Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 3/2025

14. November 2025

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA 2
   - 1.1. PROJEKTANTRAG DES ALD BEIM UMWELTBUNDESAMT 2
   - 1.2. ALD-POSITION ZUM VERBÄNDETREFFEN DER UMWELTMINISTERKONFERENZ AM 26.06.2025 3
   - 1.3. D-A-CH-TREFFEN 2025 IN ZÜRICH 4
   - 1.4. KOLLOQUIUM „GERÄUSCHE DURCH WINDENERGIEANLAGEN“ IN DÜSSELDORF AM 23.09.2025 6
   - 1.5. DAGA 2026 – STRUKTURIERTE SITZUNG „BAHNAKUSTIK – AKTUELLE ENTWICKLUNGEN“ 9
   - 1.6. INTERVIEW FÜR DEN BAYERISCHEN RUNDFUNK ZUM EEA-REPORT AM 27.06.2025 9
2. THEMEN 10
   - 2.1. MAL GANZ IN RUHE – BERLIN BESCHLIEßT LÄRMAKTIONSPLAN (LAP) 2024–2029 10
   - 2.2. VCD UND DUH STELLEN „HANDLUNGSLEITLINIEN ZUR VERBESSERUNG DER LÄRMAKTIONSPLANUNG“ VOR 12
   - 2.3. EISENBAHN-BUNDESAMT VERÖFFENTLICHT DEN JAHRESBERICHT 2023 ZUM BAHNLÄRM-MONITORING 14
   - 2.4. NEUES ENERGIELABEL FÜR HAUSHALTSWÄSCHETROCKNER 15
   - 2.5. HELSINKI – EIN JAHR OHNE TOTE IM STRAßENVERKEHR 16
   - 2.6. NEUE DATEN ZUR MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND (MID) 2023 – ERGÄNZENDE BERICHTE 19
   - 2.7. STUDIE ZUR 15-MINUTEN-STADT: DEUTSCHLAND WEITER ALS GEDACHT 20
   - 2.8. GRÜN MACHT STADT STARK 22
   - 2.9. KARDIOLOGE WARNT: VERKEHRSLÄRM GEFÄHRDET DIE GESUNDHEIT 23
   - 2.10. REVISION DER DIN 18005 „SCHALLSCHUTZ IM STÄDTEBAU“: 2024-07 24
   - 2.11. DIE EUROPÄISCHE UMWELTAGENTUR EUA VERÖFFENTLICHT DEN 7. BERICHT ZUR UMWELT IN EUROPA 2025 24
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE 27
   - 3.1. LÄRM DER AUßENGASTRONOMIE IN BERLIN – BESCHLUSS DES BERLINER VERWALTUNGSGERICHTES 27
   - 3.2. PEDELECS ERSETZEN AUTOFAHRTEN 30
   - 3.3. LÄRM UND MÜLL DURCH DIE ABENDLICHE NUTZUNG VON GASTSTÄTTEN UND SPÄTIS IM UNI-VIERTEL VON MÜNCHEN 31
   - 3.4. AUSGEWÄHLTE BERICHTE ÜBER LÄRMPROBLEME IN DEN MEDIEN 33

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA

1.1. Projektantrag des ALD beim Umweltbundesamt

Am 30. Juli 2025 hat der ALD einen neuen Förderantrag beim Umweltbundesamt für die Förderperiode vom 01.04.2026 bis 31.03.2027 eingereicht. Der Antrag setzt zwei Schwerpunkte: Schutz vor Straßenverkehrslärm durch Tempolimits und Monitoring der Änderungen des Baugesetzbuches und der geplanten Änderungen der TA Lärm.

Straßenverkehrslärm zählt nach wie vor und in unvermindertem Maße zu den gravierendsten Umweltnoxen. Es besteht weiterhin dringender Handlungsbedarf. In Deutschland wird die Lärmminderung des Straßenverkehrs durch die hohen Fahrgeschwindigkeiten auf Bundesfernstraßen und die uneinheitliche Handhabung von Tempo 30 in den Kommunen zusätzlich erschwert. Fahrzeuggeräusche sind schon jetzt und vor allem in Zukunft immer mehr vom Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominiert und dies in immer niedrigeren Geschwindigkeitsbereichen. Hohe Geschwindigkeiten schränken jedoch insbesondere bei den Reifen die Freiheitsgrade bei Materialzusammensetzung und Reifenkonstruktion, die für die Herstellung „leiser Reifen“ notwendig wären, erheblich ein. Das bedeutet, dass hohe Geschwindigkeiten der Lärmminderung im Straßenverkehr auch hinsichtlich des Produkts Reifen entgegenwirken. Der ALD sieht deshalb Bedarf für eine breite wissensbasierte Diskussion der Einführung genereller niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf deutschen Straßen zur Verbesserung des Schutzes vor Straßenverkehrslärm. Im Schwerpunktprojekt soll anhand einer umfangreichen Auswertung der Daten zu Reifeneigenschaften, darunter auch der Geräuschemission, einer großen Anzahl von im europäischen Markt angebotenen Serienreifen herausgearbeitet werden, welches Potenzial der Minderung des Straßenverkehrslärms durch Reifen, die – im Vergleich zu Hochgeschwindigkeitsreifen – für entsprechend niedrigere Höchstgeschwindigkeiten ausgelegt sind, besteht.

Der ALD sieht auch Bedarf für das Monitoring der im Bundestag verabschiedeten Änderungen des Baugesetzbuches BauGB und der geplanten Änderungen der TA Lärm. Das neue Baugesetzbuch und der Entwurf zur Änderung der TA Lärm sehen zeitlich befristete, aber gravierende Änderungen vor. Die Zurückdrängung der kommunalen Bauleitplanung ohne Verpflichtung zur abgestuften Prüfung von Schallschutzmaßnahmen und der Paradigmenwechsel vom Schutz vor Lärm vor dem Wohnraumfenster außerhalb des Gebäudes hin zur bloßen Einhaltung von Anforderungen an den Innenschallpegel stellen die rechtssichere Gewährleistung gesunder und sozialverträglicher Wohnverhältnisse ernsthaft in Frage. Der Vollzug der geänderten Rechtsvorschriften bedarf des Monitorings bereits vor der Evaluation am Ende der Experimentierphasen. Der ALD will die Experimentierphase kritisch beobachten und bewerten. Mit Hilfe von Online-Fragebögen werden kommunale Verwaltungen zu Beginn und kurz vor dem Ende der Förderperiode zu den Auswirkungen und den Erfahrungen mit den Änderungen der Regelwerke bei der Information und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Planungs- und Genehmigungsprozessen, bei der Abwägung konfliktträchtiger Lärmsituationen, bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und anderen relevanten Sachverhalten befragt. Die Fragebögen werden anonymisiert beantwortet werden können, es sollen allerdings einige Merkmale der Kommune wie Einwohnerzahl, Gebietstyp, Bundesland, etc. erhoben werden.

Wenn der Projektantrag positiv beschieden wird, wird der ALD während der Förderperiode zu gegebenen Zeitpunkten auf der DAGA, in Artikeln und auf seiner Webseite über Ergebnisse und Erkenntnisse berichten.

1.2. ALD-Position zum Verbändetreffen der Umweltministerkonferenz am 26.06.2025

Kurz vor dem Verbändetreffen Ende Juni 2025 hat der ALD gegenüber der Umweltministerkonferenz eine Stellungnahme zu den zu diesem Zeitpunkt geplanten Änderungen des Baugesetzbuches, des Bürgerlichen Gesetzbuches und der TA Lärm abgegeben. Eine Teilnahme des ALD an dem Verbändetreffen war vorher abgelehnt worden. Die Stellungnahme des ALD wird hier im Wortlaut wiedergegeben:

„Der Paradigmenwechsel beim Schutz vor Lärm in Deutschland ist abzulehnen.

Der Schutz vor erheblichen Belästigungen und Störungen des Schlafes durch Lärm ist Gesundheitsschutz und Garant für gesunde Wohnverhältnisse.

Mit den aktuellen Gesetzesinitiativen der Bundesregierung zur Änderung des Baugesetzbuches (Schaffung bezahlbaren Wohnraums durch Entkräftung der TA Lärm und Schwächung des Instrumentariums der Bauleitplanung), des Bürgerlichen Gesetzbuches (vertragsrechtliche Ermöglichung des Gebäudetyps E) und der TA Lärm (Experimentierklausel) wird ein Paradigmenwechsel beim Schutz vor Lärm vollzogen. Bis jetzt wurde in Deutschland mit Erfolg und Wirkung schon im Stadium der Planung von Gebäuden mit empfindlicher Nutzung Vorsorge für gesunde Wohnverhältnisse getroffen. Dabei wurde davon ausgegangen, dass diese bereits vor der Haustüre, also im Außenbereich beginnen und entsprechend vor Umgebungslärm zu schützen sind. Dazu dienen die in der TA Lärm festgelegten Anforderungen an die Ermittlung und Beurteilung von Schallimmissionspegeln. Mit der Degradierung der TA Lärm zur bloßen Orientierungshilfe (Änderung des BauGB) und der Verlagerung der Anforderungen an den Schutz vor Lärm von außen nach innen (Änderung der TA Lärm) tritt eine erhebliche Schwächung des Schutzniveaus ein. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm dürfen nicht zum Gegenstand verhandelbarer Grenzziehungen werden, sie sind vielmehr notwendig und fachgerecht. Schutz vor Lärm ist Gesundheitsschutz und trägt auch zur Sozialverträglichkeit von Wohnverhältnissen bei. Deshalb ist er nicht verhandelbar.

Dies betrifft in gewisser Weise auch die vertragsrechtliche Ermöglichung des Gebäudetyps E (Änderung des BGB). Kostenreduziertes Bauen ist darin auf die für den Verbraucher ohne Fachwissen schwer durchschaubare kostensparende Veränderung der Eigenschaften von Bauteilen, Konstruktionen und Ausstattungen beschränkt. Mit der DEGA-Richtlinie 103 „Schallschutz im Wohnungsbau“ hat die Deutsche Gesellschaft für Akustik ein fachlich fundiertes und sachgerechtes Konzept zur Bewertung und, vor allem für den Verbraucher, verständlichen Kennzeichnung unterschiedlicher akustischer Qualitäten von Gebäuden und Wohnungen veröffentlicht. Damit wird kostenreduziertes Bauen bei bestmöglicher Transparenz der dadurch erzielten akustischen Wohnqualität gegenüber Eigentümern und Mietern erst möglich.

Wir fordern die Umweltministerien der Länder auf, dem beschriebenen Paradigmenwechsel beim Schutz vor Lärm entgegenzuwirken.

Der ALD begrüßt zudem ausdrücklich die Beschlüsse der 104. Umweltministerkonferenz (UMK) am 16. Mai 2025 in Orscholz zum Schutz vor Lärm in den TOP 25 und 26, vor allem,

- *dass „die Lösung von Lärmkonflikten im Rahmen der Innenverdichtung nicht in der Absenkung des Gesundheitsschutzniveaus“ bestehen darf,*
- *dass „die gesetzlichen Bestimmungen zum Lärmschutz um fachrechtliche Regelungen für bestehende Straßen und Schienenwege zu ergänzen“ sind*
- *und dass „einheitliche, verbindliche, konsistente und am Gesundheitsschutz orientierte Schwellenwerte für den Schutz vor Verkehrslärm zu etablieren“ sind.“*

1.3. D-A-CH-Treffen 2025 in Zürich

Am 1. und 2. Juli fand in Zürich das D-A-CH-Treffen 2025 statt. Der ALD nahm mit Thomas Beckenbauer, Christian Beckert, Christian Popp und Dirk Schreckenberg teil. Österreich war durch Christoph Lechner (Land Tirol) vertreten. Hervorragend organisiert wurde das Treffen von Stefanie Rüttener und ihren Kolleginnen und Kollegen vom Fachbereich Lärmschutz im Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich.

Am ersten Tag wurden folgende Themen ausführlicher behandelt. Sie sind weiter unten stichwortartig wiedergegeben:

- Verdichtung und Belebung der Stadtzentren («Planen und Bauen im Lärm»)
- Stadtleben und Stadtklang
- Lärmminderung an Straßen

Die Bereiche

- D-A-CH-Lärmlandschaften
- Kostentreiber Lärmschutz
- Energiewende mit erneuerbaren Energien
- Kommunikation

konnten aus Zeitgründen nur gestreift werden.

Am zweiten Tag führte Nadine Schütz (Echora Zürich/Paris) die D-A-CH-Gruppe im Rahmen eines beeindruckenden Klangrundgangs durch Zürich. Beginnend am Lindenhof, einer baumbestandenen Oase mit Vogelgeräuschen und Trittgeräuschen im Kies oberhalb der Limmat, ging es paarweise weiter in die verkehrsberuhigte aber mit dichtem Tramverkehr belebte Bahnhofstraße. Von den Paaren hielt jeweils eine Person die Augen dicht geschlossen, während die andere Person die Wegbegleitung der/des „Blinden“ übernahm. Auf diese Weise wurde das Hörerlebnis wesentlich intensiver und der Erkenntnisgewinn größer. Die Pestalozzianlage an der Bahnhofstraße und die Rio Bar an der stark befahrenen Lagerstraße über die Sihl waren die nächsten Stationen. Die Bar mit Außengastronomie wird, trotz des starken Verkehrs auf der Sihlbrücke (Sigi-Feigel-Terrasse) sehr gut angenommen, weil die Wassergeräusche der Flussterrassen bis zur Postbrücke am Hauptbahnhof und weitere Naturgeräusche den Straßenverkehrslärm so weit modifizieren, dass sich eine positive akustische Aufenthaltsqualität einstellt. Ein Negativbeispiel für einen Stadtklangraum wurde der D-A-CH-Gruppe am Vorplatz der Pädagogischen Hochschule demonstriert. Der Platz ist spärlich begrünt und am Boden und allen vier Seiten von Beton- und Glasflächen umgeben. Es stellt sich, nicht nur akustisch, ein entsprechendes Gefühl von Beklemmung ein.

Schweiz – Verdichtung und Belebung der Stadtzentren

- Siedlungsentwicklung nach innen führt zu einer Nutzungsintensivierung und zu einer Durchmischung der Nutzungen auf engem Raum.
- Zusätzliche oder neue Wohnflächen werden an lärmbelasteten Standorten erstellt.
- Für Wohnungen mit einer guten Wohnqualität ist die Lärmsituation von Anfang an in der Planung angemessen zu berücksichtigen.
- Die Akzeptanz der Dichte hängt wesentlich von der Lärmbelastung ab.
- Gesetzliche Anforderungen an neue Wohnnutzungen:
  Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) in der Mitte der offenen Fenster der lärmempfindlichen Räume.
- Ausnahmen sind nur nach Ausschöpfung sämtlicher verhältnismäßigen baulichen und gestalterischen Maßnahmen zulässig.
- Ziel: Jede Wohnung soll eine gute Wohnqualität aufweisen.

Bei Neubauten und Ersatzneubauten werden drei Raumtypen unterschieden: Räume, an denen der IGW in allen Fenstern, in einem Fenster und in keinem Fenster eingehalten ist. Noch 2019 lag der Anteil der Räume, an denen der IGW in allen Fenstern eingehalten ist, in Neu- und Ersatzneubauten in der Stadt Zürich bei nur 74 %. Im Jahr 2024 waren es bereits rund 90 %.

Das Parlament beschloss im September 2024 eine Revision des Umweltschutzgesetzes. Aktuell läuft die Vernehmlassung zur Revision der Lärmschutzverordnung. Das Inkrafttreten ist für das Frühjahr 2026 geplant.

- Grundsätzlich gilt auch 2026 weiterhin die Einhaltung der IGW in allen Fenstern, soweit dies verhältnismäßig ist.
- Bei verbleibenden IGW-Überschreitungen sind Lüftungs-/Kühlanlagen oder die IGW-Einhaltung bei einzelnen Fenstern pro Wohnung ausreichend.
- Die neue Gesetzgebung ermöglicht lärmexponierte Wohnungen, welche aus Sicht des Lärmschutzes keine gute Wohnqualität aufweisen.

