders laute Motorräder in Tirol (Bezirke Reutte und Imst)

Die Tiroler Landesregierung hat ein Fahrverbot für besonders laute Motorräder erlassen[12]. Es gilt auf zwei Bundes- und 4 Landesstraßen. Die Fernpassstraße (B 179) ist von den Fahrverboten ausgenommen. Das Verbot gilt für den Zeitraum vom 10. Juni bis zum 31. Oktober 2020.

Besonders laute Motorräder sind solche, deren Standgeräusch (in den Fahrzeugpapieren eingetragener Wert, basierend auf einer Nahfeldmessung) 95 dB(A) überschreitet. Mehrspurige Motorräder wie Trikes, Quads und Beiwagenmaschinen) und auch laute Sport-Pkw sind nicht vom Fahrverbot betroffen.

Anlass des Verbots ist die hohe Beeinträchtigung der dortigen Bevölkerung durch Motorradlärm, besonders an den Wochenenden. Sie wurde durch die Motorradlärmstudie Außerfern aus dem Jahr 2019 belegt (siehe ALD-Newsletter 2/2019, Abschnitt 2.1 mit dem Link zur Studie). Nicht nur das Verkehrsaufkommen durch Motorräder ist auf einigen Straßen und zu bestimmten Zeiten beträchtlich (Anteile am Gesamtverkehr bis zu 70 %), sondern auch die Lästigkeit des Motorradlärms an Sonntagen ist deutlich höher als bei Pkw (bei gleichem Pegel ist der Anteil der stark Belästigten 2,5 bis 4,3 fach so hoch wie die von Pkw).

---

[11] Siehe die Präsentation von B. Lehmann „MOTORRADLÄRM IM MÜGLITZTAL“ auf der Tagung des UBA „Krach oder Klang - Laute Fahrzeuge im Straßenverkehr“ am 12.06.2019 in Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/01_baerbel_lehmann_motorradlaerm_im_mueglitztal.pdf

[12] https://www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrsrecht/motorrad-fahrverbot/

Die bisherige Bewertung des Verbots fällt naturgemäß gemischt aus, hier ausgewählte Reaktionen:

- Der **Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub**[13] (ÖAMTC) „verlangt eine zeitnahe Überprüfung, ob die Vollziehung über theoretische Zulassungsdaten wirklich Messbares bringt. Wenn nicht, dann muss – so aufwendig das auch immer sein mag – auf die Messung der konkreten Lärmemission umgestellt werden, um die echten „Lärmsünder“ aus dem Verkehr zu ziehen und rücksichtsvoll fahrende Biker zu schonen und ihnen die Fahrt in das Gebiet erlauben. Und unabhängig davon ist die Industrie gefordert, nicht nur Auspuffsysteme anzubieten, die Motorräder lauter und „kerniger“ klingen lassen, sondern eine lärm- und umweltschonende Fahrweise – auch deutlich unterhalb der Werte im Genehmigungsdokument – ermöglichen.“
- Die Online-Publikation **Unsertirol24**[14] berichtet, dass „seit Inkrafttreten der Fahrverbote bis Ende Juli 2020 knapp 5.000 Motorräder überprüft“ worden sind. „Lediglich bei 89 Fahrzeugen lag das Standgeräusch über dem erlaubten Wert von 95 dB (Spitzenwert 108 dB).“ Die Verkehrslandesrätin Ingrid Felipe bemerkt: „In der Bevölkerung wird eine spürbare Entlastung vernommen.“ Auch das Signal, das für eine geräuschärmere Nutzung von Straßen aus Tirol in Nachbarregionen und -länder gesandt worden sei, zeige Wirkung. ‚Die Industrie und die Hersteller fangen an zu verstehen, dass sie ihren Kunden lärmärmere Motorräder zur Verfügung stellen müssen.‘“
- Die **Tiroler Tageszeitung** vom 5.08.2020[15] stellt eine „spürbare Entlastung“ fest und testiert der Maßnahme einen Vorbildcharakter. Sie zitiert die Meinungen einiger Bürgermeister in Tirol: „Der Stanzacher Ortschef .....sagt, er sei „anfangs sehr pessimistisch [gewesen], was die Verordnung anging. Aber ich denke, es geht nun ins Positive. Es ist nämlich extrem viel ruhiger geworden. Die Motorradfahrer sind außerdem viel entspannter unterwegs und genießen auch die Natur.“

2.5. EU Action Plan towards a Zero Pollution Ambition for air, water and soil

Die EU-Kommission bereitet aktuell einen Aktionsplan vor, der das Ziel einer „Null-Umweltverschmutzung“ für die Luft, das Wasser und den Boden anstrebt. Dabei wird der Lärm explizit als „pollution“ einbezogen:

*“Pollution causes multiple physical and mental diseases. In the EU, despite important improvements over the last decades, every year over 400 000 premature deaths (including from cancers) are attributed to ambient air pollution, and 48 000 cases of ischaemic heart disease as well as 6.5 million cases of chronic sleep disturbance to **noise,** next to other diseases attributable to both. Pollution’s most harmful health impacts are typically born by vulnerable citizens, notably children, people with certain medical conditions, the elderly and people living in socio-economic deprivation.”*

Zur Vorbereitung des Aktionsplans hat die Kommission einen Fahrplan (Road Map) veröffentlicht, der unter dem Link https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12588-EU-Action-Plan-Towards-a-Zero-Pollution-Ambition-for-air-water-and-soil kommentiert werden kann. Die Laufzeit für Rückmeldungen ist vom 01. bis noch zum **29. Oktober 2020**.