Deutschland – Aktuelle Gesetzesinitiativen mit Bezug zum Schutz vor Lärm

Änderung des Baugesetzbuches BauGB

- Durchgriff auf die Bauleitplanung der Kommunen
- Explizite Formulierungen zur Entkräftung der TA Lärm
- Ziel: Beschleunigung und Vereinfachung des Baus bezahlbaren Wohnraums

Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuches BGB

zur rechtlichen Verankerung der Leitlinie und Prozessempfehlung Gebäudetyp E

- Rechtssichere Abweichung von den allgemein anerkannten Regeln der Technik
- Ermöglichung einer bewussten Entscheidung für das Zurückbleiben hinter den allgemein anerkannten Regeln der Technik
- Ziele: Einfacherer, schnellerer und effizienterer Wohnungsbau

Änderung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm

- Paradigmenwechsel: Verlagerung der Anforderungen an den Schutz vor Lärm von außen nach innen
- Signalwirkung durch das HafenCity-Projekt der Stadt Hamburg («HafenCity-Lösung»)

Vorschlag zur Einführung einer Kulturschallverordnung

- Entwurf durch die Community der Clubbetreibenden
- Anlass: zunehmendes Problem der heranrückenden Wohnbebauung, Nachverdichtung
- Ziel der Clubs: Rechtssichere Lösung der lärmbedingten Konflikte bei Musikclubs

Schweiz – Stadtleben und Stadtklang

Akustische Qualität von Freiräumen in der Stadt

- Behördenverbindliche Verpflichtungen wie Gemeindeordnung, Umweltstrategie, Lärmschutzstrategie der Stadt Zürich
- Erarbeiten von Grundlagen → Fachgruppe „Klangraumgestaltung“ des Cercle Bruit → www.klangraumarchitektur.ch
- Im Aufbau: gesetzliche Verpflichtung zur Schaffung von Freiräumen mit hoher akustischer Aufenthaltsqualität (neuer §24 im Schweizer Umweltschutzgesetz)
- Im Aufbau: Förderprogramme für Private im Rahmen des Programms Stadtgrün

Akustische Qualität planen

- Erfassung und Analyse des "Soundscape" für die gesamte Stadt in konkreten Projekten
- Zielvorstellungen für die akustische Qualität formulieren
- Maßnahmen festlegen, um die akustischen Qualitätsziele zu erreichen
- Wirkung der Umsetzung überprüfen

Deutschland – Stadtleben und Stadtklang

Ein derzeit denkbares „Spielfeld“ für die Themen Stadtklang und Soundscapes findet sich in der Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Aktuell zu lösende Fragestellungen sind:

- rechtssichere Verankerung der akustischen Stadtraumgestaltung in der Bauleitplanung
- praxisnahe Methoden der Analyse des Ist-Zustandes und der Prognose des Planungszustandes
- Wirkungskontrolle

Schweiz – Lärmschutz an Straßen

Stadt Zürich: Tempo 30 als Maßnahme erster Priorität

125.000 Menschen wohnen in Zürich in Häusern, in denen die Lärmgrenzwerte für Straßenlärm überschritten sind. Die Stadt Zürich setzt in erster Linie auf Tempo 30. Wo es trotz Temporeduktion zu laut bleibt oder wo Tempo 30 nicht umgesetzt werden kann, kommen lärmarme Straßenbeläge zum Einsatz. Die umfangreichen Untersuchungen zu den Wirkungen von Tempo 30 in der Schweiz haben gezeigt, dass Tempo 30 zur messtechnisch festgestellten Pegelminderung zusätzliche 2 dB(A) am Tag und 4 dB(A) nachts hinsichtlich der Belästigungswirkung gebracht hat.

Vor Umsetzung wird Tempo 30 abschnittsweise und mittels gesamtheitlicher Interessenabwägung auf Verhältnismäßigkeit geprüft. Übergeordnete Entwicklungen bei Kanton und Bund gefährden jedoch den zukünftigen Einsatz von Tempo 30 gegen Lärm; starke Kontroversen.

Stadt Zürich: Maßnahmen Autoposing

- Stadtpolizei überwacht bekannte Routen; Sperrung bei hohem Verkehrsaufkommen; Kontrolle und wenn nötig Sicherstellung von Fahrzeugen
- 2025: Versuch mit Lärmblitzer, rechtliche Grundlagen erlauben derzeit keine Sanktion mittels Lärmradar

Deutschland – Lärmminderung an Straßen

Schwerpunkte in den vergangenen Jahren und aktuell sind:

- Tempo 30 in den Kommunen
- Lärmarme Fahrbahnbeläge
- Motorradlärm
- Lärm lauter Einzelfahrzeuge

Pilotprojekt „Lärmblitzer“

gibt es bisher nur in Berlin. Es funktioniert (Einsatz eines Hydre-Systems) wie in Paris, es gibt aber noch keine Grundlagen für rechtssichere Sanktionierungen.

1.4. Kolloquium „Geräusche durch Windenergieanlagen“ in Düsseldorf am 23.09.2025

Am 23. September 2025 fand das gemeinsam vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) und vom ALD organisierte Kolloquium „Geräusche durch Windenergieanlagen“ im Umweltministerium NRW als Eintagesveranstaltung statt. Die insgesamt sieben Vorträge umfassten verschiedene Aspekte des Schutzes vor Lärm von Windenergieanlagen, angefangen von den Setzungen der Raumordnung über den Stand der Technik zur Lärmminderung bei den Anlagen bis zu Erfahrungen bei der Messung von Geräuschimmissionen und der Bewertung der Geräusche durch Betroffene. Mit ca. 60 Teilnehmenden war die Platzkapazität des Vortragssaals praktisch ausgeschöpft. Die Teilnehmenden hatten Gelegenheit, sowohl vor dem Kolloquium als auch direkt nach den Vorträgen Fragen zu den behandelten Themen zu

stellen, die während des Kolloquiums beantwortet wurden. Die Antworten auf die Fragen sind in der nachfolgenden Zusammenfassung inhaltlich teilweise integriert.

Eröffnet wurde die Veranstaltung durch Frau Dr. Stöcker-Meier, die die Teilnehmenden im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW begrüßte und daran erinnerte, dass vor über 10 Jahren in Düsseldorf bereits eine Tagung[1] zu den Geräuschbelastungen durch erneuerbare Energien stattfand, auf deren Ergebnisse die ALD-Broschüre „Energiewende und Lärmschutz“ (https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/ALD-Broschuere_Energiewende-Laermschutz_2023.pdf) aufbaut. Anschließend begrüßte der ALD-Vorsitzende Dr. Thomas Beckenbauer die Teilnehmenden. Er verwies darauf, dass der ALD sich intensiv mit dem Schutz vor Lärm bei Windenergieanlagen befasst habe und nannte unter anderem das Panel „Windradlärm“ (https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2022/ald-panel-windradlaerm).

Im ersten Vortrag stellte Herr Dr. Fleischer (Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie NRW) das Vorgehen der Landes- und Regionalplanung zur Erfüllung der Anforderungen des Windenergieflächenbedarfsgesetzes (https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F%2A%5B%40attr_id=%27bgbl122s1353.pdf%27%5D#/switch/tocPane?_ts=1760445378378) dar. NRW wird das selbstgesetzte Ziel erreichen, bereits im nächsten Jahr die Ausweisung von 1,8 Prozent der Landesfläche abzuschließen, d.h. das im Gesetz genannte Flächenziel für 2032 zu erfüllen. Auf diese Weise wird gesteuert, wo Windenergieanlagen errichtet werden dürfen (kein „Wildwuchs“) und damit frühzeitig Sicherheit für deren Standortplanung gegeben ist.

Frau Dr. Stöcker-Meier (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW) befasste sich in ihrem Vortrag mit der Anwendung der LAI-Hinweise zum Schallimmissionsschutz bei Windenergieanlagen in Nordrhein-Westfalen. Sie gab zuerst einen Abriss über die Entwicklung der LAI-Hinweise, die fachlich maßgeblich durch NRW vorangetrieben wurde. Mit Blick auf NRW ging sie auf den Erlass zum Nachtbetrieb von nicht typgeprüften Anlagen und die Diskussion um Tonhaltigkeit ein. Sie regte an, das Thema Langzeitimmissionsmessungen, den Bezug auf die aktuelle Fassung der ISO 9613-2 und auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Einwirkungsbereich von Anlagen nach TA Lärm in die LAI-Hinweise zum Schallimmissionsschutz zu übernehmen.

Frau Dr. Hornung (ENERCON) befasste sich mit der *„Schallreduktion und Herausforderungen in der Windparkplanung aus Herstellersicht“*. Die Minderung der Geräuschemission setzt im Wesentlichen an bei

- der Anströmung der Rotorblätter (korreliert mit der Drehzahl),
- dem Generator und Getriebe, Umrichter/Gleichrichter (korreliert mit der Leistung) und
- den Zusatzanlagen für Kühlung (Ventilatoren) und Maschinenpflege (Schmierung)

Die durch Turbulenzen an der Hinterkante von Rotorblättern entstehenden Geräusche werden mittlerweile effektiv durch Kämme gemindert, deren Geometrie über Strömungssimulation bzw. im Windkanal optimiert wird. Erreicht werden Reduktionen von 1 dB(A) im Summenschallpegel und 1 bis 2 dB(A) im Oktavpegel. Neue Anlagen verfügen grundsätzlich über eine aktive Schallkontrolle im Generator. Die Lüfterdrehzahl wird dynamisch an den Betrieb der Anlage angepasst. Eine große Herausforderung bei der Planung von Anlagen in Windparks stellen Ertragseinbußen wegen notwendiger Leistungsreduzierungen im nächtlichen Betrieb bzw. Abschaltungen in der Nachtzeit dar, die von den Genehmigungsbehörden zur Einhaltung der zulässigen Geräuschimmissionen angeordnet werden. Wünschenswert ist daher aus der Sicht der Hersteller, dass die Richtcharakteristik der Windenergieanlagen bei Immissionsprognosen berücksichtigt wird und auch Langzeitmessungen (Monitoring) genutzt werden, um Reserven bei der Energieausbeute durch Verringerung geräuschreduzierter Betriebsweisen zu erschließen. Kritik wird an der Heterogenität der Genehmigungslandschaft geübt.

[1] 7. Symposium der Deutschen Gesellschaft für Akustik und des Arbeitsrings Lärm der DEGA unter Mitwirkung des Landes Nordrhein-Westfalen "Energiewende und Lärmschutz", 24. Oktober 2013, Düsseldorf. https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2013/symposium-energiewende-und-laermschutz

Herr Hoffmann (Forschungsverbund Windenergie, Fachgruppe Lärm) ging auf die „*Herausforderungen bei der Ermittlung von Geräuschemissionen*“ ein, die sich aus der Vielzahl der Anlagetypen, die erfasst werden müssen, und den Randbedingungen für derartige Messungen ergeben, wie

- Abstand von mindestens 1 km zu Störschallquellen,
- Notwendige Mindestentfernung zur Emissionsquelle (aktuell schon über 250 m),
- geringe Fremdgeräuschpegel, was ggf. die Abschaltung benachbarter Anlagen erfordert.

Zudem variiert das Messergebnis von Anlage zu Anlage. Die Messergebnisse sind wegen des Einflusses äußerer Bedingungen nicht ohne weiteres auf andere Standorte übertragbar. Auch die Zusammenfassung von Einzelergebnissen stellt sich in dem Zusammenhang als problematisch dar. Daraus wird die Empfehlung abgeleitet, dass bei Prognoserechnungen mit den (höheren) Herstellerwerten gearbeitet werden sollte, um als Anlagenbetreiber nicht Gefahr zu laufen, dass bei der Kontrollmessung nach der Inbetriebnahme eine Überschreitung festgestellt wird.

Zentrale Aussage des Vortrags von Herrn Schmitter (deBACOM) zu „*Erfahrungen bei Immissionsmessungen an Windenergieanlagen*“ ist, dass die Entwicklung der Messtechnik den Aufwand für die Langzeitmessung von Geräuschimmissionen und deren Auswertung immens vereinfacht hat. Das eröffnet beispielsweise bei einer entsprechend lange laufenden Messung durch die synchrone Aufzeichnung von Geräuschimmission, Wetterdaten und Leistungsdaten der Windenergieanlage die Möglichkeit, die für eine Immissionsmessung relevanten Zeiten mit Mitwindsituationen zu erfassen und für die Auswertung zu separieren.

Herr Bunk (TEAMwind Bunk & Humpohl GmbH) stellte seine Analyse von gemessenen Oktavspektren (Emissionsspektren $L_{WA,k}$) im Vergleich zu den maximalen zulässigen Emissionspegeln (Kenngröße) $L_{e.max}$ vor. Von den Oktavbandspektren der 15 ausgewerteten Messungen halten nur drei Spektren die vorgegebenen genehmigten Werte der Oktavbanddaten ein. Anders als im mittelfrequenten Bereich (500 Hz, 1 kHz) treten Überschreitungen gegenüber den genehmigten Werten überwiegend bei hohen und niedrigen Frequenzen auf. Dennoch ergeben die Ausbreitungsrechnungen auf Basis der gemessenen Oktavbanddaten insgesamt eine hohe Anzahl an Unterschreitungen gegenüber dem ursprünglichen genehmigten (und zu prüfenden) Modell. Das bedeutet, dass die positiven Ergebnisse der Auswertungen eine weitgehende Einhaltung der Genehmigungsvoraussetzungen bestätigen.

Im letzten Vortrag „*Betroffenheit durch Geräusche von Windenergieanlagen*“ wendete sich Herr Müller (MSH Medical School Hamburg) der Frage zu, wie Windenergieanlagen von Betroffenen bewertet werden. Er betonte den großen Einfluss, den die Einbeziehung absehbar Betroffener in den Planungsprozess auf deren Akzeptanz hat. Auch dabei gilt, dass das Gefühl der Kontrolle das Urteil über die Lästigkeit positiv beeinflusst. Fehlende Kontrolle kann durch psychischen Druck einen negativen Affekt darstellen und führt häufig zu Reaktionen, um eingeschränkte oder verlorene Freiheiten zurückzugewinnen, und geht bis hin zu gelernter Hilflosigkeit. Das belegen auch die Untersuchungen am Windpark Wilstedt von 2012, 2014 und 2018 und Windpark Tegelberg von 2020 bis 2023. Die Akzeptanz wird positiv beeinflusst, wenn durch Analysen, Information und Kommunikation Ungewissheiten reduziert werden und die Anwohnenden Einfluss auf die regionale Planung nehmen können, was Selbstwirksamkeit und Kontrollgefühl erhöht, sowie Vertrauensgewinn durch Transparenz und empirische Untersuchung entsteht.

Im Anschluss an jeden Vortrag und am Ende der Veranstaltung gab es Gelegenheit zur Diskussion. Die Präsentationen werden Interessierten auf Anforderung zur persönlichen Verwendung von der DEGA-Geschäftsstelle (ald@ald-laerm.de) zur Verfügung gestellt.

1.5. DAGA 2026 – Strukturierte Sitzung „Bahnakustik – aktuelle Entwicklungen“

Zusammen mit der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung und der Chalmers University of Technology, Göteborg, hat der ALD diese Strukturierte Sitzung vorgeschlagen.

Die Abstracts zu den Beiträgen konnten bis zum 01.11.2025 eingereicht werden (https://www.daga2026.de/autorinnen).

1.6. Interview für den Bayerischen Rundfunk zum EEA-Report am 27.06.2025

Der Vorsitzende der Leitung des ALD, Thomas Beckenbauer, ist in der Woche der Veröffentlichung des Berichts der Europäischen Umweltagentur zur aktuellen Lärmsituation in Europa (https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025/environmental-noise-in-europe-2025) einer Anfrage des Bayerischen Rundfunks für ein fünfminütiges Interview zu diesem Bericht nachgekommen. In der Sendung „*Die Welt am Abend*“ auf Bayern 2 Radio hat er Fragen zu Ursachen und Wirkung von Umgebungslärm und Handlungserfordernissen zum Schutz vor Lärm beantwortet. Thomas Beckenbauer hat in dem kurzen Gespräch folgende Sachverhalte betont:

- Der Schutz vor Lärm bezieht sich nicht nur auf den Lärm in den Wohnungen, sondern auch auf den Lärm außerhalb der Gebäude, also im Wohnumfeld bzw. Außenbereich.
- Aktuelle Bestrebungen der Politik, den Schutz vor Lärm im Außenbereich zugunsten sparsameren Bauens in den Städten zurückzudrängen und den passiven Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Außenbauteilen zu priorisieren, tragen nicht zur Schaffung gesunder Wohnverhältnissen bei.
- Die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs auch in den Städten hängen maßgeblich von den gefahrenen Geschwindigkeiten ab. Einführung und Einhaltung von Tempo 30 stützen deshalb den Schutz vor Lärm.
- Die Konzepte der Städte, zur Schaffung „grüner Inseln“, um die zunehmende Hitze in den Städten zu lindern, kommen dem Schutz vor Lärm entgegen. Sie können synergetisch genutzt werden, um die Aufenthaltsqualität in städtischen Räumen auch akustisch zu steigern und damit nicht nur objektiv, sondern auch subjektiv den wahrgenommenen Lärm zu mindern.

2. THEMEN

2.1. MAL GANZ IN RUHE – Berlin beschließt Lärmaktionsplan (LAP) 2024–2029

Der ALD hatte in seinem letzten Newsletter 2/2025 vom 25. Juli 2025 schon angekündigt „*Berliner Lärmaktionsplan der 4. Runde endlich in Sicht*“ (Abschnitt 2.4).

Mit der Pressemitteilung der Senatskanzlei vom 02.09.2025 „*Senat beschließt Lärmaktionsplan 2024–2029 und Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin*“ wurde nun die Verabschiedung des LAP verkündet.

(https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1594380.php)

Abbildung 2.1: Titelbild des Berliner Lärmaktionsplans Berlin 2024–2029

Die Dokumente zum LAP sind auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt unter „*Lärmaktionsplan Berlin 2024–2029 vom Senat beschlossen*“ zu finden.

(https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/).

Der Lärmaktionsplan unterscheidet sich nur geringfügig von den Entwürfen, die bereits 2023 online verfügbar waren.

Im ALD-Newsletter 2/2025 war ja auf die strittige Diskussion über Tempo 30 (T30) auf den Berliner Hauptverkehrsstraßen hingewiesen worden – einerseits zahlreiche geplante Aufhebungen von T30 aus Gründen der Luftreinhaltung, andererseits Ausweitung von T30 nachts aus Gründen des Schutzes vor Straßenverkehrslärm.

Es bleibt also bei dem „*Tempo-30-Konzept in der Nacht*“.

Aktuell ist streckenbezogenes Tempo-30 nachts auf etwa 335 km des übergeordneten Straßennetzes in Berlin eingeführt worden. Dazu kommen die zahlreichen quartierbezogenen Tempo-30-Zonen mit insgesamt 3.518 km (Stand 2023). Mit der Verabschiedung des LAP4 kommen jetzt weitere 230 km hinzu. Das sind die Straßen im übergeordneten Netz mit einer nächtlichen Dauerbelastung (L_{night}) von 55 dB(A) und mehr, an denen Menschen leben und in denen entweder kein ÖPNV-Verkehr besteht oder Fahrgastbelange nur wenig berührt sind. Die Länge der hochbelasteten Straßen mit Anwohnern und relevantem ÖPNV beträgt ca. 500 km. Für diese Straßen wird untersucht, inwieweit sich der aus den Fahrzeitverlängerungen ergebende Zeit- und Mehraufwand für die BVG sowie die Fahrgäste noch akzeptabel und damit eine T30-Regelung möglich ist. Problem ist hierbei auch die klamme Haushaltslage in Berlin, die wenig Spielraum bietet für finanzielle Kompensationen der BVG, wenn T30 zu relevanten finanziellen Mehrbelastungen führt.

Zu der guten Nachricht der Verabschiedung des LAP passt nicht, dass Berlin die Haushaltsmittel für die Jahre 2026 und 2027 für den Lärmschutz deutlich verringern will, siehe z.B. Berliner Zeitung online vom 26.08.2025 „*Drastische Kürzungen in Berlin: Radfahrer und Fußgänger sind die großen Verlierer*“ (https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/drastische-kuerzungen-im-doppelhauhalt-von-berlin-radfahrer-und-fussgaenger-sind-die-grossen-verlierer-li.2351755): „*Kaum noch Geld gibt es für die Minderung des Straßenlärms. In diesem Jahr stellte der Senat zur Lärmminderungen 6,25 Millionen Euro zur Verfügung. Für 2026 und 2027 wurden nur noch jeweils 1,25 Millionen Euro eingeplant – minus 80 Prozent*“.

Ein Blick in den „*Entwurf des Haushaltsplans von Berlin für die Haushaltsjahre 2026/2027, Band 7 Einzelplan 07 Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt* (https://www.parlament-berlin.de/ados/19/UK/vorgang/Band07_2026_2027_Epl%2007.pdf)“ ergibt ein etwas differenzierteres Bild. Die oben genannte Kürzung findet sich im Haushaltstitel 52112 „*Maßnahmen zur Lärmminderung*“ und betrifft explizit die Lärmaktionsplanung:

„*Mit dem Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 sowie der Fortschreibung 2024-2029 gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) werden die Maßnahmenstrategien zur Minderung der hohen Verkehrslärmbelastungen vorgestellt. Im Fokus liegt dabei insbesondere die Minderung der durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Lärmbelastung; allein im Berliner Hauptstraßennetz sind in der Nacht 600.000 Anwohner von Pegeln oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle von 55 dB(A) betroffen.* ***Der Mittelansatz dient der Realisierung vordringlich notwendiger Lärmminderungsmaßnahmen im Bereich der baulichen Unterhaltung zur Unterstützung der Straßenbaulastträger sowie der Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplanes****.“*

Daneben gibt es die Fortsetzung des **Schallschutzfensterprogramms** an hoch belasteten Straßen (Haushalttitel 68569). In diesem Programm betragen die Haushaltsansätze

2024	Ist:	324.000 €
2025	Plan:	460.000 €
2026	Plan:	454.000 €
2027	Plan:	454.000 €

Außerdem gibt es verschiedene weitere Titel, mit jeweils geringeren Beträgen, die der Lärmaktionsplanung zuzuordnen sind wie

- Die Pflege der strategischen Lärmkarten (2026/2027 insgesamt 260.000 €)
- Fachplanerische Untersuchungen (2026/2027 insgesamt 240.000 €)
- Veröffentlichungen

Für die Beteiligung des Landes Berlin am Lärmaktionsplan für die Eisenbahnen sind für 2027 365.000 € geplant, ab 2028 insgesamt 11.625.000 € (Titel 89111)[2].

Dazu kommen Haushaltsmittel für Lärmminderungsmaßnahmen im Rahmen des Neubaus und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen. So beteiligt sich Berlin

[2] Anteil des Landes Berlin am Sonderprogramm zur Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes.

„an den Mehrkosten für die Umsetzung einer Trogvariante im Zuge der Baumaßnahme Bundesstraße (B) 158, Ortsumgehung (OU) Ahrensfelde. Der Bund trägt die Vorhabenkosten für eine ebenerdige Lösung mit Lärmschutzwänden vor der Wohnbebauung. Die Mehrkosten für die zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg abgestimmten Trassenführung in einem abgesenkten Trog einschließlich der Ablösebeträge für die Unterhaltung werden je zur Hälfte von den Ländern übernommen." (je 6.000.000 € in 2026 und 2027, Titel 88101)

Auch beteiligt sich das Land Berlin an der Herstellung eines Grün- und Freiraumsystems an der Heidestraße im Rahmen der Entwicklung der „Europacity". Hier ist ein Spielplatz mit Lärmschutzwänden vorgesehen (Gesamtkosten in 2026/2027 ca. 1,8 Mio. €).

Fazit: Für die eigentlichen Lärmminderungsmaßnahmen im LAP sind die Mittel deutlich gekürzt worden. Das mag auch daran liegen, dass das T30-nachts-Konzept keine aufwendigen Investitionen erfordert. Bemerkenswert sind die hohen Beträge, die für isolierte Einzelmaßnahmen zur Verfügung stehen.

2.2. VCD und DUH stellen „Handlungsleitlinien zur Verbesserung der Lärmaktionsplanung" vor

Der Verkehrsclub Deutschland VCD und die Deutsche Umwelthilfe DUH haben im Rahmen eines vom Bundesumweltministerium geförderten Verbändeprojekts „*Handlungsleitlinien zur Verbesserung der Lärmaktionsplanung (LAP) für effektiven Lärmschutz in Deutschland*"[3] entwickelt und publiziert (siehe https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/L%C3%A4rm/20250625_Handlungsleitlinien_zur_Verbesserung_der_L%C3%A4rmaktionsplanung.pdf, Stand: 25.06.2025).

„Die vorliegenden Handlungsleitlinien orientieren sich an den aktuellen Herausforderungen der Lärmaktionsplanung, den rechtlichen Rahmenbedingungen und den Erfahrungen aus verschiedenen Städten und Kommunen. Sie basieren auf umfangreichem Input aus Fachveranstaltungen, wissenschaftlichen Studien und den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die eine grundlegende Verpflichtung zur Lärmreduktion und zum Schutz der Gesundheit darstellt. Ziel dieser Leitlinien ist es, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmaktionsplanung auf allen Ebenen – von der kommunalen Ebene bis zur europäischen Ebene – aufzuzeigen, um eine effektive Reduktion von Lärmbelastungen und damit eine Verbesserung der Lebensqualität für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu erreichen."

Die Leitlinien umfassen 7 Punkte[4]:

1. **Verbindliche** Lärmaktionspläne und Rechtsklarheit
2. Anwendung **einheitlicher** Berechnungsverfahren
3. Stärkerer Fokus auf **direkt wirksame und kostengünstige** Lärmminderungsmaßnahmen
4. Schutz von **ruhigen Gebieten**
5. Beteiligung der **Öffentlichkeit** und Förderung von Lärmbeiräten
6. **Finanzierung** für die Lärmaktionsplanung und Lärmschutz
7. Stärkung des **Rechtsrahmens auf EU- und Bundesebene**

Im Einzelnen führen die Richtlinien aus:

1. Verbindliche Lärmaktionspläne und Rechtsklarheit

„Um den Betroffenen einen klaren rechtlichen Schutz zu bieten, muss der Lärmaktionsplan als verbindliches Dokument gelten."

„In diesem Zuge ist eine Anpassung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dringend notwendig. Vor allem muss die Gültigkeit der Immissionsgrenzwerte auf die Bestandsstraßen erweitert werden, statt lediglich für Neubauten."

---

[3] siehe ALD-Newsletter Nr. 1/2024, Abschnitte 2.5. „Die Deutsche Umwelthilfe DUH und der Verkehrsclub Deutschland VCD starten Mitmachaktion zur aktuellen Lärmaktionsplanung"

[4] Hervorhebungen durch die ALD-Newsletter-Redaktion, Ergänzungen in eckigen Klammern [].

2. Anwendung **einheitlicher** Berechnungsverfahren

„Ein zentraler Punkt für die Verbesserung der Lärmschutzplanung in Deutschland ist die dringende Notwendigkeit, die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 1990 (RLS-90)[5] durch die neueren und wissenschaftlich fundierteren RLS-19 abzulösen."

„Zukünftig muss jedoch die nationale Gesetzgebung dahingehend angepasst werden, dass die Anordnung von Maßnahmen im Straßenverkehr analog zur Lärmkartierung auf Basis von Berechnungen nach der BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe), vorgenommen werden. Es ist widersinnig und zeitaufwändig, erst eine Berechnungsmethode zur Erstellung der Lärmkarten anzuwenden und im nächsten Schritt für darüber identifizierte Hotspots mittels einer anderen Berechnungsvorschrift Maßnahmen anzuordnen."

3. Stärkerer Fokus auf **direkt wirksame und kostengünstige** Lärmminderungsmaßnahmen

Tempo 30 innerorts als „*eine der kostengünstigsten und effektivsten Maßnahmen zur Lärmminderung* muss flächendeckend dringend vorangetrieben werden". Weitere Maßnahmen: Lkw-Fahrverbote und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Nutzung der neuen Spielräume der StVO. Zur besseren Akzeptanz der Maßnahmen ist die „frühe Einbindung aller" [Beteiligten] erforderlich.

4. Schutz von **ruhigen Gebieten**:
   Auch hier ist die „*rechtliche Verpflichtung zum Schutz ruhiger Gebiete*" erforderlich.

5. Beteiligung der **Öffentlichkeit** und Förderung von Lärmbeiräten

„Die Einberufung eines Lärmbeirats wie in Dortmund ist ein innovativer Ansatz, um die Lärmaktionsplanung zu verbessern."

„Um den Erfolg der Lärmaktionsplanung und die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen sicherzustellen, müssen regelmäßig Fortschrittskontrollen durchgeführt werden."

6. **Finanzierung** für die Lärmaktionsplanung und Lärmschutz

Die Bundesländer tragen eine zentrale Verantwortung bei der mittel- bis langfristigen Umsetzung effektiver Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere sollten sie Rahmenkonzepte für kleinere Kommunen entwickeln, die oft nicht über die Ressourcen oder die Expertise verfügen, um eigenständig effektive Lärmaktionspläne zu erstellen und umzusetzen.

Die wichtigsten Forderungen zur Verbesserung des nationalen und europäischen Rechtsrahmens seien ausführlich zitiert:

7. **Stärkung** des Rechtsrahmens auf EU- und Bundesebene

*„Die Einführung **verbindlicher Reduktionsziele** für Lärmemissionen ist unerlässlich, um die Ziele aus dem EU Zero Pollution Action Plan zu erreichen. Im Aktionsplan werden bis 2030 zu erreichende Ziele definiert. Das Ziel für die Lärmbekämpfung ist eine Reduzierung des Anteils der durch Verkehrslärm chronisch beeinträchtigten Menschen um 30 % (im Vergleich zu 2005). Der aktuelle Monitoring-Report der Europäischen Umweltagentur[6] zeigt, dass dieses Ziel haushoch verfehlt werden wird. Daher müssen Lärmreduktionsziele verbindlich und mit klaren, messbaren Fristen versehen werden, um eine tatsächliche Verbesserung der Lebensqualität der betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten."*

*„Ein klar definiertes **Lärmschutzgesetz** muss endlich geschaffen werden, um den betroffenen Bürgern tatsächlich einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung zu gewähren."*

---

[5] Auf die RLS-90 wird z.B. Bezug genommen in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) von 2007 und in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) (aktualisierte Version von 2006). Beide Richtlinien sind ohnehin aus formalen und inhaltlichen Gründen zu überarbeiten (Aktualisierung der Bezüge auf anderen Rechtsvorschriften und Regelungen, Berücksichtigung neuerer Rechtsprechung, Verbesserung des Schutzniveaus auf der Grundlage der neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung)

[6] siehe ALD-Newsletter 2/2025: 2.16.Neuer Bericht der Europäischen Umweltagentur zum Verkehrslärm in Europa

„Das Gesetz muss:

- ***Verbindliche Immissionsgrenzwerte** für Lärm festlegen, die nicht nur für Neubauten, sondern auch für **Bestandsstraßen** gelten.*
- *Umfassende Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen einer **Gesamtlärmbetrachtung** anordnen, die alle relevanten Lärmquellen berücksichtigt.*
- ***Rechtsanspruch auf Lärmsanierung** für betroffene Anwohner definieren und durchsetzen.*
- ***Förderprogramme für Kommunen** bereitstellen, die Lärmschutzmaßnahmen umsetzen möchten, aber aufgrund fehlender Ressourcen nicht in der Lage sind, diese effektiv zu realisieren.*
- *Sicherstellen, dass **alle relevanten Behörden** an einem gemeinsamen Lärmschutzplan arbeiten, um sektorübergreifende Maßnahmen zu ermöglichen.“*

*„Das BMUKN sollte unverzüglich ein **Verfahren zur Einführung eines umfassenden Lärmschutzgesetzes** einleiten, besonders vor dem Hintergrund der fehlenden Erwähnung der Lärmproblematik im aktuellen Koalitionsvertrag von CDU und SPD.“*

Diesen Forderungen hat der ALD nur wenig hinzuzufügen:

- Vor allem müssen die Verbände und Betroffenen auf der politischen Ebene noch aktiver auftreten, um dem Schutz vor Lärm die ihm gebührende Aufmerksamkeit zu verschaffen.
- Das Schutzniveau ist insgesamt im Lichte der WHO- Leitlinien für Umgebungslärm von 2018 zu verbessern.
- Die Lärmaktionsplanung ist besser zu harmonisieren und zu verzahnen mit anderen Programmen
  - zum Schutz vor Lärm wie den Lärmsanierungsprogrammen des Bundes – hier fehlt eine Harmonisierung mit den Programmen für die Bundesfernstraßen –,
  - und zum Umwelt- und Klimaschutz: Luftreinhaltung, nachhaltige Mobilität, Grünplanung (siehe in diesem Newsletter „Grün macht Stadt stark“) usw.
- Zur besseren Kommunikation der Lärmaktionsplanung sollte das „hausgemachte“ Problem behoben werden, das durch den Methodenwechsel bei der Kartierung entstanden ist (nicht vergleichbare Belastungszahlen).

2.3. Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht den Jahresbericht 2023 zum Bahnlärm-Monitoring

(vgl. ALD-Newsletter 4/2023, 2.4. *Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht den Jahresbericht 2022 zum Bahnlärm-Monitoring*)

Im Juni 2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den 5. Jahresbericht zum Lärm-Monitoring an den Bahnstrecken des Bundes veröffentlicht (Online-Version unter https://www.laerm-monitoring.de/pdf/L%C3%A4rm-Monitoring%20Jahresbericht%202023.pdf).
Festzustellen ist, dass sich die Emissionen und Immissionen im Jahr 2023 nicht wesentlich von denen der Jahre 2021 (und 2022) unterscheiden. Die wichtigste Veränderung der Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen war nämlich durch die Einführung des grundsätzlichen Fahrverbots für die mit Graugussklötzen ausgerüsteten Güterwagen (GG-Wagen) zum Fahrplanwechsel 2020/2021 erfolgt.

Beim Lärm-Monitoring werden zwei wichtige Kenngrößen in jeweils in 7,5 m Abstand von der Mitte des nächstgelegenen Gleises ermittelt:

- Der Mittelungspegel zur Beurteilung der Geräuschbelastungen und
- die mittleren Vorbeifahrtpegel zur Beurteilung der Geräuschemissionen der Fahrzeuge.

Die mittleren Vorbeifahrtpegel von Güterwagen werden auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h und eine durchschnittliche Anzahl der Achsen pro Länge von 0,225 normiert. Das EBA definiert als „*lärmarme Güterwagen*“ solche Wagen, die einen normierten Vorbeifahrtpegel von 86 dB(A) nicht überschreiten (der mittlere europäische Emissionsgrenzwert beträgt 83 dB(A)). Entsprechend sind laute Wagen alle GG-Wagen, aber auch Wagen mit alternativen Bremssystemen, die nicht in gutem Zustand sind und/oder auf nicht gut gepflegten Gleisen fahren. Der Bericht enthält die zeitliche Entwicklung der prozentualen Anteile dieser im Betrieb „*lärmarmen*“ Güterwagen (S. 51, Abb. 23). Lag der Anteil im Mai 2019 erst bei etwa 56 %, betrug er nach Aussagen des EBA im Jahresdurchschnitt 2023 bei 86 % (2021: 87 %, 2022: 89 %). Jahreszeitlich schwankt der Wert zwischen Minimalwerten im Winter und Maximalwerten im Sommer. Dieses Muster ist in den drei Jahren 2021 bis 2023 deutlich ausgeprägt und lässt witterungsbedingte Ursachen vermuten.