Die nächsten Schritte sind eine Öffentliche Konsultation im 4. Quartal 2020 und die Annahme des Aktionsplans durch die Kommission im 2. Quartal 2021.

[13] https://www.oeamtc.at/mitgliedschaft/leistungen/konsumentenschutz-mitgliederinteressen/sperre-der-region-ausserfern-fuer-laute-motorraeder-meinung-des-oeamtc-38312040

[14] https://www.unsertirol24.com/2020/08/04/fahrverbot-fuer-besonders-laute-motorraeder-in-den-bezirken-reutte-und-imst/

[15] https://www.tt.com/artikel/30745046/motorrad-kontrollen-eine-spuerbare-entlastung-mit-vorbildcharakter

2.6. Förderaufruf „Beschaffung akkubetriebener Gartengeräte durch öffentliche Einrichtungen im Land Berlin“

Das Land Berlin fördert aus Mitteln des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK 2030) die Beschaffung akkubetriebener Gartengeräte durch öffentliche Einrichtungen im Land Berlin. Antragsberechtigt sind die Berliner Bezirksämter und die Berliner Forsten. Der Förderaufruf hat eine Laufzeit von Jahr 2020 bis 2022. Es ist eine Förderquote von 50 % für die Beschaffung von Gartengeräten inklusive Akkus sowie der Ladeinfrastruktur (Ladeschränke) vorgesehen.[16]

Unter den Geräteanforderungen sind auch Lärm-und Vibrationsgrenzwerte:

- „Die Geräte erfüllen die in Kapitel 3 des Umweltzeichens Blauer Engel, DE-UZ 206, Ausgabe Januar 2017 enthaltenen Anforderungen zu den gerätetypspezifischen Prüfwerten für Geräuschemissionen (https://produktinfo.blauer-engel.de/uploads/criteriafile/de/DEUZ%20206-201701-de%20Kriterien.pdf)“
- „Das Gerät hält den Expositionsgrenzwert von 5 m/s² für die Belastung der Hand und 1,15 m/s² für den gesamten Körper entsprechend der Technischen Regeln Lärm und Vibrationen (TRLV) ein.“

2.7. Vertragsverletzungsverfahren 20204033 zum Schienenlärmschutzgesetz vom 14. Mai 2020

Ein wichtiger Baustein im Konzept der Bundesregierung und des Deutschen Bundestags zur Minderung des Schienenverkehrslärms ist das grundsätzliche Verbot des Verkehrs von lauten Güterwagen in Deutschland (definiert als Wagen mit Graugussklotzbremsen) ab dem 13.12.2020. Rechtsgrundlage ist das Schienenlärmschutzgesetz vom 20.07.2017 (siehe ALD-Newsletter Nr. 17 vom 17.07.2017). Die EU-Kommission hat im Mai ein Vertragsverletzungsverfahren gegen das Gesetz eingeleitet, weil es nach ihrer Auffassung unzulässige nationale Vorgaben macht, die die Interoperabilität des europäischen Schienengüterverkehrs behindern:

„Eisenbahnverkehr: Kommission fordert DEUTSCHLAND auf, das EU-Recht ordnungsgemäß umzusetzen“[17]

Die Kommission fordert **Deutschland** nachdrücklich auf, sein nationales Recht mit der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung der Richtlinie 2008/57/EG) in Einklang zu bringen. In den Richtlinien (EU) 2016/797 und 2008/57/EG zur Interoperabilität sind die Bedingungen für die Verwirklichung der Interoperabilität innerhalb des Eisenbahnsystems der Union festgelegt. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal. Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die nationalen Bestimmungen betreffend die Anforderungen an die Bremsanlagen von Güterwagen nicht mit dem EU-Recht im Einklang stehen und die Bemühungen um Interoperabilität behindern. Reagiert Deutschland nicht binnen vier Monaten, kann die Kommission beschließen, eine mit Gründen versehene Stellungnahme zu übermitteln.“

Die Bundesregierung hatte im Juni 2020 mitgeteilt, den Entwurf des Schienenlärmschutzgesetzes bereits im Januar 2017 an die Kommission übermittelt zu haben und zur Argumentation der Kommission Stellung zu nehmen. Aktuelle Informationen liegen uns nicht vor.

[16] https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/foerderung-im-rahmen-der-bek-umsetzung/beschaffung-akkubetriebener-gartengeraete/

[17] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/DE/INF_20_859

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Forschungsbericht des UBA zum Motorradlärm „Überprüfung der Geräuschemissionen von Motorrädern im realen Verkehr“ erschienen.

Der Forschungsbericht wurde von Möhler + Partner Ingenieure AG verfasst und ist als 161/TEXTE 2020 des UBA erschienen. Er kann unter dem folgenden Link heruntergeladen werden:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_161-2020_ueberpruefung_der_geraeuschemissionen_von_motorraedern_im_realen_verkehr.pdf

Das UBA resümiert:

„Die erst vor kurzem überarbeiteten, internationalen Geräusch-Zulassungsvorschriften für Kfz sind nicht geeignet, extreme Lärmemissionen im Straßenverkehr zu unterbinden. Dies zeigt eine aktuelle Studie für das Umweltbundesamt (UBA). Verschiedene fabrikneue Motorräder und Sportwagen, die die Zulassungsvorschriften einhielten, waren bei den Messungen außerhalb des Typprüfbereichs der Zulassung um 20 dB und mehr lauter als beim Betriebszustand, der für die Typprüfung maßgeblich ist. Dirk Messner, Präsident des UBA: „Die Hersteller von Motorrädern und Autos müssen in die Pflicht genommen werden, ihre Fahrzeuge so leise zu bauen, wie es der Stand der Technik zulässt. Unnötiger Lärm ab Werk ist auf der Straße nicht akzeptabel und belastet Gesundheit und Nerven aller.“ (UBA aktuell - Nr.: 5/2020)

Die folgenden Grafiken zeigen exemplarisch das Ausmaß der Emissionserhöhungen bei innenstadttypischen Betriebszuständen.

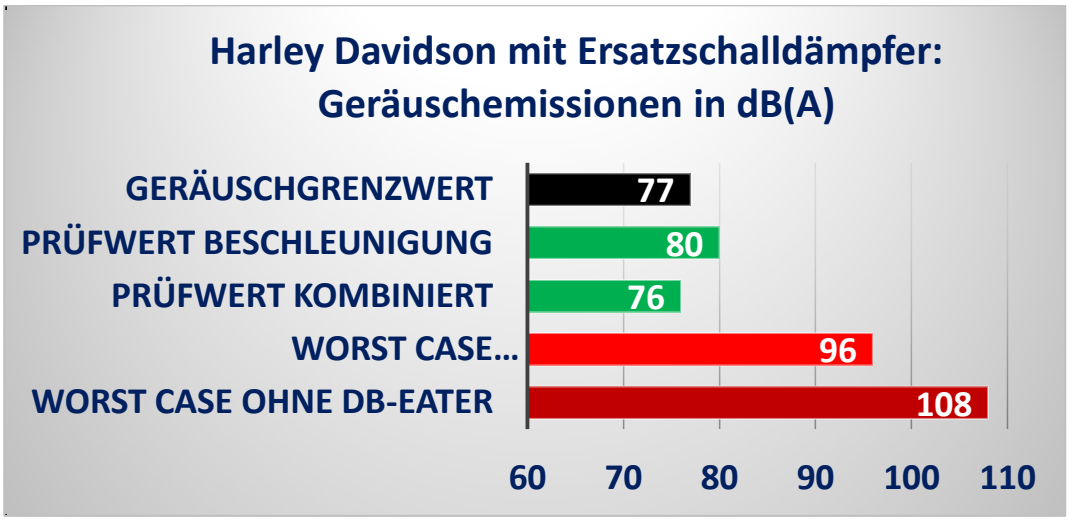

Abbildung 2:: Geräuschemissionen einer Harley Davidson in verschiedenen Konfigurationen.
(eigene Darstellung nach Daten des Berichts)

Dargestellt sind der Geräuschgrenzwert und die Prüfergebnisse für die beschleunigte Vorbeifahrt und die Kombination dieses Wertes mit einer Konstantfahrt (gemessen wird in 7,5 m Entfernung). Das Motorrad hält – auch mit dem Ersatzschalldämpfer – den Grenzwert ein, der sich auf die Kombination beider Modi bezieht. Bei extremer Beschleunigung kann aber eine Emission von 96 dB(A) erreicht werden. Und entfernt man – unzulässiger Weise – aus dem Schalldämpfer das Innenrohr, den so genannten dB-Eater, sind weitere 12 dB(A) –Pegelzuwachs möglich.