Da inzwischen fast alle GG-Güterwagen außer Betrieb sind (siehe dazu Newsletter 4/2024, Abschnitt 2.8. „*Kaum noch laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz unterwegs*“ – ihr Anteil betrug 2023 nur noch 0,03 %), sind die durch ihre Geräuschemission auffälligen Güterwagen fast ausschließlich solche, die gemäß Zulassung mit Kompositklötzen oder Scheibenbremsen ausgestattet sind. Hier wird deutlich, dass ein schlechter Wartungszustand von Rädern oder Schienen sowie witterungsbedingte Einflüsse die Geräuschemissionen z.T. deutlich erhöhen. Die Beseitigung dieser negativen wartungsbedingten Einflüsse bietet ein zusätzliches Lärmminderungspotenzial.

2.4. Neues Energielabel für Haushaltswäschetrockner

Seit dem 01.07.2025 gibt es ein neues „*Energie*“label für Haushaltswäschetrockner. Neben der Aktualisierung der Energieeffizienzklassen wurde auch die Information zu den Geräuschemissionen verbessert: Statt einer Angabe des Schallleistungspegels allein, wird dieser nun vier verschiedenen „*Luftschallemissionsklassen*“ A bis D zugeordnet. Verbraucherinnen und Verbraucher können jetzt einfacher erkennen, wie leise ein Gerät ist.

Rechtsgrundlage ist die DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2023/2534 DER KOMMISSION vom 13. Juli 2023 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Energieverbrauchskennzeichnung von **Haushaltswäschetrocknern** und zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 392/2012 der Kommission.

(Siehe https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302534)

Zu den Geräuschemissionen heißt es:

„*LUFTSCHALLEMISSIONSKLASSEN*

Die Luftschallemissionen eines Haushaltswäschetrockners werden als gewichteter Mittelwert (LWA) der Schallleistung im eco-Programm bei vollständiger Befüllung während des Trocknungszyklus in dB(A) bestimmt und auf die nächstliegende ganze Zahl gerundet.“

Luftschallemissionsklasse	Schallemissionen in dB(A)
A	LWA ≤ 60
B	60 < LWA ≤ 64
C	64 < LWA ≤ 68
D	LWA > 68

Das Energielabel ist ausführlich erläutert bei der Verbraucherzentrale unter https://www.verbraucherzentrale.de/wissen/energie/strom-sparen/energielabel-fuer-trockner-infos-zu-stromverbrauch-geraeuschpegel-und-mehr-37984.

Abbildung 2.2 zeigt das neue Label:

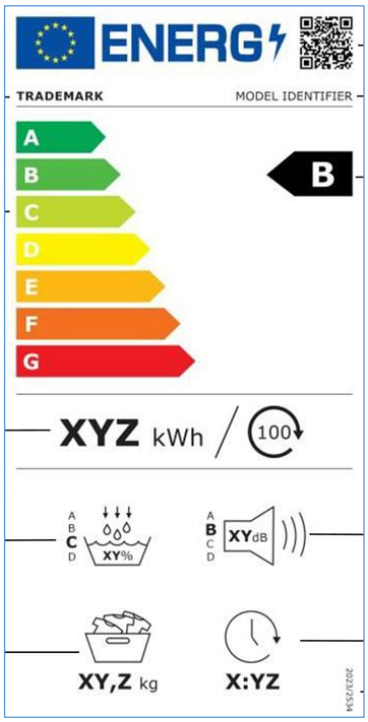

Abbildung 2.2: Energielabel für Haushaltswäschetrockner ab dem 01.07.2025: (Quelle https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302534)

2.5. Helsinki – ein Jahr ohne Tote im Straßenverkehr

Konzepte und Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wie Verkehrsvermeidung oder Verkehrsberuhigung haben in der Regel auch positive Auswirkungen auf die Minderung des Straßenverkehrslärms. Deshalb verfolgt der ALD die Entwicklungen von entsprechenden Maßnahmen in diesem Bereich.

Die Nachricht zur Verkehrssicherheit in Helsinki hat in Deutschland seit dem August 2025 ein breites Medienecho gefunden, Beispiele sind:

- Die **Tagesschau** berichtet am 03.08.2025 „*In Helsinki stirbt ein Jahr lang niemand im Verkehr*“ https://www.tagesschau.de/ausland/europa/helsinki-keine-verkehrstoten-100.html:
  „*Seit Juli 2024 ist auf den Straßen Helsinkis kein Mensch mehr durch einen Unfall gestorben. Der Erfolg sei vor allem auf den Ausbau von Tempo-30-Zonen in der Stadt zurückzuführen, sagt die finnische Stadt.*“
- Die **Berliner Zeitung** vom 19.08.2025
  „*Null Verkehrstote in Helsinki – warum das in Berlin nicht möglich sein soll*“
  https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/null-verkehrstote-in-helsinki-warum-das-in-berlin-nicht-moeglich-sein-soll-li.2349819
  „*Keine Verkehrstoten mehr zu haben, sei ein gutes Ziel, sagt die Senatorin Ute Bonde. „Doch wir dürfen nicht Äpfel mit Birnen vergleichen.“ Die Berliner seien weniger diszipliniert [!] als die Finnen.“*
- **Bayerischer Rundfunk**: „*Keine Verkehrstoten in Helsinki – was kann Nürnberg lernen?“* https://www.br.de/nachrichten/bayern/keine-verkehrstoten-in-helsinki-was-kann-nuernberg-lernen,UtZVdDl vom 13.08.2025.
  „*In Helsinki ist seit einem Jahr niemand mehr bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen. Die Stadt lässt sich in Bayern von ihrer Größe gut mit Nürnberg vergleichen, doch hier gab es 2024 elf Tote. Was Nürnberg von der finnischen Stadt lernen kann.*“

- In der **TAZ** vom 04.08.2025 heißt es
  „*Wie Helsinki zu null Verkehrstoten kam*“
  https://taz.de/Sicherheit-im-Strassenverkehr/!6104629/
  „*Überleben im Straßenverkehr ist keine Glückssache – das kann Verkehrsplaner Roni Utriainen jetzt am Beispiel Helsinki zeigen.*“
  „*Als den wichtigsten von mehreren Faktoren für die Verbesserung der Verkehrssicherheit nennt Utriainen … .ein in Deutschland immer wieder heftig diskutiertes Mittel: weitreichende Geschwindigkeitsbegrenzungen. Inzwischen gelte auf mehr als der Hälfte von Helsinkis Straßen – in Wohngegenden und im Stadtzentrum – Tempo 30. Die Einhaltung wird durch zahlreiche Blitzer überwacht.*“
  „*Die Stadt hat knapp 700.000 Einwohner. Eine vergleichbar große deutsche Stadt wäre Frankfurt am Main, wo die Polizei im vergangenen Jahr 17 Verkehrstote zählte*.“
- Süddeutsche Zeitung vom 08.09.2025 „*Straßenverkehr muss nicht tödlich sein*“ https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/politik/finnland-norwegen-strassenverkehr-verkehrstote-schutz-e240843/?reduced=true)
- Deutsche Welle vom 19.08.2025 “*How Helsinki cut traffic deaths to zero with smart planning*”. https://www.dw.com/en/no-traffic-deaths-in-helsinki-finland-thanks-to-smart-city-planning/a-73616778 (mit Vergleichsdaten anderer europäischer Städte für 2024)
- Der Bremer Nachrichtenkanal Butenunbinnen fragt: „*Würde Tempo 30 in ganz Bremen den Verkehr sicherer machen?*“ (Würde Tempo 30 in ganz Bremen den Verkehr sicherer machen? - buten un binnen vom 07.08.2025 mit einem Interview des ehemaligen Professors für Verkehrswesen an der Hochschule Bremen.
  „*2023 wurden im Land Bremen 3.537 Menschen bei Unfällen verletzt, in zwölf Fällen sogar tödlich. Dabei heißt das erklärte Ziel der Bremer Regierung "Vision Zero" – also es zu schaffen, dass niemand mehr im Straßenverkehr sterben muss*.“

Zum Thema hat das Mobilitätsforum Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität am 19.08.2025 mit Unterstützung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) das **Webinar** „*Vision Zero: Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit und Tempolimits in Helsinki*“ durchgeführt, an dem über 300 Personen teilgenommen haben.

(https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SharedDocs/Termine/DE/Webinar/Webinar2/Diskurs-am-Dienstag_Vision-Zero_Helsinki_250819.html?templateQueryString=Helsinki&submit=Suchen)

- Referent war Roni Utriainen, Stadt Helsinki
- Jan-Philipp Mesenbrock, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) moderierte die Veranstaltung

Abbildung 2.3: Titelbild der Präsentation im Webinar

Die Veranstalter verweisen darauf, dass „*die Stadt Helsinki … im Jahr 2019 das geschafft [hat], worauf viele andere Städte tagtäglich hinarbeiten: Im gesamten Stadtgebiet kamen in dem Jahr keine Radfahrenden oder Zufußgehende durch Verkehrsunfälle ums Leben (vgl. https://www.ndr.de/nachrichten/info/Keine-Verkehrstoten-Was-Helsinki-richtig-*

macht,visionzero110.html). Vorausgegangen ist dieser positiven Entwicklung eine jahrzehntelange Verkehrssicherheitsarbeit, die die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs reduzierte. Zusätzlich förderte die finnische Hauptstadt konsequent den Umweltverbund durch Investitionen in die Rad- und Verkehrskultur."

Die Veranstaltung ist als **Video** dokumentiert worden, das unter https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Berichte/Webinar_Diskurs-am-Dienstag_250819_Helsinki-Vision-Zero.html?templateQueryString=+Helsinki&submit=Senden anzuschauen ist.

Helsinki hat in der Tat für eine Stadt von fast 700.000 Einwohnern zwei bemerkenswerte Etappen auf dem Weg zur Vision Zero erreicht:

- 2019 ist kein Fußgänger oder Radfahrer im Straßenverkehr zu Tode gekommen.
- Von Juli 2024 bis Juli 2025 hat es keinen Toten im Straßenverkehr gegeben.

Leider gab es dann im August 2025 zwei Todesfälle.[7]

Wegen des hohen Einflusses von Zufälligkeiten bei seltenen Ereignissen ist es sinnvoller, längere Zeiträume als ein Jahr zu betrachten. Nimmt man die Zeit von 2019 bis 2024 als Bezug, ergibt sich aus den im Video dargestellten Zahlen eine Quote von 0,8 Todesfällen pro 100.000 Einwohner. Die entsprechende Quote für Berlin (mit ca. 3,66 Mio. Einwohnern) ist 1,14 Getötete pro 100.000 Einwohner, mit deutlichen42,5 % über der Quote von Helsinki.

Wie wurde die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr reduziert?

Helsinki hat ein Bündel von Maßnahmen eingesetzt:

- Programmatische Verpflichtung zur Vision Zero im „*Helsinki Traffic Safety Development Programme 2022–2026*"
- Relative Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs: Der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Radfahren, Zufußgehen) wurde von 72 % im Jahr 2010 auf 78,2 % im Jahr 2024 erhöht (mit zwischenzeitlichen 79,7 % im Jahr 2020 im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie).
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten: Auf ca. 60 % des Straßennetzes gilt Tempo 30. Die Einhaltung wird durch Kameras streng kontrolliert und Überschreitungen werden mit hohen Strafgeldern geahndet:
  „*Dass sich die allermeisten Autofahrer strikt an diese Tempovorgaben halten, liegt auch daran, dass in Finnland die Strafgelder für Geschwindigkeitsüberschreitungen an das Einkommen gekoppelt sind, was allgemein als gerecht aufgefasst wird. Als der Multimillionär Anders Wiklöf im Frühjahr 2023 auf den Ålandinseln 32 km/h zu schnell gefahren war, musste er 121.000 Euro zahlen[8]. Wiklöf setzte dann nicht etwa eine Armada von Anwälten in Gang, um sich gegen diese drakonische Strafe zu wehren, sondern sagte kleinlaut, es tue ihm wirklich leid, er habe die Geschwindigkeit zwar gleich gedrosselt, als er das Tempo-50-Schild gesehen habe, „aber ich schätze mal, das ging nicht schnell genug. Und das ist eben das, was dann passiert*"" (Süddeutsche Zeitung, 08.09.2025.)
- Die Reduktion der Geschwindigkeiten wird durch bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unterstützt.
- Gestaltung sicherer Fuß- und Radwege, darunter als innovative Maßnahmen die „*continuous sidewalks*" – an Kreuzungen wird der Fußweg der bevorrechtigten Straße durchgeführt.
- Stärkung der Rücksichtnahme im Verkehr durch Öffentlichkeitsarbeit und Bildung/Erziehung.

Berlin kann bei den Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeiten – wenngleich hier noch deutliches Potenzial besteht – wohl mit Helsinki mithalten, in Bezug auf andere Maßnahmen wie sichere Rad- und Fußwege eher nicht – legt man die Planung des Doppelhaushalts 2026/2027 zu Grunde. Der Tagesspiegel vom 09.09.2025 meldet „*Weniger Geld für Radwege, Zebrastreifen und Blitzer: Berliner Senat streicht erneut Mittel für die Verkehrssicherheit*" (https://www.tagesspiegel.de/berlin/weniger-geld-fur-

---

[7] siehe den Blog des BUND e.V. „Umweltzone Berlin": https://umweltzoneberlin.de/2025/09/25/helsiniki-macht-verkehr-planmaessig-weniger-lebensgefaehrlich/ mit weiteren detaillierten Informationen zum Webinar

[8] Die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 1 bis 15 km/h kostet 20 Prozent des monatlichen Nettoeinkommens, bei 5000 € pro Monat also 1000 € (Würde Tempo 30 in ganz Bremen den Verkehr sicherer machen? - buten un binnen.

radwege-zebrastreifen-und-blitzer-berliner-senat-streicht-erneut-mittel-fur-die-verkehrssicherheit-14296214.html):

„Der Berliner Senat will die Mittel für Radwege, Fußgänger und Verkehrssicherheit in den kommenden beiden Jahren weiter kürzen. Das geht aus dem Entwurf der Landesregierung für den Doppelhaushalt 2026/27 (https://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr-kultur-wohnungsbau-wo-schwarz-rot-in-den-kommenden-jahren-in-berlin-sparen-will--und-wo-nicht-14213807.html?icid=in-text-link_14296214) hervor.“ „Beim Titel „Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs“ etwa streicht Schwarz-Rot erneut Millionenbeträge. Schon mit dem Nachtragshaushalt für 2025 wurde die Summe in dem Titel von 7,5 auf sechs Millionen Euro gesenkt. In den kommenden beiden Jahren sollen jetzt sogar nur noch 2,5 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stehen.“ Das sind keine guten Perspektiven für die Vision Zero in Berlin!

Wie es anders gehen kann, zeigt der Verband der Fußgänger Fuss e.V. in einer Untersuchung über die Tempo-30-Potenziale in der Stadt (https://www.fuss-ev.de/blog/aktuelles/tempo-30-potenziale-in-berlin/).

„Berlin sollte zu den Sicherheits-Metropolen [wie London, Paris und Brüssel] aufschließen. Und das geht: Seit den Verkehrsrechts-Änderungen von 2024 ist jetzt Tempo 30 an viel mehr Hauptstraßen möglich – auf lebhaften Schulwegen, an Zebrastreifen und dort, wo heute noch Tempo 50 auf einem kurzen Stück zwischen zwei 30-Abschnitten gilt.“

Fuss e.V. hat „*im Geodatenportal des Berliner Senats … 539 Orte in Berlin ermittelt, die dieses Potenzial zur Entschleunigung haben: 90 Zebrastreifen, 181 Schulumfelder und 268 kurze 50-Stücke. Hier überall sollte der Senat schnellstens und mit dem Willen zu mehr Sicherheit prüfen, wo die Entschleunigung besonders dringend und rechtlich geboten ist.“*

Die Zusammenstellung ist unter https://www.fuss-ev.de/wp-content/uploads/2025/08/Praesentation-30.pdf zu finden.

Abbildung 2.4: Präsentation des Fuss e.V. zu Tempo 30

2.6. Neue Daten zur Mobilität in Deutschland (MiD) 2023 – ergänzende Berichte

Der ALD hatte im letzten Newsletter bereits ausführlich über MiD 2023 berichtet (siehe https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html).

Inzwischen sind weitere Materialien erschienen:

- Veröffentlichung von methodischen Berichten im August 2025.
- Der **wichtige Tabellenband** vom September 2025, der es erlaubt, eigene Auswertungen der Mobilitätsdaten vorzunehmen. Ein Export in Excel ist möglich. Der Link ist https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_MiD2023_7555_Bund.pdf.

2.7. Studie zur 15-Minuten-Stadt: Deutschland weiter als gedacht

In Deutschland befürworten Stadtplaner und Umweltschützer schon seit langem das städtebauliche Leitbild einer „*Stadt der kurzen Wege*“, um die Nachhaltigkeit und Lebensqualität der Städte zu verbessern und die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (wie die Lärmbelastung) zu reduzieren (siehe z.B. die Pioniere für einen nachhaltigen Stadtverkehr in Deutschland Heiner Monheim und Rita Monheim-Dandorfer: „*Straßen für alle – Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*.“ Rasch and Rörig, Hamburg 1990)**.**

2015 prägte der französische Stadtplaner Carlos Moreno im Kontext der Pariser UN-Klimakonferenz (COP21) für eine plakative, quantifizierte Umsetzung des Leitbildes „*Stadt der kurzen Wege*“ den Begriff der **15-Minuten-Stadt** "*Ville du quart d'heure*" (https://de.wikipedia.org/wiki/Carlos_Moreno_(Urbanist)).

Das Bundesinstitut für Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat in seiner *„Studie zur 15-Minuten-Stadt: Deutschland weiter als gedacht - Auch viele kleine und mittelgroße Städte schneiden gut ab*“ vom 04.07.2025 untersuchen lassen, inwieweit das Konzept in Deutschland schon umgesetzt ist (siehe die Pressemitteilung https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/stadt-der-viertelstunde.html).

Der Link zum Bericht des BBSR „*Die Stadt der Viertelstunde*“ (BBSR Online-Publikation 27/2025) vom 04.07.2025 ist Die Stadt der Viertelstunde. (Schwarze, B.; Spiekermann, K.; Bauer, U.; Lohaus, J.; Scheiner, J., 2025: Die Stadt der Viertelstunde. Herausgeber: BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. BBSR-Online-Publikation 27/2025, Bonn. https://doi.org/10.58007/8m7z-qr40).

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in interaktiven Karten dargestellt (siehe Stadt der Viertelstunde).

Auch die ZEIT hat am 8. Juli 2025 eine, allerdings nur für Abonnenten zugängliche, interaktive Karte publiziert („*Wo in Deutschland die Wege am kürzesten sind*“):

https://www.zeit.de/wirtschaft/2025-07/15-minuten-stadt-raumforschung-stadtplanung-alltagswege-daten?mj_campaign=nl_ref&mj_content=zeitde_text_link_x&mj_medium=nl&mj_source=int_zonaudev_Was%20jetzt%3F&state=0zqix3cuFOY1yXEt&session_state=5f09942c-57c1-421c-b10f-0f72098c4954&iss=https%3A%2F%2Flogin.zeit.de%2Frealms%2Fzeit-online-public&code=ba483dd9-157c-40ae-8900-19dc1e994a00.5f09942c-57c1-421c-b10f-0f72098c4954.0b7ad105-8f18-4ecf-9e7d-0c0615835a2a

Methodik der Untersuchung:

„*Die Studie analysierte alle [über 1100] deutschen Kommunen nach einheitlichen Kriterien. Erfasst wurden insgesamt 24 typische Einrichtungen und Angebote des täglichen Lebens [so genannte Gelegenheitsarten]– darunter Supermärkte, Schulen, Arztpraxen, Spielplätze, Grünanlagen, Gastronomie, Schwimmbäder und Haltestellen des ÖPNV. Grundlage der Berechnungen war die Gehgeschwindigkeit eines durchschnittlichen Erwachsenen. In einem speziellen Index wurden zudem unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten, z.B. von Älteren oder Kindern berücksichtigt. Bei wenigen Zielen, die üblicherweise seltener aufgesucht werden und so zumeist an wenigeren Standorten vorzufinden sind, wurde die durchschnittliche Geschwindigkeit mit dem Fahrrad angesetzt – etwa bei Schwimmbädern, Fachärzten oder Bibliotheken. So entstand ein präzises Bild der Naherreichbarkeit im Sinne der 15-Minuten-Stadt.“* (Pressemitteilung)

In der Studie werden drei Indikatoren für die 15-Minuten-Stadt und für die Verkehrsmittel Zufußgehen und Fahrradfahren („aktive Mobilität“) entwickelt:

„X-Minuten-Stadt*. Dieser Indikator besagt, wie viele Minuten im Durchschnitt benötigt werden, um die 24 relevanten Gelegenheitsarten zu erreichen. Mit dem Indikator lässt sich der durchschnittliche Reiseaufwand für die alltäglichen Bedürfnisse ausdrücken. Die verschiedenen Gelegenheiten gehen nicht gleichwertig in die Berechnung ein, sondern werden mit einer Gewichtung belegt (Abbildung 3.1 [des Berichts]. … Das Ergebnis für einen Ausgangsort wird dann als X-Minuten-Stadt*

ausgedrückt, also etwa 12-Minuten-Stadt oder auch 23-Minuten-Stadt. Die Gebiete der 15-Minuten-Stadt umfassen die Ausgangsorte, deren X-Minuten-Stadt-Wert maximal 15 beträgt."

„***15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad****. Dieser Indikator drückt als Prozentwert aus, in welchem Ausmaß die Orte alltäglicher Bedürfnisse tatsächlich innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind*."

„***15-Minuten-Stadt-Index****. Dieser komplexere Indikator enthält Differenzierungen nach vier Altersgruppen der Bevölkerung unter Berücksichtigung ihrer jeweils unterstellten Bedürfnisse und Mobilitätsbedingungen*".
Der Index hat einen Wert zwischen 0 und 100.

Einige Ergebnisse:

Spitzenreiter in der Rangfolge der X-Minuten-Städte ist Merzhausen in Baden-Württemberg mit 5,4 Minuten, direkt angrenzend an den Süden von Freiburg. Ihr Erfüllungsgrad ist 99,2 %. Merzhausen hat 5.584 Einwohner (31.12.2024) und eine Fläche von 2,76 km², d.h. 2.023 Einwohner je km² (vgl. das angrenzende Freiburg mit 1.552 Einwohner je km² und einem X-Wert von 6,3).

Schlusslicht ist eine Ortsgemeinde (rechtlich eigenständige Gemeinde innerhalb einer Verbandsgemeinde als Verwaltungseinheit) mit 55 Einwohnern (31.12.2024) und einer Einwohnerdichte von 23 Einwohnern je km². Hier betragen die durchschnittliche Erreichbarkeitszeit 103,7 Minuten und der Erfüllungsgrad 11,0 %.

14,7 % der deutschen Gemeinden sind bereits 15-Minuten-Städte.

Das BBSR resümiert in seiner Pressemitteilung:

„*Die „15-Minuten-Stadt", in der Alltagsziele wie Supermärkte, Kitas oder Hausärzte in maximal 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, ist in Deutschland deutlich verbreiteter als angenommen."*

„*Im Ergebnis zeigt sich: Im Durchschnitt erreichen Menschen in Deutschland rund drei Viertel dieser Einrichtungen innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad. In den am besten bewerteten Städten liegen die Ziele im Schnitt sogar nur sechs bis acht Minuten entfernt. „Es ist ein weitverbreiteter Irrtum, dass nur Großstädte oder hippe Gründerzeitviertel kurze Wege ermöglichen",* so [die Projektleiterin] Dr. Brigitte Adam. *„Unsere Daten belegen, dass funktional durchmischte Quartiere mit kurzen Wegen auch in Großwohnsiedlungen oder Gartenstädten möglich sind.""*

Verknüpfung der Wegedaten mit dem Mobilitätsverhalten

Strukturell schnelle Erreichbarkeit muss allerdings nicht unbedingt bedeuten, dass tatsächlich überwiegend zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren wird. Das BBSR hat deshalb auch untersuchen lassen, wie die Wegedaten (im Bericht in Form des 15-Minuten-Stadt-Indexes) mit den Mobilitätsdaten (z.B. Ausstattung mit Pkw, Verkehrsmittelwahl) korreliert. Dazu wurde auf die Daten vom „*Mobilität in Deutschland 2017*"[9] zurückgegriffen).

Einige Ergebnisse sind:

„*Hinsichtlich des **Motorisierungsgrads** ist ein deutlicher Zusammenhang zur nahräumlichen Erreichbarkeitsqualität zu Fuß und per Rad am Wohnsitz festzustellen (Abbildung 5.1 [im Bericht]). Je niedriger diese ist, desto höher fällt der Pkw-Besitz aus. So leben an Wohnstandorten mit sehr niedrigen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten weniger als 4 % der Bevölkerung in Haushalten ohne Pkw. Umgekehrt verdoppelt sich der Bevölkerungsanteil in Haushalten ohne Pkw an Wohnstandorten mit sehr hohen 15-Minuten-Stadt Indexwerten gegenüber dem bundesweiten Durchschnitt [14 %] auf 28 %."*

„*Die Naherreichbarkeitssituation am Wohnort hat so einen deutlichen Einfluss auf das **Verkehrsverhalten**. Zwischen der mit dem 15-Minuten-Index ermittelten niedrigsten und der höchsten Erreichbarkeitskategorie erhöht sich beim Modal Split der Anteil der Wege beim Fußverkehr von 14,8 auf 29,5 %, beim Radverkehr von 6,2 auf 15,3 % und beim ÖV von 10,4 auf 16,0 %. Umgekehrt reduziert sich der Pkw-Anteil zwischen Wohnstandorten mit sehr niedriger Naherreichbarkeit von 73,3 % erheblich auf 38,6 % in solchen mit sehr hoher Naherreichbarkeit. Dies entspricht einer Verminderung der Pkw-Nutzungsanteile um annähernd 35 Pro zentpunkte."*

[9] Die aktuellen Daten zu „Mobilität in Deutschland 2023" lagen noch nicht vor.

Fazit der Studie

„Die 15-Minuten-Stadt ist nicht nur ein planerisches Ideal, sie bietet konkrete Antworten auf aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung. Sie erleichtert den Alltag durch kurze Wege, stärkt Nachbarschaften, macht Quartiere lebendiger und verbessert die Lebensqualität für alle Menschen in der Stadt. Zudem entlastet sie die Umwelt und fördert den Klimaschutz.“

„*Wenn wir wollen, dass Menschen sich im Alltag häufiger zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen, müssen wir die Bedingungen dafür konsequent verbessern*“, betont die Forscherin. Die Studie liefert dafür praxisnahe Empfehlungen – ohne neue Gesetze und große Umbauprogramme. Entscheidend ist die Zusammenarbeit von Verkehrs- und Stadtplanung. Zu den empfohlenen Maßnahmen zählen:

- Nachverdichtung und Nutzungsmischung in locker bebauten Wohngebieten fördern: z. B. durch Umnutzung leerstehender Gebäude oder Mischnutzung von Flächen. Voraussetzung ist die lokale Nachfrage.
- Infrastruktur für aktive Mobilität verbessern: breitere Gehwege, sichere Radwege, weniger Barrieren, mehr Aufenthaltsqualität zu Lasten des individuellen Autoverkehrs.
- Kommunikation stärken, zuhören und situationsgerecht konzipieren: Bürgerinnen und Bürger aktiv einbinden, Bedarfe vor Ort klären, gemeinsam Lösungen entwickeln und auf diese Weise durchaus vorhandenen Ängsten entgegentreten, die 15-Minuten-Stadt würde Mobilitätsfreiheiten ersatzlos einschränken.

„*Nicht jede Stadt braucht ein neues Leitbild*“, erklärt Dr. Adam. „*Aber die 15-Minuten-Stadt bietet einen klugen Orientierungsrahmen – und viele Maßnahmen lassen sich schon heute auf Basis geltenden Rechts umsetzen. Maßnahmen, die unsere Städte grüner, gesünder und lebenswerter machen.*“ (Pressemitteilung)

„*Als zentrales* ***Nutzungshemmnis*** *für mehr 15-Minuten-Stadt-Wege werden in den Fokusgruppen-Workshops von den Teilnehmenden jedoch die empfundenen nachteiligen Bedingungen für die aktive Mobilität genannt.* ***Sehr häufig wird die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und die Verkehrssicherheit als mangelhaft angesehen, weshalb auch kurze Wege nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad, sondern mit dem Pkw angetreten werden****. Da diese Kritik über alle Stadtgrößen hinweg in allen Fallstudienstädten geäußert worden ist, kann stark vermutet werden, dass es sich um eine deutschlandweit vorzufindende, grundsätzliche Problematik handelt. Solange nicht durchgehende Verbindungen für das Gehen oder Radfahren und sichere, komfortable und attraktiv gestaltete Straßenräume vorhanden sind, werden Menschen ohne hohe Affinität zu aktiven Fortbewegungsmitteln weiterhin in ihrer Mobilität altbewährten Verhaltensweisen folgen*.“

Mit der Studie „*Die Stadt der Viertelstunde*“ hat das BBSR eine spannende deutschlandweite quantitative Analyse der raumstrukturellen Voraussetzungen für die Stadt der kurzen Wege in Form des 15-Minuten-Kriteriums bezogen auf die aktive Mobilität vorgelegt. Innovativ ist die Verknüpfung mit den Daten zur Mobilität. Trotz vieler planerischen Entscheidungen, die zugespitzt mit Begriffen wie „*Zersiedlung*“ gekennzeichnet werden und zum Gegenkonzept der „*Innenentwicklung*“ geführt haben, sind die strukturellen Voraussetzungen für eine aktive Nahmobilität offensichtlich besser als gedacht. Es lohnt sich deshalb, das strukturelle Potenzial durch umfassende Förderung der aktiven Mobilität zu nutzen.

2.8. Grün macht Stadt stark

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat am 15.08.2025 den Bericht „*Grüne Infrastruktur in der sich verdichtenden Stadt*“ herausgegeben.

„*Mehr Menschen, mehr Bebauung – und trotzdem mehr Grün? Dass das möglich ist, beweisen sechs Städte [Aachen, Dresden, Fellbach, Ingolstadt, Karlsruhe, Saarbrücken], die im Rahmen des Projekts Green Urban Labs II von 2021 bis 2024 neue Wege gegangen sind. Jetzt hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) die Ergebnisse veröffentlicht (https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/green-urban-labs-II.html).*

Die Abschlusspublikation „Green Urban Labs II – Grüne Infrastruktur in der sich verdichtenden Stadt“ ist unter
https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2025/green-urban-labs-2.html;jsessionid=4182B6C56641C171BF75E13DF3D166FF.live21301 abrufbar.“

Im Bericht wird auch auf die Bedeutung des Stadtgrüns für den Schutz vor Lärm hingewiesen:
„*Stadtgrün leistet einen wichtigen Beitrag zur Gesundheitsförderung aller Bevölkerungsgruppen, insbesondere in der sich verdichtenden Stadt. Die positiven direkten und indirekten Wirkungen von Grünstrukturen auf die menschliche Gesundheit sind vielfach wissenschaftlich belegt. Grün kann Umweltrisiken wie* ***Lärm*** *oder Hitze abmildern. Grün trägt zu Erholung und Stressabbau bei. Indem es zu gesundheitsförderlichen Verhaltensweisen, wie zum Beispiel mehr Bewegung, anregt, leistet Grün indirekt einen Beitrag zur Gesundheitsprävention. Darüber hinaus können Grünräume als Begegnungsorte positiv auf das soziale Wohlbefinden wirken und haben den Vorteil, dass alle Menschen sie ohne Zugangsvoraussetzungen nutzen können.“*

Im Exkurs „*Das Potenzial von Stadtgrün zur Stärkung gesundheitlicher Chancengerechtigkeit*“ werden die Potenziale für die die zentralen Handlungsfelder: „Bewegung, Begegnung, **ruhige** Erholung, Gärtnern, Schutz vor Umweltbelastungen“ aufgelistet.

Allerdings wird auf das Ziel der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm, „*Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist*“ in Form des Schutzes. „*Ruhiger Gebiete*“ nicht explizit Bezug genommen. Auch die Modellstädte verknüpfen ihre Maßnahmen nicht explizit mit der Thematik „*Ruhige Gebiete*“.

2.9. Kardiologe warnt: Verkehrslärm gefährdet die Gesundheit

Der Umweltkardiologe Prof. Dr. Thomas Münzel von der Europäischen Gesellschaft für Kardiologie (ESC) und Seniorprofessor am Zentrum für Kardiologie der Universitätsmedizin Mainz kommentiert zustimmend den Bericht der Europäischen Umweltagentur (European Environmental Agency EEA) „*Environmental noise in Europe – 2025*“ – EEA Report 05/2025 (siehe ALD-Newsletter 2/2025, Abschnitt 2.16. „*Neuer Bericht der Europäischen Umweltagentur zum Verkehrslärm in Europa*“) (Zitate auf der Podiumsdiskussion der EEA, siehe https://biermann-medizin.de/kardiologe-warnt-verkehrslaerm-gefaehrdet-die-gesundheit/ vom 2. Juli 2025):
„*Als Kardiologe begrüße ich diesen Bericht als längst überfälligen Weckruf. Die Daten zeigen eindeutig, dass die chronische Belastung durch Verkehrslärm eine große Gefahr für die kardiovaskuläre und metabolische Gesundheit darstellt, vergleichbar mit Rauchen, Diabetes, Hypercholesterinämie und Bluthochdruck.*“

„*Die Wissenschaft ist eindeutig: Nachtlärm stört die autonome Erholung und den Tiefschlaf und erhöht das Risiko akuter kardiovaskulärer Ereignisse. Die Regulierung muss hier nachziehen*“, erklärte Münzel. Besonders gefährdet sind vulnerable Bevölkerungsgruppen: Kinder, ältere Menschen, Schwangere, Schichtarbeiter, Menschen mit psychischen Erkrankungen und vor allem Patienten mit vorbestehenden Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Für diese Gruppen wirkt Lärm wie ein starker Krankheitsverstärker, der die Prognose verschlechtert und die Sterblichkeit erhöht.