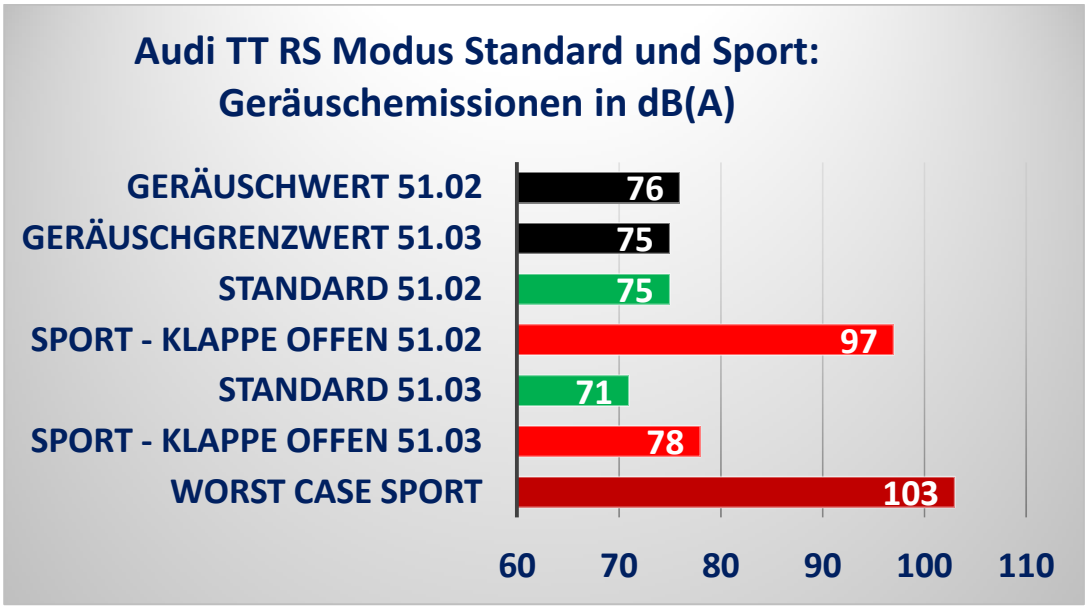

Abbildung 3:: Geräuschemissionen des Audi TT RS in verschiedenen Konfigurationen.
(eigene Darstellung nach Daten des Berichts)

Das Fahrzeug verfügt über eine manuell steuerbare Klappenauspuffanlage und verschiedene, einstellbare Betriebsmodi. Hier werden die beiden extremen Modi Standard (Comfort) und Sport dargestellt. Die Geräuschmessungen erfolgten nach den internationalen Vorschriften der UN-ECE R51.02 und R5.03 (die in EU-Recht überführt worden sind). Sie definieren ein Messverfahren und die zulässigen Grenzwerte. Erstere beruht auf einer Vorbeifahrt mit Volllastbeschleunigung, letztere auf einer gewichteten Kombination von Beschleunigungs- und Konstantfahrt. Die gesetzlich verbindliche Einführung des neuen Verfahrens (ECE R51.03) für die Typprüfung erfolgte am 01.07.2016. Der Audi TT RS wurde nach dem ersten Verfahren zugelassen, für das nicht ausreichend deutlich klargestellt war, dass alle möglichen Betriebszustände zu erfassen sind.

Die Geräuschgrenzwerte sind für beide Verfahren dargestellt. Sie werden im Standardmodus jeweils eingehalten, im Sport-Modus mit offener Klappe jedoch nicht (Überschreitung um 21 bzw. 3 dB(A). Damit kann das alte Verfahren die überhöhten Emissionen sehr viel deutlicher identifizieren. Durch eine extreme Betriebsweise lassen sich sogar Pegelerhöhungen erreichen, die 28 bis 32 dB(A) über den Standard-Prüfwerten liegen.

In der UN-ECE R51.03 wird zusätzlich gefordert, dass die zu Fahrzeuge gemäß den „zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen“ (Additional Sound Emission Provision: ASEP) zu vermessen sind. Hier finden auch Messungen im Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 80 km/h statt und die Geräuschemissionen der Fahrzeuge müssen unter einer für jeden Fahrzeugtyp individuellen Grenzkurve liegen.

Das UBA folgert aus den Ergebnissen, dass die Typprüfvorschriften um einen „**Geräuschdeckel**“ erweitert werden sollte, der die Geräuschemissionen für alle Betriebszustände des Fahrzeugs begrenzt (vgl. auch die Vorschläge des Bundesrats und der Umweltverbände im Abschnitt 2.3 dieses Newsletters).

Entsprechend den Übergangsvorschriften der ECE R51.03 (Abschnitt 11.2.2. bzw. 11.2.3.) können Erweiterungen von Typgenehmigungen bis zum 30. Juni 2022 noch nach dem Verfahren der ECE R51.02 durchgeführt werden. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge mit einer gültigen, bestehenden Systemgenehmigung „Geräusche“ noch bis zum 30. Juni 2022 nach ECE R51.02 homologiert werden können.

Bemerkenswert am Bericht ist die Bewertung der Geräuschemissionen mit psychoakustischen Kenngrößen. Danach führen die exzessiven Geräuschemissionspegel zu noch deutlich höheren Beeinträchtigungen.

3.2. Lärmaktionsplan (LAP) Berlin 2019-2023

https://www.berlin.de/leises-berlin/

Mit dem Senatsbeschluss vom 23.06.2020 ist der Berliner Lärmaktionsplan 2019–2023 in Kraft getreten. Nach Köln[18] ist Berlin die zweite Millionenstadt, die einen LAP der 3. Runde vorlegt. In München gibt es bislang nur einen Entwurf für die Autobahnen[19] im Ballungsraum München. In Hamburg liegt ein Entwurf für die 3. Stufe des Lärmaktionsplanes vor, wegen des neuen Hamburger Senats hat sich die Fertigstellung verzögert, diese ist jetzt für das dritte Quartal 2021 geplant.

„Der Verkehr ist stadtweit der größte Lärmverursacher. Allein an den Berliner Hauptverkehrsstraßen sind ca. 340.000 Anwohnende nachts von Lärmpegeln oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle von 55 dB(A) betroffen. Auch der Eisenbahnverkehr, Straßenbahn und U-Bahn (soweit sie oberirdisch verläuft) und der Flugverkehr tragen erheblich zur Lärmbelastung bei.

Der Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 enthält ein umfassendes Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre, dessen Realisierung zum Gesundheitsschutz der Bewohnerinnen und Bewohner und zur Attraktivität der Stadt beitragen wird.

Der Lärmaktionsplan identifiziert Handlungsfelder und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren bearbeitet und umgesetzt werden. Dazu zählen die zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren [Anlage 7 zum LAP], ein Tempo 30 Konzept, Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume oder auch das Verhalten im Straßenverkehr [Anlage 8 zum LAP].

Zugleich werden Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne fortgeführt, die sich als effektive Instrumente zur Lärmminderung bewährt haben. Bei der Prüfung und Identifizierung von Maßnahmen werden die Hinweise der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2018 berücksichtigt."

Der Berliner LAP kann auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz[20] mit seinen insgesamt 11 Anlagen eingesehen werden.

https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/download.shtml

Auf die Anlage 7 „Zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren"[21] möchten wir besonders verweisen, da sie eine umfassende Liste von Maßnahmen vorstellt, die die neuen Möglichkeiten der Kommunikation, der Digitalisierung und Elektrifizierung zur Nutzung der LAP umfasst:

Es gelten die folgenden Planungsprinzipien:

- „Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ist [...] die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern",
- Hohe Nutzungsdichte und -mischung als Voraussetzung der Nahmobilität;
- Festsetzung geschlossener Bauweisen, Anordnung sensibler Nutzungen zur straßenabgewandten Seite;
- lärmoptimierte Festsetzung von Verkehrsflächen, Festsetzung von Flächen für Schallschutzeinrichtungen, lärmoptimierte Überplanung von Gemengelagen.

Die Maßnahmen sind im Einzelnen:

- ÖPNV-Anbindung
- Radroutennetz

---

[18] „Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Köln", Ratsbeschluss vom 12.12.2019 (https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=738139&type=do&).
Allg. Dokumente unter https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=90367

[19] Bayern/München: Entwurf des Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz vom 08.11.2019: Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen (https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:4baf46ef-fb43-4077-8c1a-a473321a12e3/entwurf_lap_stmuv.pdf)

[20] https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/download.shtml

[21] https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/download/Broschuere_LAP_Anlage_7.pdf

- Konzentration der Stellplätze (Quartiersgaragen)
- Fahrradparken
- Carsharing
- Mobilitätsstation | Fahrradwerkstatt |Packstation |Info zum ÖPNV und Carsharing
- Ladeoptionen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge
- Neubürgerpaket
- Smartphone App | Website
- Bewohnertickets
- Transportmittelverleih
- Zielgruppenspezifische Kooperation (z. B. Schulwegsicherung)

3.3. Änderung der 16. BImSchV

Die Berechnungsvorschrift RLS-90 für die Geräuschimmissionen des Straßenverkehrs bei der Lärmvorsorge (siehe ALD-Newsletter 1 und 2/2020) wird durch die RLS-19 ersetzt und durch die 2. Verordnung zur Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung eingeführt. Im Laufe der Beratungen hatte der Bundesrat die Erweiterung der Gebietskategorien Kern-, Dorf- und Mischgebiete um das **Urbane Gebiet** in der Grenzwerttabelle als Voraussetzung für seine Zustimmung zum Regierungsentwurf gemacht (Beschluss des Bundesrats vom 03.07.2020, Bundesrats-Drucksache 274/20(B), https://www.bundesrat.de/drs.html?id=274-20%28B%29)

Der Bundestag hat dem am 08.10.2020 (BT-Plenarprotokoll 19/183) zugestimmt: „Der Änderungsmaßgabe des Bundesrates wird Rechnung getragen, indem in § 2 Absatz 1 Nummer 3 der Verkehrslärmschutzverordnung die Urbanen Gebiete berücksichtigt werden.“ Die geänderte 16. BImSchV wird in Kürze publiziert werden.