Münzel betonte: „*Wenn wir Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlaganfälle und Diabetes ernsthaft verhindern wollen, muss die Lärmminderung zu einem* ***zentralen Pfeiler der Präventionsstrategien für Herz-Kreislauf-Erkrankungen*** *werden*.“

„*Umgebungslärm ist nicht mehr nur ein städtebauliches Problem. Es handelt sich um einen* ***medizinischen Notfall****, der die sofortige Aufmerksamkeit von Ärzten, Pädagogen und politischen Entscheidungsträgern gleichermaßen erfordert.*“

„Aufnahme von Umweltfaktoren in Präventionsleitlinien
Der ESC zufolge arbeitet die interne Taskforce für ökologische Nachhaltigkeit unter der Leitung von Münzel bereits daran, Lärm und Luftverschmutzung in die Leitlinien zur Prävention von Herz-Kreislauf-Erkrankungen aufzunehmen.“

2.10. Revision der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“: 2024-07

DIN 18005:2023-07 und DIN 18005 Beiblatt 1:2023-07 „*Schallschutz im Städtebau*“

Der ALD hatte in seinem Newsletter Nr. 2/2023 vom 7. Juli 2023 ausführlich über die Publikation der überarbeiteten DIN 18005:2023-07 „*Schallschutz im Städtebau*“ mit dem Beiblatt 1:2023-07 „*Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung*“ berichtet:

„*Die Überarbeitung der Orientierungswerte im Beiblatt 1 [in Form von empfohlenen Maximalwerten für die Beurteilungspegel] hatte wegen der Bedeutung für die städtebauliche Planung einen besonderen Stellenwert. Für die Planung und Genehmigung von Wohngebäuden in Form der an Emissionsquellen wie Straßen, Schienenwege und gewerbliche Anlagen heranrückenden Wohnbebauung gibt es bekanntlich keine quantifizierten Grenz- oder Richtwerte für die Außen-Geräuschimmissionen*.“

Die vorgeschlagenen Orientierungswerte für die Allgemeinen Wohngebiete entsprechen in etwa den von der WHO 2018 empfohlenen Schwellenwerten für Straßen- und Schienenverkehr.

Nach Verabschiedung der Norm haben nun mehrere Verbände, vor allem des Bausektors, formale und inhaltliche Kritik an der Revision der Norm vorgebracht und einen formalen Antrag auf Zurückziehung und folgender Überarbeitung der DIN 18005:2023-07 an den zuständigen Koordinierungsausschuss des DIN-Normenausschusses Bauwesen (NABau) (NA 005-55 FBR „KOA 05 Schallschutz“) gestellt (Ende 2024). So wird gefordert, beim Gewerbelärm die schärferen Nacht-Pegel nicht zu berücksichtigen.

Der DIN ist diesem Antrag formal gefolgt und hat am 12.09.2025 mittels einer Pressemitteilung („*Schallschutz im Städtebau: Ihre Mitarbeit setzt den Standard*“, https://www.din.de/de/din-und-seine-partner/presse/mitteilungen/schallschutz-im-staedtebau-jetzt-mitentscheiden-1229640) zur Mitarbeit aufgerufen:

„***Stichtag für die aktive Mitarbeit im Arbeitsausschuss: 31. Oktober 2025***

Die Anpassung und Weiterentwicklung von Normen ist ein fester Bestandteil der Normungsarbeit. Das geschieht nicht nur, um den aktuellen Stand der Technik zu berücksichtigen, ***sondern auch, wenn Normen hinterfragt werden – wie im Zusammenhang mit den steigenden Baukosten****. Deshalb soll jetzt entschieden werden, ob DIN 18005 überarbeitet, beibehalten oder zurückgezogen wird. Diese Entscheidung wird gemeinsam von Expertinnen und Experten im DIN-Arbeitsausschuss „Schallschutz im Städtebau“ getroffen. Die breite Beteiligung aller Interessengruppen spielt in diesem Prozess eine entscheidende Rolle – weshalb wir Sie zur aktiven Mitarbeit im Arbeitsausschuss einladen. Dort gestalten Sie die künftigen Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau mit – Anforderungen, die Sie vielleicht später selbst anwenden.“*

Der DIN öffnet sich damit offensichtlich wirtschaftlichen Argumenten. Nach Auffassung des ALD besteht keine Revisionsbedarf, da die vorgeschlagenen Orientierungswerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen. In der konkreten städtebaulichen Planung unterliegen diese Orientierungswerte zudem der Abwägung.

2.11. Die Europäische Umweltagentur EUA veröffentlicht den 7. Bericht zur Umwelt in Europa 2025

Am 29.09.2025 hat die EUA den Bericht mit zahlreichen begleitenden Dokumenten (in Englisch) veröffentlicht. Sie stellt fest: „*Der Zustand der Umwelt in Europa bleibt besorgniserregend: Natur unter Druck und Klimawandel als größte Herausforderung*.“ (Pressemitteilung in Deutsch, https://www.eea.europa.eu/en/newsroom/news/state-of-europes-environment-2025/germany_eea25-press-release-german.pdf).

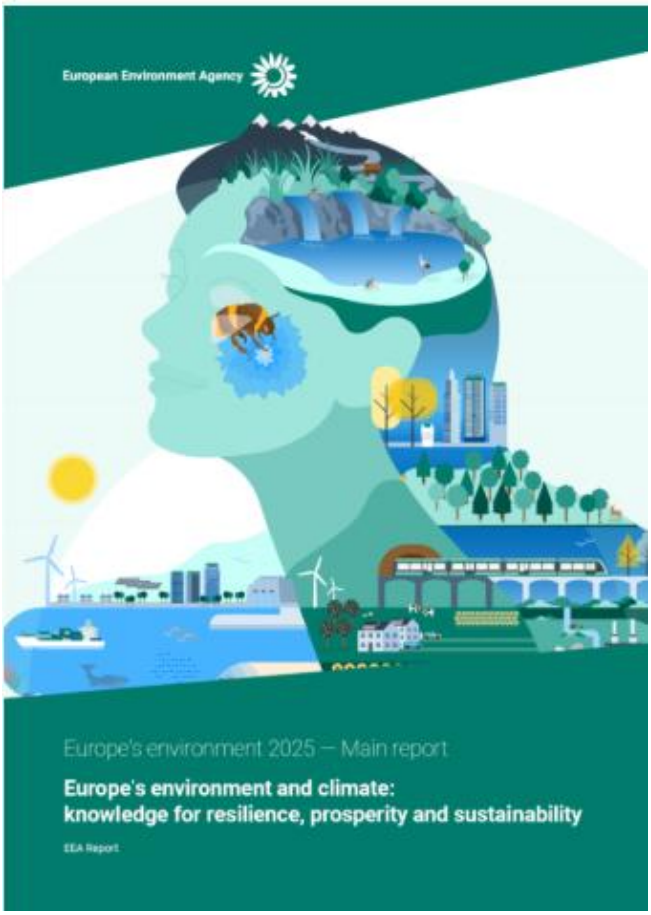

Abbildung 2.5: Titelbild der EUA-Berichts zur Umwelt in Europa 2025

Die negativen Auswirkungen der Geräuschbelastung in Europa sind ein wichtiges Teilthema des Berichts („*Europe's environment and climate: knowledge for resilience, prosperity and sustainability – 29 Sept 2025, EEA report 11/2025*". https://www.eea.europa.eu/en/europe-environment-2025/main-report), auch wenn gegenüber dem Bericht „*Environmental noise in Europe – 2025 – EEA Report 05/2025*"[10] keine neuen Erkenntnisse vorgelegt werden. Stand und Perspektiven des Lärmproblems sind aber als thematischer Kurzbericht gut zusammengefasst: „*Environmental noise and impacts on human health*", https://www.eea.europa.eu/en/europe-environment-2025/thematic-briefings/environment-and-human-health/environmental-noise-and-impacts-on-human-health).

Im Hauptbericht wird die **aktuelle Situation** wie folgt beschrieben:

„*Die Zahl der Personen, die durch den Straßen-, Schienen- und Flugverkehr einem hohen Lärmpegel ausgesetzt sind, ist leicht zurückgegangen. Es wird jedoch geschätzt, dass etwa 150 Millionen Menschen – über 30 % der europäischen Bevölkerung – einem ungesunden Lärmpegel ausgesetzt sind (d.h. über den Schwellenwerten der WHO-Richtwerte). In vielen städtischen Gebieten steigt dieser Anteil auf über 50 Prozent. Der Straßenverkehr ist nach wie vor die Hauptquelle der Lärmbelastung sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten (Einzelheiten siehe "Umgebungslärm und Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit").*

Was die menschlichen Kosten betrifft, so ist das Leben in einem von Verkehrslärm betroffenen Gebiet mit einem erhöhten Risiko verbunden, an einer Vielzahl von Gesundheitsproblemen zu erkranken, darunter Herz-Kreislauf-, Stoffwechsel- und psychische Erkrankungen. Die chronische Belastung durch Verkehrslärm wirkt sich negativ auf Kinder aus, vor allem, weil sie sich in einer wichtigen Lern- und Entwicklungsphase befinden. Kinder, die in Gebieten leben oder zur Schule gehen, die von Verkehrslärm betroffen sind, schneiden beim Leseverständnis tendenziell schlechter ab und haben mehr Verhaltensauffälligkeiten: Mehr als eine halbe Million Kinder in Europa leiden unter einer

[10] siehe dazu den ausführlichen Bericht im ALD-Newsletter 2/2025 vom 25.07.2025

Beeinträchtigung der Lesefähigkeit aufgrund von Verkehrslärm. Fast 60.000 Fälle von Verhaltensstörungen bei Kindern sind in Europa auf Umgebungslärm zurückzuführen, der durch den Verkehr erzeugt wird." (automatische Übersetzung in Word)

Zur **weiteren Entwicklung** des Lärmproblems führt der Bericht aus:

„*Die Prognose für die Lärmbelästigung hängt von verschiedenen Faktoren ab. Bei einem optimistischen Szenario, das die Umsetzung eines umfangreichen Bündels zusätzlicher Maßnahmen beinhaltet, wird die Zahl der Menschen, die stark durch Verkehrslärm belästigt werden, bis 2030 voraussichtlich um etwa 21 % zurückgehen. In einem konservativen Szenario wird prognostiziert, dass diese Zahl unverändert bleibt. Die große Zahl der Menschen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind, beeinflusst die Gesamtaussichten erheblich, was darauf hindeutet, dass mehr Anstrengungen erforderlich sind, um den Straßenverkehrslärm zu bekämpfen. Es sind auch Anstrengungen erforderlich, um die negativen Auswirkungen der Lärmbelastung durch das prognostizierte Wachstum des Schienenverkehrs abzumildern.*

Größere Fortschritte könnten durch die Einführung von Maßnahmen erzielt werden, die sich nicht nur auf Gebiete mit schwerwiegenden Lärmproblemen (d.h. Hot Spots) konzentrieren, sondern auch auf Gebiete mit mäßigen Lärmpegeln, die in der Regel unter den nationalen Grenzwerten liegen. Daher ist es sehr wichtig, eine Kombination von ***Maßnahmen zur Lärmreduzierung an der Quelle zu implementieren****. Neue EU-Vorschriften, die Lärm an der Quelle bekämpfen und Verpflichtungen zum Handeln bei kritischen Pegeln festlegen, könnten dazu beitragen, die Zahl der von Lärm betroffenen Menschen zu verringern."* (automatische Übersetzung in Word)

Beachtenswert sind auch die guten lokalen Beispiele zur Lärmminderung:

- Zürich: „*Geschwindigkeitsbegrenzungen als Lärmintervention: Erkenntnisse aus Zürich, Schweiz*" (Box 5.4 des Berichts):
  „*Messungen in Zürich und ähnlichen Städten zeigen, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h den durchschnittlichen Lärm um 3-4dB senkt. Umfragen zu gesundheitlichen Auswirkungen zeigen, dass Schlafstörungen und -belästigungen geringer sind, als Lärmreduzierungen allein vorhersagen würden, was auf Vorteile durch ruhigeres Fahren und weniger Spitzenlärmereignisse hindeutet. Bewohner mit Schlafzimmern zur Straße hin erlebten die größten Verbesserungen; Diejenigen, die zu den Innenhöfen hin ausgerichtet waren, bemerkten nur minimale Veränderungen. Diese Erkenntnisse wurden in den Jahren 2017 bis 2020 im Rahmen einer Längsschnittbefragung der Stadt Zürich und des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) erhoben. Abgesehen von einigen Kosten für die Anpassung des öffentlichen Verkehrs ist die Initiative kostengünstig, effektiv und auf umfassendere Ziele wie die Förderung des Radverkehrs und die Aufwertung des öffentlichen Raums ausgerichtet. Öffentliche Umfragen zeigen eine starke Unterstützung für 30-km/h-Zonen, was ihren Wert als einfache, synergetische Strategie zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den Städten unterstreicht."* (automatische Übersetzung in Word)
- Brüssel: „*Good Move Brüssel: ein Modell für nachhaltige und menschenzentrierte urbane Mobilität*" (Box 5.3)
  Ergebnisse des Programms:
  „*Die ersten Ergebnisse sind ermutigend: Das Radfahren hat sich seit 2020 verdoppelt, die Verkehrsunfälle sind zurückgegangen, und die Einzelhandelsgebiete in ruhigen Zonen verzeichnen eine erhöhte Kundenfrequenz. Das reduzierte Verkehrsaufkommen hat zu einem geringeren Lärmpegel und einer verbesserten Luftqualität geführt, was das Wohlbefinden der Anwohner erhöht.*" (automatische Übersetzung in Word).

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Lärm der Außengastronomie in Berlin – Beschluss des Berliner Verwaltungsgerichtes

Der Beschluss der 4. Kammer des VG Berlin vom 08.07.2025 (4 L 66/25, https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/NJRE001613281) zur „*Vorverlegung der Sperrzeit für den Schankvorgarten einer Gaststätte in einer Straße mit einer Vielzahl an außengastronomischen Angeboten und anderen Soziallärmquellen sowie mit einer hohen Verkehrslärmbelastung*“ hat ein erhebliches Medienecho ausgelöst, das zum Teil den Konflikt zwischen dem Wunsch der Gaststätten nach kurzen Sperrzeiten und Bedürfnis der Anwohner auf Nachtruhe zum Kulturkampf ausarten lässt, z.B. :

- ***„Das echte Berlin schlägt zurück, ihr Dorfkinder!“****: Gastronomen im Weinbergsweg wollen gegen Sperrstunde klagen*; https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/das-echte-berlin-schlagt-zuruck-ihr-dorfkinder-gastronomen-im-weinbergsweg-wollen-gegen-sperrstunde-klagen-14142422.html?icid=topic-list_14185943 vom 08.08.2025)
- ***1:0 fürs Nachtleben:*** *Die Berliner Bar Schwarzsauer darf laut einem Gerichtsurteil im Außenbereich bis in die Morgenstunden Radau machen. Wir sagen Prost zu allen zugezogenen Helikoptereltern!* (https://www.zeit.de/kultur/2025-08/laermschutz-berlin-kneipen-nachtruhe-bewirtung-gerichtsurteil#cid-77007634 vom 5. August 2025)

Der RBB hatte unter dem Titel „***Gäste von Bar in Prenzlauer Berg dürfen auch nach 22 Uhr draußen sitzen*“** am 31.07.25 (siehe https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2025/07/pankow-streit-ordnungsamt-kneipe-sperrstunde-verwaltungsgericht.html) über den Beschluss berichtet:

„*Der Bezirk Pankow wollte nach Anwohnerbeschwerden die Sperrstunde für den Außenbereich einer Kneipe auf 22 Uhr festlegen. Das Verwaltungsgericht kippte das vorerst*.“

Das Bezirksamt Pankow setzte nach Anwohnerbeschwerden die Sperrstunde für die Außengastronomie eines Cafés in der Kastanienallee in Berlin-Prenzlauer Berg auf 22 Uhr fest. Die Betreiber des Cafés klagten dagegen und bekamen durch den o.g. Eilbeschluss vorerst Recht.

„*Das Entscheidende ist die Begründung des Gerichts. Denn die macht den Anwälten des Cafés Hoffnung auf ein Urteil mit Signalwirkung. Die Kastanienallee wird darin als Ausgehviertel beschrieben, in dem ohnehin viel Lärm herrscht. Eine "Blaupause" nennt der Anwalt des "Schwarz Sauer" den Eilbeschluss gegenüber dem rbb*.“

„*Schon 2004 beschäftigte das Thema Lärmschutz den Bezirk. Damals gab es erstmals eine Anwohnerbeschwerde gegen Lärm der umliegenden Kneipen in der Kastanienallee. Auf 22 Uhr wollte das Bezirksamt deshalb die Sperrzeiten vorverlegen. Nach Widerspruch und einem Runden Tisch wurde das 2005 vorerst abgewendet. Erst im August 2023 meldete sich wieder ein Anwohner nachts um 2:40 Uhr wegen angeblicher Ruhestörung. Es soll auch eine Unterschriftenliste mit den Namen neun weiterer Nachbarn gegeben haben, heißt es in der Schilderung des Gerichts*.“

Die Begründung des Gerichts ist bemerkenswert und lässt für den Schutz der Nachtruhe für Menschen in „*Ausgehvierteln*“ nichts Gutes ahnen:

Die Festlegung der Sperrzeit auf 22 Uhr wurde u.a. durch die Klage eines Anwohners im März 2024 (Az. VG 4 K 105/24) vor dem Verwaltungsgericht Berlin auf gaststättenrechtliches Einschreiten gegen den nächtlichen Betrieb eines Schankvorgartens des Cafés bewirkt (über die allerdings noch nicht entschieden ist). Der Anwohner wohnt etwa 100 m entfernt von dem Café.