Der Bundesrat hatte zusätzlich eine Entschließung zu vorrangigen Aufgaben zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes gefasst:

„Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, das Berechnungsverfahren der 16. BImSchV mit dem Berechnungsverfahren der EU für den Umgebungslärm BUB („Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“) aus dem Jahr 2018 zukünftig zu harmonisieren, damit der Aufwand für Mehrfachberechnungen entfällt und eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der EU-Umgebungslärmkartierung gegeben ist. Dabei sollte ein möglichst umfassender Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sichergestellt werden.“

„Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, Regelungen für einen verkehrslärm-übergreifenden Lärmschutz zu treffen. Zumindest sollte bei der Ermittlung der Geräuschbelastung in dem zu betrachtenden Straßenabschnitt oder Schienenweg die Vorbelastung durch die Geräusche anderer Straßen oder Schienenwege berücksichtigt werden.“

Spannend ist auch der Vorlauf der Beratungen in den vier beteiligten Ausschüssen des Bundesrats, weil er den kontroversen Stand der Diskussion um Lärmschutzziele und Grenzwerte zeigt. Von den Empfehlungen der Ausschüsse haben sich schließlich die des Verkehrsausschusses und des Ausschusses für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung (WO) durchgesetzt, die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV beizubehalten. Ausschuss WO begründet dies damit, dass eine Senkung der Immissionsgrenzwerte eine „erhebliche Erschwernis für die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum insbesondere bei der Innenentwicklung mit sich bringen“ würde. Für den Fall der heranrückenden Wohnbebauung erschließt sich das u. E. nicht, da ihr Schutzniveau sich im Regelfall an den anspruchsvolleren Orientierungswerten der DIN 18005 ausrichtet.

Die Ausschüsse für Umwelt und Gesundheit hatten hingegen eine Senkung der Immissionsgrenzwerte und des oberen Schwellenwerts für das Vorliegen einer wesentlichen Änderung vorgeschlagen[22] :

- Senkung des oberen Schwellenwerts um 5 dB(A) auf 65/55 tags/nachts (vgl. auch den Beitrag „Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierungsprogramme des Bundes“ in diesem

[22] Empfehlungen der Ausschüsse, Bundesrats-Drucksache 274/1/29 vom 22.06.2020 (https://www.bundesrat.de/drs.html?id=274-1-20)

Newsletter), mit der Begründung, dass das gültige Wertepaar 70/60 dB(A) tags/nachts dem Gesundheitsrisiko durch den landgebundenen Verkehrslärm nicht gerecht wird.

- Senkung der Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete von 59/49 auf 57/47 dB(A) tags/nachts und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64/54 auf 59/49 dB(A) tags/nachts[23] und begründet dies mit den Leitlinien der WHO zum Umgebungslärm von 2018.

3.4. Haftung für Umweltmängel im Mietrecht

BGH VIII ZR 31/18 vom 29. April 2020 zu Baulärm https://t1p.de/zq62

Problemstellung

Die Entscheidung des Bundesgerichtshofs befasst sich 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?

Rechtslage bei Immissionen

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 Interessenausgleichs zwischen benachbarten Grundstücken 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.

c) Zwischen Vertragsparteien ist § 906 BGB hingegen nicht 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. Zudem trifft einen Vermieter im Rahmen seiner Verpflichtung zur Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands der Mietsache grundsätzlich auch die Pflicht, von Dritten ausgehende Störungen vom Mieter fernzuhalten und zu diesem Zweck gegen den Störer jedenfalls im Rahmen des rechtlich und tatsächlich Möglichen vorzugehen – und zwar unabhängig von etwaigen eigenen Abwehrmöglichkeiten des Mieters.

Entscheidung des BGH

Der BGH gibt in dieser Entscheidung vom 29. April 2020 eine klare Linie vor für den Umgang mit Umweltmängeln bei fehlender mietvertraglicher Vereinbarung.

Die Kernaussage ist, dass die Risikoverteilung bei Umweltmängeln nicht zu Lasten des Vermieters geht. Vielmehr hat der Mieter nachzuweisen, dass eine Mangel vorliegt. Dabei wird der Umweltmängel definiert als eine wesentliche Beeinträchtigung im Sinne von § 906 I 1 BGB.

Der Vermieter hingegen kann sich von der Haftung befreien, wenn er nachweist, dass er keine Möglichkeit hat, sich gegen die Immissionen zu wehren. Dann besteht kein Minderungsanspruch des Mieters.

Zu diesem Ergebnis kommt der BGH über eine etwas bemühte Auslegung der vertraglichen Lücke und § 906 I 1 BGB.

[23] Dieser Vorschlag ist identisch mit dem des ALD in seiner Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 06.03.2020 (http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2020/Stellungnahme_ALD_16.BImSchV.pdf)

Fehlende Beschaffenheitsvereinbarung (Lücke) – auch nicht stillschweigend

Denn zuerst ist zu prüfen, ob es nicht eine Beschaffenheitsvereinbarung – ruhige Wohnung ohne Lärm – gibt. Hierzu bedarf es nach dem BGH entweder einer ausdrücklichen oder einer konkludenten (stillschweigenden) Vereinbarung. Da auch eine konkludente Beschaffenheitsvereinbarung zwei übereinstimmende Willenserklärungen voraussetzt, reicht die Aussage des Mieters, dass er auf eine ruhige Wohnung Wert legt, nicht, auch wenn der Vermieter hiervon Kenntnis hat. Denn eine solche Aussage ist nur einseitig. Erst wenn der Vermieter dem zustimmt – auch konkludent – käme eine solche zweiseitige Beschaffenheitsvereinbarung zustande (RN 57).

Dies ist eine deutliche Absage an die gegenteilige Tendenz in der Rechtsprechung, etwa einem neueren Urteil des LG Berlin – Az. 64 S 190/18 vom 21.8.2019. Danach sei das nach Lage und Umfeld zu erwartende Maß der auf eine Mietwohnung einwirkenden Immissionen eine verkehrswesentliche Eigenschaft der Wohnung und habe damit Einfluss auf die Miethöhe. Diese beim Aushandeln der Miete übereinstimmend, wenn auch stillschweigend, zugrunde gelegte Eigenschaft der Wohnung werde somit Gegenstand der vertraglichen Beschaffenheitsvereinbarung, so dass sich eine erhebliche Verschlechterung des Immissionsniveaus als Mangel darstelle (LG Berlin, Urt. v. 21.08.2019 - 64 S 190/18).

Fehlende Regelung im Mietvertrag (Lücke)

Nächste Voraussetzung ist, dass das Problem des Umgangs mit einem Umweltmangels im Mietvertrag nicht geregelt ist. Dies ist zumindest bei älteren Mietverträgen regelmäßig der Fall.
Ob inzwischen anzutreffende Mietvertragsklauseln zu Baulärm Bestand haben werden, wird erst zukünftige Rechtsprechung zeigen.

Jedenfalls ungültig sind formularmäßige Klauseln, selbst im Gewerbemietrecht, wonach eine Minderung der Miete ausgeschlossen ist, wenn die Nutzung der Räume durch Umstände beeinträchtigt wird, die der Vermieter nicht zu vertreten hat. BGHZ 197, 191

Lückenfüllung bei Umweltmängeln nach Treu und Glauben

Die Lücke, was vereinbart worden wäre, erfolgt nach Treu und Glauben (§ 242 BGB). Mit den Worten des BGH:

"Welche Regelung die Mietvertragsparteien bei sachgerechter Abwägung der beiderseitigen Interessen nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte als redliche Vertragspartner getroffen hätten, wenn ihnen bei Vertragsschluss die von ihnen nicht bedachte Entwicklung in Gestalt der erhöhten Lärmbelastung bewusst gewesen wäre." (RN 28)

Dabei ist nicht der hypothetische Parteiwille maßgeblich, sondern ein objektiver Maßstab – so der BGB ausdrücklich (RN 35), denn es geht darum zu ermitteln, was die Parteien bei einer angemessenen, objektiv-generalisierenden Abwägung ihrer Interessen nach Treu und Glauben redlicherweise vereinbart hätten.

§ 906 BGB weder unmittelbar oder analog anwendbar – aber zur Konturierung der mietvertraglichen Pflichten heranzuziehen

Der BGH ist bei der vertraglichen Lücke zu Umweltmängeln weiter der Auffassung, dass § 906 BGB weder analog noch unmittelbar auf Mietvertragsparteien anwendbar sei. Allerdings sei dessen Rechtsgedanke anzuwenden: nämlich

… "lediglich hinsichtlich der nachbarrechtlichen Ausstrahlungswirkungen zur Konturierung der mietvertraglichen Rechte und Pflichten der Mietvertragsparteien bei Immissionen von Nachbargrundstücken."

Obwohl § 906 BGB laut BGH nicht anwendbar ist, wird hiernach definiert, ob ein Mangel vorliegt. Dieser liegt nämlich dann vor, wenn die Immission auf die Mieträume wesentlich nach § 906 I 1 BGB ist.

In Abweichung von der sonstigen Regel bei § 906 BGB – an sich hat der Störer die Unwesentlichkeit nachzuweisen – liegt hier die Beweislast gegenüber dem Vermieter beim Mieter, denn in dessen Wahrnehmungsbereich findet die Störung statt. (RN 82)

Wesentliche Beeinträchtigung als Mangel und Nachweisanforderungen (Beschreibung statt Lärmprotokoll)

Sofern die Beeinträchtigung nach § 906 I 1 BGB nicht unwesentlich ist, liegt ein Mangel vor. Die Wesentlichkeit der Beeinträchtigung führt also zu einem Mangel.