„*Ein Mitarbeiter des Umwelt- und Naturschutzamts des Bezirksamts erstellte am 27. Juni 2024 eine Prognoseberechnung. Dabei legte er 44 Sitzplätze an 14 Tischen und einen maßgeblichen Immissionsort im 1. OG im Abstand von fünf Metern bei Betriebszeiten von 17:00 bis 4:00 Uhr zugrunde. Hinsichtlich der Schutzwürdigkeit liege eine Gemengelage nach Nr. 6.7 der TA Lärm vor, sodass als Grenzwert für ein Mischgebiet am Tag 60 dB(A) und nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr demnach 45 dB(A) anzunehmen seien. In der lautesten Nachtstunde werde ein Beurteilungspegel von*

65 dB(A) verursacht. Bereits zwei Personen würden zu einem Beurteilungspegel von über 45 dB(A) führen. Am Immissionsort [des klagenden Anwohners] werde hingegen nur ein Beurteilungspegel in der lautesten Nachtstunde von 43 dB(A) erreicht." (o. g. Beschluss der 4. Kammer des VG Berlin)

Die Kastanienallee weist aber noch eine Fülle anderer Geräuschquellen auf:

„Die Gegend ist vorliegend auch tatsächlich von einer Vielzahl an gastronomischen Einrichtungen geprägt, welche sich folglich als ortsüblich darstellen.

Daher halten sich, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden im Sommer, in der Straße eine große Anzahl an Menschen auf, welche sowohl die Außenbereiche der Gastwirtschaften frequentieren als auch sich im allgemeinen öffentlichen Straßenland aufhalten. So wird die Straße zum einen als Verkehrsfläche genutzt. Neben dem allgemeinen Fußverkehr passieren viele Menschen diese Straße auch, um von einer Gaststätte zu einer anderen zu ziehen und dabei alkoholische Getränke zu konsumieren.

Zum anderen handelt es sich bei der Straße aber auch um eine Verweilfläche. So nutzen (besonders in den Sommermonaten) viele Menschen die Bürgersteige der [Kastanienallee] ..., wie auch an anderer Stelle im Stadtgebiet (z.B. auf der Admiralbrücke oder dem Mehringdamm), die Bürgersteige zum Verweilen und den Konsum von an anderer Stelle erworbenen Getränken. Dieser Umstand lässt zum einen die Bedeutung der Geräuschimmissionen aus der streitgegenständlichen Gaststätte in den Hintergrund treten.

Zum anderen führt dies auch dazu, dass die Quelle des störenden Lärms jedenfalls nicht mit der erforderlichen Sicherheit der streitgegenständlichen Gaststätte als Störer zuzurechnen ist.

Hinzu kommt eine von Straßenbahnlinien rund um die Uhr befahrene Straße und dem damit verbundenen Straßenlärm. Insbesondere der Straßenbahnlärm zeichnet sich –im Gegensatz zum sonstigen Verkehrslärm – durch besondere Lärmspitzen … bei Bremsvorgängen aus.

Durch die nahegelegene Feuerwache fahren regelmäßig Rettungswagen unter Nutzung des Martinshorns durch die Straße.

Damit zeigt sich eine komplizierte, vielschichtige und über Jahrzehnte gewachsene Gemengelage an Lärmquellen."

Diese Situation ist auch einer der Gründe für die Entscheidung des Gerichts:

„Die Schließung des Außenbereichs der streitgegenständlichen Gaststätte nach 22:00 Uhr wird aufgrund dieser Gemengelage für keinen Anwohnenden zu einer nicht nur unerheblichen Verringerung der nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms zur Nachtzeit führen. Sie wird aufgrund der anderen verbleibenden (insbesondere nicht von Gaststätten stammenden) Lärmquellen nicht dazu führen, dass ein einziger Anwohnender besser, gesünder oder länger schlafen kann."

Ein zweiter wichtiger Grund ist die Frage, ob überhaupt schädliche Umwelteinwirkungen vorliegen.

„Die Beantwortung der Frage, ob schädliche Umwelteinwirkungen vorliegen, richtet sich nach objektiven Maßstäben. Zwar existieren keine verbindlichen rechtlichen Grenzwerte, wann Umwelteinwirkungen als schädlich anzusehen sind, wenn sie von einer Freiluftgaststätte ausgehen. Insbesondere ist die … Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm – vom 26. August 1998, … in welcher gebiets- und zeitbezogene Richtwerte für Lärmimmissionen sowie Verfahren zur Immissionsermittlung festgelegt werden, … auf Freiluftgaststätten nicht anwendbar.

Es bleibt insoweit einer tatrichterlichen Würdigung im konkreten Einzelfall vorbehalten, die Erheblichkeit der Lärmbelästigung unter Berücksichtigung der einzelnen Schallereignisse, ihres Schallpegels, ihrer Eigenart (Dauer, Häufigkeit, Impulshaltigkeit) und ihres Zusammenwirkens zu beurteilen-

*Die Zumutbarkeitsgrenze ist aufgrund einer umfassenden Würdigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Einbeziehung wertender Elemente wie **Herkömmlichkeit**, **soziale** und **allgemeine Akzeptanz** … zu bestimmen. Als Ausgangspunkt der Betrachtung kommt den Richtwerten der TA Lärm danach lediglich eine **indizielle** Bedeutung zu."*

Zur Bewertung der Akzeptanz stellt das Gericht fest:

„Die hier vorliegende Lärmsituation weist ein hohes Maß an sozialer und allgemeiner Akzeptanz auf. Dies zeigt sich vornehmlich am Fehlen einer belastbaren Beschwerdelage Die aktenkundigen Beschwerden stammen im Wesentlichen von einer Person, welche so weit entfernt wohnt, dass nach der Prognoseberechnung an deren Wohnung keine unzumutbare Immissionsbelastung mehr wahrgenommen werden kann."

„Erforderlich ist … der substantiierte und konkrete Vortrag über die Lärmereignisse, der sich nicht in der bloßen formularmäßigen Unterschriftsleistung erschöpfen darf.

Es bedarf einer kontinuierlichen, dauerhaften und belastbaren Beschwerdelage, völlig vereinzelte Beschwerden genügen nicht. An einer solchen fehlt es hier in Bezug auf alle Beschwerden, die nicht von [dem klagenden Anwohner] ... stammen."

Auf der anderen Seite gilt nach Auffassung des Gerichts:

„Auch eine allgemeine Akzeptanz ist gegeben. Die Gemengelage ist seit mehreren Jahrzehnten gewachsen und hat maßgeblich zur Entwicklung des Gebiets beigetragen, sie zeichnet die städtebauliche Qualität des Viertels regelrecht aus. Weiteres Indiz für eine allgemeine Akzeptanz ist die Dauerhaftigkeit der Gesamtsituation. Die Wandlung der [Kastanienallee] hin zu einem von gastronomischer und touristischer Nutzung geprägten Gebiet verlief vor mehreren Jahrzehnten. Allein die streitgegenständliche Gaststätte wird seit rund 32 Jahren betrieben. Die jetzige Geräuschkulisse ist nicht plötzlich entstanden, sondern organisch gewachsen und hat ihre jetzige Form seit langer Zeit.

Die vorliegende Gemengelage entspricht derjenigen in einer Vielzahl von Straßen in Berlin. Wie gerichtsbekannt ist, besteht ein ausgeprägtes außengastronomisches Angebot bis weit nach 22 Uhr in vielen ***Ausgehvierteln*** *Berlins, beispielweise in der Simon-Dach-Straße in Friedrichshain, auf dem Mehringdamm in Kreuzberg oder in der Weserstraße in Neukölln. Diese Situation wird nicht nur hingenommen, sondern auch von einer Vielzahl an Berlinern aktiv in Anspruch genommen. Sie stellt jedenfalls in belebten Innenstadtquartieren … den sozialen Standard dar."*

„Ein innerstädtisches Quartier kann nicht die von seinen Bewohnenden geschätzten Vorteile der kurzen Wege und vielfältigen Angebote ohne die damit zwingend einhergehenden Emissionen bieten. ***Jedenfalls die dort erst seit wenigen Jahrzehnten wohnenden Bewohner sind in Kenntnis der besonderen Gemenge- und Immissionslage in einer hochverdichteten Innenstadt in diese Gegend gezogen****. Es handelt sich im Wesentlichen um für innenstädtische Verhältnisse, zumal in Berlin, typische Belastungen. Wie die hier durchgeführte alternative Prognoseberechnung für lediglich zwei Personen zeigt, … würde eine Nichtberücksichtigung der allgemeinen Akzeptanz andernfalls dazu führen, dass Außengastronomie und Schankvorgärten jedenfalls vor den für Berlin üblichen Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss, die gerade die städtebauliche Qualität vieler Innenstadtbereiche in Berlin ausmachen, nach 22 Uhr immer rechtswidrig wären. Es ist nicht ersichtlich, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber den seit Jahrzehnten in großen Teilen der Innenstadt von Berlin bestehende Zustand für rechtswidrig erklären wollte."*

Die Achtung vor der rechtsstaatlichen Gewaltenteilung gebietet Zurückhaltung bei der Bewertung richterlicher Entscheidungen. Dennoch seien ein paar Anmerkungen erlaubt.

- Fragwürdig ist die Bestimmung des Schutzniveaus. Dass „*den Richtwerten der TA Lärm lediglich eine* ***indizielle*** *Bedeutung zu[kommt]*", lässt die Frage offen, wie denn dann das Schutzniveau bestimmt wird. Offensichtlich macht das Gericht das Vorliegen „*schädlicher Umwelteinwirkungen*" von einer qualifizierten und substantiierten Beschwerdelage größeren Umfangs abhängig, ohne auf das individuelle Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit einzugehen, das durch Störungen des Schlafs verletzt sein könnte. Es befasst sich auch nicht mit der Frage, welche Hindernisse es für eine solche Beschwerdelage gibt. Den Betroffenen kann da nur empfohlen werden, eine solche systematisch zu organisieren und vor allem die Betroffenen mit den höchsten Belastungen zu aktivieren.
  Das Gericht sieht offensichtlich auch keine Notwendigkeit, dass die städtischen Behörden im

Sinne des Vorsorgeprinzips das Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen zu vermeiden versuchen, obwohl das aktuell gängige Praxis in Berlin ist (Festlegen der Sperrzeit auf Grund eine Geräuschimmissionsprognose für die Außengastronomie, siehe unten). Gerade beim Schutz der Nachtruhe sind objektive, an den medizinischen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung orientierte Schutzziele – gerade diese sind ja in der TA Lärm formuliert – erforderlich und nicht nur subjektive Befindlichkeiten, die bei unbewussten Schlafstörungen, wenn überhaupt, dann nur indirekt wahrnehmbar sind (z.B. durch das Gefühl, schlecht geschlafen zu haben).

- Die Vielzahl der Quellen ist kein Grund nicht zu handeln. Mehr oder weniger konstanter Kneipenlärm und intermittierende Ereignisse wie einzelne Straßenbahnvorbeifahrten sind separat gut wahrnehmbar und wirkungsvoll. Deshalb kann die Minderung einer Quelle durchaus spürbar sein. Hier zeigt sich auch, dass die traditionelle Lärmaktionsplanung, die sich grundsätzlich mit Mehrfachbelastungen befassen soll, in „*Ausgehvierteln*“ zu kurz greift, da sie in der Regel Freizeitlärmquellen nicht betrachtet.
- Das Gericht geht zu Unrecht davon aus, dass in den Ausgehvierteln der „*soziale Standard*“ hingenommen wird. Dem ALD ist z.B. der langjährige Kampf der Betroffenen in der Weserstraße aus persönlichen Kontakten bekannt. Eine Umfrage des Tagesspiegels vom 22.08.2025 mit der Frage „*Muss Kneipenlärm nach 22 Uhr toleriert werden?*“ wurde von 48 % abgelehnt, 47 % stimmten zu, 5 % waren unentschieden (3.679 Beteiligte).
- Fragwürdig ist ferner die Argumentation, dass durch die Klassifizierung des betroffenen Bereiches als Mischgebiet per se keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen:

  „*Ein Mischgebiet dient dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, § 6 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Dabei geht der Verordnungsgeber davon aus, dass insbesondere Schank- und Speisewirtschaften das Wohnen jedenfalls nicht wesentlich stören und erklärt sie daher nach § 6 Abs. 2 Nr. 3 2. Alt. BauNVO in solchen Gebieten für allgemein zulässig. Es handelt sich folglich schon dem Grunde nach um ein Gebiet, in welchem gaststättentypische Belästigungen zur Ortsüblichkeit gehören*.“

Wie geht es weiter?

Der RBB berichtet am 30.08.25 „*Der ewige Streit um Lärm – Berliner Wirte wollen abends länger öffnen*“ (siehe https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2025/08/berlin-aussen-gastronomie-restaurants-bars-mitte-ruhezeiten.html):

„*Laut Pankows Ordnungsstadträtin Manuela Anders-Granitzki (CDU) gibt es in Pankow rund 1.600 Gastronomiebetriebe. Aber sie lösen weniger als zehn Prozent aller Lärmbeschwerden im Bezirk aus, so die Stadträtin gegenüber rbb|24: "Die meisten Beschwerden haben wir wegen Haus- und Nachbarschaftslärm." Wenn es aber Lärmkonflikte um Kneipen und Restaurants gebe, dann mit dem Schwerpunkt Prenzlauer Berg*.“

„Deshalb erhofft sich die Stadträtin vom Urteil im Hauptverfahren zum "Café Schwarz Sauer" klare Richtlinien für ihre Verwaltung. Denn die Rechtslage ist nur scheinbar klar: Wenn ein Gastronom Tische auf der Straße bewirtschaften möchte, muss er das beim zuständigen Bezirksamt beantragen. Das Amt erstellt dann eine sogenannte Lärmprognoserechnung: Wie laut wird es wohl werden, je nach Fläche und Besetzung der beantragten Außengastro. Dann wird geschaut, um welche Wohnlage es sich handelt. Meistens ergeht dann die bezirkliche Auflage, draußen um 22 Uhr zu schließen. Aber eben nicht immer – wie man an den unterschiedlichen Auflagen in der Kastanienallee in Pankow und dem Weinbergsweg in Mitte sehen kann.“

3.2. Pedelecs ersetzen Autofahrten

Das Mobilitätsforum Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität weist auf eine Studie hin, in der nachgewiesen wurde, dass die Nutzenden von Pedelecs etwa 43 % ihrer Autofahrten ersetzen, soweit sie über ein Kfz verfügen (Studie der Bergischen Universität Wuppertal „*Pedelecs ersetzen Autofahrten*“, https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/_texte/Studie_E-Bikes-ersetzen-Autofahrten_2025.html vom 26.9.2025).

„Pedelecs ersetzen fast jede zweite Autofahrt ihrer Nutzerinnen und Nutzer. Zu diesem Ergebnis kommt eine ***Studie*** *im Fachjournal „International Journal of Sustainable Transportation". [Arning, Leonard, Kaths, Heather(2025): „****Further, steeper, greener: Implications from an electric bicycle mode choice model****"] Die Nutzerinnen und Nutzer von Pedelecs lassen sich zudem nicht so leicht von fehlender oder mangelhafter Radinfrastruktur abschrecken wie Radfahrende auf konventionellen Fahrrädern.*

Konkret ergab die Studie, dass die Pedelec-Nutzenden 43,1 Prozent ihrer Fahrten und 63,2 Prozent ihrer zurückgelegten Kilometer ohne die Pedelecs mit dem Auto zurückgelegt hätten. Dies unterstreiche das erhebliche Potenzial zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen, stellt die Studie heraus."

Das Abstract der Studie (korrigierte Übersetzung in Word) lautet:

"*Elektrofahrräder verändern die aktive Mobilitätslandschaft, erhöhen die Akzeptanz aktiver Verkehrsmittel und bieten Vorteile für Umwelt und Gesundheit. Diese Studie untersucht die Wahl des Elektrofahrradmodus und welche anderen Verkehrsmodi sie ersetzen. … Das Modell basiert auf 194.524 Fahrten aus der Studie "Mobilität in Deutschland", angereichert mit Daten zu Straßengradienten, Raumtypologie, ÖPNV-Abfahrten und Umfang der Fahrradinfrastruktur…. Unsere Ergebnisse widersprechen der Gleichsetzung von Elektrofahrrädern mit herkömmlichen Fahrrädern …und unterstreichen deren unterschiedliche Eigenschaften…... Die Entscheidung für ein Elektrofahrrad wird im Vergleich zur Entscheidung für ein herkömmliches Fahrrad weniger von der Verfügbarkeit der Fahrradinfrastruktur und der Länge einer Fahrt beeinflusst. Tatsächlich sind Elektrofahrräder in Bezug auf die Entfernungsempfindlichkeit näher am Auto als an herkömmlichen Fahrrädern. Bei beiden Fahrradtypen ist die Wahl des Verkehrsmittels stark und in gleicher Weise von der Steigung abhängig, wobei dieser Effekt auch vom Alter abhängt. 43,1 % der Fahrten mit dem Elektrofahrrad und 63,2 % der Kilometer mit dem Elektrofahrrad hätten wir mit dem Auto zurückgelegt, wenn kein E-Bike zur Verfügung gestanden hätte, was ihr erhebliches Potenzial zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO2-Emissionen unterstreicht. Diese Ergebnisse unterstützen die Rolle von E-Bikes bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilität, indem sie Autofahrten ersetzen und den Zugang zu aktiven Verkehrsmitteln erweitern*."