Bereits in der Vergangenheit hat der BGH kein Erfordernis für ein Lärmprotokoll oder eine Lärmmessung gesehen. Allerdings umschreibt er die Anforderungen bei Baulärm wie folgt:

… „genügt danach 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 84)

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

Beschreibung der Beeinträchtigungen nach den für ein solches Vorhaben üblichen Bauphasen (z.B. bezüglich der Phase der Abriss- und/oder Grundarbeiten sowie der Phase der Hochbauarbeiten) gestaffelt (RN 85)

Diese "Beschreibung" klingt nach einem Bauablauf- und Lärmprotokoll, nur halt ohne Dezibelangaben. Denn aus dieser "Beschreibung" hieraus soll sich schließen lassen, ob eine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt.

Typische Baumaßnahmen – keine typisierten Immissionen

Trotz typischer Bauabläufe sieht der BGH keine Veranlassung die Frage, ob Emissionen von einer Baustelle zu Immissionen führen, nicht konkret zu klären. So wurde die "Typizität" von Baustellen oder Baustellenemissionen eine klare Absage erteilt. Dies sei anhand des konkreten Einzelfalls zu beantworten. Die Vorinstanz hatte das noch anders gesehen, und wegen der typischen Emissionen von der Baustelle eine Minderung zugesprochen.

Fehlende Abwehransprüche des Vermieters schließen Minderung aus

An sich gehört nach dem BGB die Frage, ob der Vermieter zur Beseitigung oder Reduzierung der Immissionen verpflichtet ist, zu den vom Mieter darzulegenden Tatsachen.

Hier dreht der BGH dann den Spieß um, und sagt:

1. Es bestehe eine mietvertragliche Verpflichtung des Vermieters gemäß § 535 Abs. 1 Satz 2 BGB, jedenfalls gegen diejenigen Immissionen vorzugehen, bezüglich derer ihm Abwehransprüche zur Seite stehen.(RN 90)

2. Daher muss der Vermieter, der behauptet, keine Ansprüche zu haben, dies im Prozess nachweisen. (RN 91)

Fazit:

Auf den ersten Blick sieht es nach schlechten Karten für den Mieter aus. Tatsächlich muss dieser aber auch sonst bei einem Mangel die Erheblichkeit nachweisen.

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

Das Vorgehen des Mieters wäre daher wohl: Die Wesentlichkeit der Beeinträchtigung darzulegen, idealerweise durch Nachweis der Überschreitung der AVV Baulärm-Richtwerte, deren Überschreitung nach § 906 BGB zumindest ein deutliches Indiz für eine wesentliche Beeinträchtigung darstellt. Denn wie ein Gericht anhand der "Beschreibung" der Bauabläufe zu einer wesentlichen Beeinträchtigung kommt, ist in der BGH-Entscheidung nicht erläutert. Zumal der normale Jurist weder mit dB(A) noch mit Schallleistungspegel, Schalldruck oder Feinheiten wie Taktmaximalpegel viel anfangen kann.

Der Streit wird sich also um Tatsachenfragen drehen, die schief gehen können, zumal ohne Messung und ohne Grundkenntnisse der Akustik nur ein Sachverständigenbeweis reichen wird.

Nimmt ein Mieter diese Hürde, dann kann der Vermieter die Minderung nur noch verhindern, wenn er selbst keine Ansprüche gegen den Störer hat. Da jedoch auch im Vermieter-Störer Verhältnis die AVV Baulärm die maßgebliche Regelung für eine wesentliche Beeinträchtigung im Sinne von § 906 I 1 darstellt, dürfte dieser Entlastungsbeweis schwer fallen.

Interessant wird aber in Zukunft die Frage sein, ob die üblichen Nachbarschaftsvereinbarungen zwischen Eigentümer einen Anspruchs-Ausschlussgrund darstellen können.

Wenn man jedoch die mietvertragliche Verpflichtung gegen Störungen vorzugehen, ernst nimmt, sollte der freiwillige Verzicht auf solche Möglichkeiten keine Auswirkung haben. Denn ansonsten könnte der nicht auf dem Grundstück lebende Vermieter ohne Risiko einfach auf seine Rechte gegenüber dem Störer verzichten. Das wäre eine Umgehung der mühselig vom BGH konstruierten redlichen Vertragspartner, deren Verpflichtungen nach Treu und Glauben und anhand des § 906 I BGB konturiert werden.

RA Stefan Plangger, Frankfurt am Main

3.5. Sound and the healthy city

Im Oktober 2020 ist in der Zeitschrift Cities & Health das Sonderheft „Sound and the healthy city“ erschienen. Das Editorial zur Zeitschrift ist online[24] verfügbar. A. Radicchi et al beschreiben aus der Sicht mehrerer Disziplinen, wie die akustische Qualität und das Soundscape von Städten jenseits der klassischen, auf Pegelreduktion basierten Lärmschutzpolitik zur Gesundheit in der Stadt beitragen können. Die vollständige Liste der Beiträge mit ihren Abstracts ist unter http://www.antonellaradicchi.it/portfolio/sound-and-the-healthy-city/ zu finden.

[24] https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23748834.2020.1821980?scroll=top&needAccess=true