3.3. Lärm und Müll durch die abendliche Nutzung von Gaststätten und Spätis im Uni-Viertel von München

Die Belästigung durch Lärm der Außengastronomie ist ein Dauerstreitthema in Deutschland. Im August 2025 gab es in München in der Maxvorstadt eine Eskalation dieses Streites infolge der Einführung eines Verkaufsverbots von alkoholischen Getränken ab 22:00 Uhr. Die Konflikte werden zusätzlich überlagert durch „*Alt gegen Jung*" und „*Reich gegen arm*" (siehe unten, Artikel der TAZ)

Auslöser waren massive Beschwerden über den Lärm und die Vermüllung in der Maxvorstadt. Die „*Nachbarschaftsinitiative für eine l(i)ebenswerte Maxvorstadt*" hat am 10.08.2025 eine Petition gestartet, die bis zum 09.02.2026 läuft (https://www.openpetition.de/petition/online/ruecksicht-statt-laerm-und-muell-fuer-eine-ruhige-und-saubere-maxvorstadt).

„Die Maxvorstadt ist ein lebendiger Stadtteil – und soll es bleiben. Doch in den vergangenen Monaten hat die nächtliche Lärmbelastung und Verschmutzung durch Feiernde im öffentlichen Raum ein Maß erreicht, das die Lebensqualität massiv beeinträchtigt.

- *Lärm: Messungen belegen Werte bis zu 89,5 dB mitten in der Nacht – vergleichbar mit Straßenlärm oder einem Presslufthammer.*
- *Vermüllung: Zurückgelassene Flaschen, Plastikbecher, Scherben, Erbrochenes und Urin verschmutzen Straßen, Plätze und private Höfe.*
- *Gesundheits- und Sicherheitsrisiken: Glasscherben gefährden Kinder, Hunde und Radfahrer; zunehmende Rattenplagen bedrohen Hygiene und Umwelt.*
- *Teilweise aggressives Verhalten bei Trunkenheit."*

„*Wir fordern den Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt der Landeshauptstadt München auf, wirksame und verhältnismäßige Maßnahmen zur Reduzierung der nächtlichen Lärmbelästigung und Vermüllung im öffentlichen Raum umzusetzen*."

U.A. wird gefordert:

- „*Verstärkte Präsenz des kommunalen Ordnungsdienstes bzw. der Polizei in den Abend- und Nachtstunden*
- *Aufklärungskampagnen und Hinweisschilder für mehr Rücksichtnahme*
- *Verpflichtende Beteiligung der Gastronomie und Kioske an Präventionsmaßnahmen*
- *Überprüfung und ggf. Einschränkung der Kiosk- und To-Go-Genehmigungen (Alkohol, Öffnungszeiten)"*

Beide Seiten – Anwohner und Betreiber der Gaststätten und Einkaufskiosken stellen ihre Positionen in dem Video der ARD vor: „*München: Streit um Spätis im Univiertel*" vom 21.08.2025, siehe https://www.ardmediathek.de/video/abendschau-der-sueden/muenchen-streit-um-spaetis-im-univiertel/br/Y3JpZDovL2JyLmRlL2Jyb2FkY2FzdC9GMjAyNFdPMDE3MjkzQTAvc2Vjd-Glvbi84MDFjYWVhYS1lMTNiLTQ0NWMtYmQ5YS0xNmU1MWQ4ZDI0MjY.

Das Kreisverwaltungsreferat (KVR), eine Art „*Innenministerium"* der Stadt hatte schon Anfang August vorher reagiert und einer Gaststätte und fünf Einkaufskiosken oder „Spätis" den Verkauf von Bier ab 22 Uhr ab dem 09.08.2025 untersagt.

(Siehe unter Anderem:

Süddeutsche Zeitung vom 06.08.2025 „*Nach Anwohner-Beschwerden – Spätis im Uni-Viertel sollen nachts kein Bier mehr verkaufen dürfen"*

https://www.sueddeutsche.de/suche?search=Sp%C3%A4tis+im+Uni-Viertel&searchType=title-search*:*

„Anwohner beschweren sich im Uni-Viertel über Lärm und Müll von jungen Menschen, die draußen feiern. Die Stadt reagiert darauf mit einem Alkoholverbot für Kioske ab 22 Uhr. Doch die Betreiber wollen sich wehren."

Und **Abendzeitung** vom 06.08.2025 „*Kein Bier mehr nach 10: Stadt erlässt neue Verbote***"**

„*Um die Uni gab es zuletzt viel Ärger um nächtlichen Lärm und Dreck. Jetzt greift die Stadt durch – mit neuen Regeln rund um die Schellingstraße. Nacht-Kiosk-Betreiber sind entsetzt. Dass das KVR neue Regeln erlässt, finden sowohl Grüne als auch SPD- und CSUler richtig. „Es ist für die Anwohnenden nicht mehr tragbar", sagt die Chefin des örtlichen Bezirksausschusses Svenja Jarchow (Grüne). „Wir müssen jetzt Dinge ausprobieren, die den Anwohnern helfen." Ansonsten bestehe die Gefahr, dass sie klagen."*

Die Verbote stießen auf den massiven Widerstand bei Studierenden und jungen Anwohnern. Die Kiosk-Betreiber meldeten erhebliche Umsatzeinbußen und Existenzängste. Daraufhin hob das Kreisverwaltungsreferat das Verbot – zumindest vorübergehend – auf (siehe T-Online.de vom 20.08.2025 „*Umstrittenes Bierverbot im Univiertel aufgehoben*", https://muenchen.t-online.de/region/muenchen/id_100871148/muenchen-spaeti-und-bierverbot-im-univiertel-aufgehoben-csu-empoert.html und die Pressemitteilung des Münchener Kreisverwaltungsreferats vom 19. August 2025 **(**Quelle**: Bierverkauf im Univiertel – Landeshauptstadt München):**

„*Das Bier-Verkaufsverbot ab 22 Uhr im Uni-Viertel wird bis auf Weiteres außer Vollzug gesetzt, um eine gute Lösung finden zu können, die die Interessen von Anwohner*innen wahrt und gleichzeitig Freiräume für junge Menschen erhält. Das teilt Bürgermeister Dominik Krause mit: „Ich habe heute das KVR angewiesen, das Bier-Verkaufsverbot ab 22 Uhr für die fünf Kioske im Uni-Viertel außer Vollzug zu setzen. Junge Menschen brauchen in unserer Stadt Räume, wo sie sich aufhalten und feiern können, das gilt insbesondere für das Uni-Viertel. Junge Menschen sind besonders häufig von Armut betroffen, viele können sich Kneipen und Bars schlicht nicht leisten. Günstige Alternativen wie Kioske sind deshalb wichtig, um Gemeinschaft unabhängig vom Geldbeutel zu ermöglichen. Deshalb wird das Verbot zum Verkauf von Flaschenbier ab 22 Uhr außer Vollzug gesetzt,*

*was faktisch bedeutet, dass ab kommendem Freitag [22.08.2025] wieder nach 22 Uhr Flaschenbier bei den Kiosken gekauft werden kann. Auch das Verbot zum Verkauf von To-Go-Alkohol ab 22 Uhr für die konzessionierte Gaststätte wird ab dann vorerst außer Vollzug gesetzt.“ „Gleichzeitig stehen die Kiosk-Betreiber*innen in der Pflicht, für Ruhe – auch im weiteren Umgriff ihrer Kioske – zu sorgen, etwa durch den Einsatz von* ***Silencern***[11]*.“*

„Sollte sich in den kommenden Wochen erweisen, dass ein gutes Miteinander nicht möglich ist und die nächtlichen Belästigungen anhalten, werden wir das Bier-Verkaufsverbot für Kioske ab 22 Uhr wieder vollziehen müssen“.

Eine besondere und problematische Note in diesen Konflikt bringt die TAZ in ihrem Artikel vom 19.8.2025, in dem sie die Anwohner auf die Reichen mittleren Alters reduziert: „*Bayrischer Regelungswahnsinn – Chipsverbot*[12] *nach 20 Uhr*“ (https://taz.de/Regel-Wahnsinn-der-CSU-Chipsverbot-in-Muenchen/!6105086/):

… „*in der Stadt, im Uni-Viertel, soll es keinen Lärm geben. Den gestopften Bürgern mittleren Alters, die so hip und offen tun, ist es am Starnberger See mit den ganzen uralten Ex-Managern viel zu langweilig. Sie leben im sanierten Luxus-Loft in der Maxvorstadt und wollen das Drumherum auch nach ihren Vorstellungen haben. Scampi beim Edel-Italiener – ja, gewissermaßen ein Grundnahrungsmittel. Junge Gustl-Trinker*[13] *auf der Straße – nein*.“

3.4. Ausgewählte Berichte über Lärmprobleme in den Medien

Lärmprobleme finden zurzeit nicht die größte Beachtung in den Medien, besonders nicht in denen überregionaler Natur. Deshalb macht der ALD im Folgenden gern auf solche Berichte aufmerksam. Allerdings gibt es zur Lärmaktionsplanung und zu Tempo 30 in den Innenstädten aktuell eine Fülle von Berichten, die wir deshalb nur exemplarisch darstellen können.

Zürich führt weitreichende Betriebsbeschränkungen für Laubbläser und -sauger ein ARD, ZDF am 28.09.2025

- ARD vom *28.09.2025 „Laubbläser in Zürich nur noch eingeschränkt erlaubt*“
  „Laubbläser dürfen in Zürich bald nur noch elektrisch laufen – und das auch zeitlich beschränkt. In einer Volksabstimmung stimmte eine Mehrheit für restriktive Regeln.“
  https://www.tagesschau.de/ausland/europa/schweiz-zuerich-laubblaeser-volksabstimmung-100.html
- ZDF vom 28.09.2025 *„Laubbläser in Zürich nur noch im Herbst*“
  https://www.zdfheute.de/politik/ausland/laubblaeser-zuerich-volksabstimmung-schweiz-100.html?at_medium=Social%20Media&at_campaign=ZDFheuteApp&at_specific=ZDF-heute&at_content=Android
  „*Sie erleichtern dem Einen die Arbeit, doch die Allermeisten nervt ihr Lärm: Laubbläser. Zürich hat nun über neue Regel zur Nutzung abgestimmt und den Gebrauch stark eingeschränkt*.“
  „*In Zürich wird der Einsatz von Laubbläsern und Laubsaugern künftig stark eingeschränkt. In einer Volksabstimmung in der größten Stadt der Schweiz sprachen sich 61,7 Prozent für restriktive Regeln aus.“*

---

[11] *„Ob auf ein entspanntes Feierabendbier oder Feiern bis in die Morgenstunden: Bar- und Clubbetreiber*innen wollen für ein buntes Nachtleben sorgen, in dem alle auf ihre Kosten kommen. Doch sie haben immer wieder mit Beschwerden zu kämpfen. Den Anwohner*innen ist es zu laut. Meistens geht es um die Außenbereiche. Deshalb haben Münchner Bars einen neuen Beruf erfunden: Sie stellen* ***Silencer*** *ein. Eine Münchner Sonderform des Türstehers, die 2010 zusammen mit dem Rauchverbot per Volksentscheid entstanden ist*.“ (https://muenchen.mitvergnuegen.com/2024/muenchen-hakt-nach-silencer-nachtleben/)

[12] In Zusammenhang mit dem Verkaufsverbot von Alkohol gab es angeblich auch ein Verbot des Verkaufs von Chips. Dazu das KVR: *„Das KVR hat entgegen medialer Berichterstattung nie ein Verbot für den Verkauf von Chips ausgesprochen.*
Es gilt für den Einzelhandel generell der Ladenschluss nach 20 Uhr. Für „Spätis“ wie in anderen Bundesländern, die ein umfängliches Warensortiment über 20 Uhr hinaus verkaufen dürfen, gibt es in Bayern keine rechtliche Grundlage.“ (**Bierverkauf im Univiertel – Landeshauptstadt München**)

[13] Für die Nichtbayern: „Als *Gustl* werden im bairischen Sprachraum des Öfteren in umgangssprachlicher Kurzform Biere der Marke Augustiner-Bräu bezeichnet. https://de.wikipedia.org/wiki/Gustl

Die **Details zur Volksabstimmung** (vorgesehene rechtliche Änderung, Begründung der Initiative, Argumente der Gegenseite usw. sind der Unterlage der Stadt zu insgesamt 6 Referenden am 28.09.2025 zu entnehmen:

Stadt Zürich „*Zürich stimmt ab*“ - 28. September 2025. https://app.statistik.zh.ch/wahlen_abstimmungen/data_prod/geschaefte/3_261_20250928/261851_a27f8f05-4085-4f40-8309-51c53be1f08a.pdf

Die Argumente der Gegenseite :

„*Arbeitsgeräte verbieten? Nein zur unsinnigen Verbotskultur Schon seit über 20 Jahren sind in der Stadt Zürich bei der Stadtverwaltung, beim Gewerbe und bei Privaten Laubbläser und Laubsauger im Einsatz. Sie bringen eine wesentliche Arbeitserleichterung für Gärtnerinnen und Gärtner, Hauswartungen, Reinigungskräfte, Landwirte und weitere Berufsgruppen. Nun hat die rot-grüne Mehrheit im Stadtzürcher Gemeinderat ein weitgehendes Verbot dieser spezifischen Arbeitsgeräte beschlossen. Die Fraktionen der FDP, SVP und Die Mitte/EVP haben das Parlamentsreferendum ergriffen, damit die Stimmbevölkerung darüber entscheiden kann*.“

„*Früher waren Laubbläser und Laubsauger oft benzinbetrieben und laut – das hat sich geändert. Moderne, akkubetriebene Geräte sind deutlich leiser, kaum lauter als ein Haarföhn. Selbst diese leisen Geräte sollen nach dem Willen der Mehrheit während neun von zwölf Monaten grundsätzlich verboten sein. Ein Kompromissvorschlag der Minderheit des Gemeinderats, welcher die akkubetriebenen Geräte ganzjährig erlaubt hätte, wurde abgelehnt. Das Argument «Lärm» der Mehrheit für das Verbot wirkt somit wie ein Vorwand.*“

Zur **Genese des Konflikts und zur internationalen Einbettung** berichtete SWI swissinfo.ch – die Zweigniederlassung der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft – unter dem bezeichnenden Titel „*Kulturkrieg um Laubbläser: In Zürich entscheidet das Stimmvolk*“ vom 09. September 2025 (https://www.swissinfo.ch/ger/ungewohnliche-schweiz/kulturkrieg-um-laubbläser-in-zürich-entscheidet-das-stimmvolk/89929270)

„*Die grösste Schweizer Stadt wird am 28. September über strenge neue Regeln für Laubbläser abstimmen. Ist der ganze Lärm um diese Geräte gerechtfertigt?*“

„*… die Lage ist nicht so einfach. Während der Debatten im Stadtparlament schwenkte zum Beispiel ein rechter Gegner des Gesetzes mitten im Sitzungssaal einen elektrischen Laubbläser und wurde dabei mit dem argentinischen Präsidenten Javier Milei verglichen, der mit einer Kettensäge aufgetreten ist.*“

„*Letztlich stiess die Abstimmung in den Medien auf ein ungewöhnlich hohes Interesse, wobei Journalistinnen und Journalisten nicht nur auf das skurrile Potenzial, sondern auch auf die grössere Bedeutung der so genannten «Laubbläser-Kriege» aufmerksam wurden, wie die Westschweizer Zeitung Le Temps sie nannte*.“

„*Die französische Zeitung Le Monde sieht in der Abstimmung einen kleinen Kampf in den globalen «Kulturkriegen» zwischen einem gutmeinenden urbanen linken Lager und dessen «anti-woker» Gegenreaktion.*“

„*Befürwortende der Regelung betonten, dass Zürichs Laubbläser-Strategie keinen Sonderfall darstelle: Die zweitgrösste Schweizer Stadt, Genf, hat bereits ähnliche Regeln eingeführt*“ (siehe https://www.ge.ch/souffleuses-feuilles-regles-suivre#:~:text=A%20Gen%C3%A8ve%2C%20l'utilisation%20des,samedi%20entre%209h00%20et%2018h00).

„*In den USA haben über hundert Städte benzinbetriebene Laubbläser verboten oder eingeschränkt; Kalifornien hat sämtliche benzinbetriebenen Gartengeräte gleich ganz abgeschafft.*“

Wie sieht die Rechtslage in Deutschland aus?

Die Betriebszeiten von Geräten und Maschinen werden bekanntlich in der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) im Abschnitt 3 – Betriebsregelungen für Geräte und Maschinen festgelegt.

Nach § 7 Betrieb in Wohngebieten dürfen in reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, Sondergebieten, die der Erholung dienen, Kur- und Klinikgebieten und Gebieten für die Fremdenbeherbergung Laubbläser ohne EU-Umweltzeichen nur werktags von 9:00-12:00 und 15:00-17:00 betrieben werden.

Nach § 8 „*Betrieb in empfindlichen Gebieten*“ können die Länder „*weitergehende Regelungen für Einschränkungen des Betriebs von Geräten und Maschinen … in von ihnen als empfindlich eingestuften Gebieten treffen.*“

Berlin hat von der Ermächtigung Gebrauch gemacht und den Schutz auf Dorf-, Misch-, Urbane und Kerngebiete ausgeweitet. Speziell **der Betrieb von Laubbläsern ist grundsätzlich von März bis August eines Jahres** verboten (siehe https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/informationen-zum-laermschutz/weitere-informationen-und-dokumente und die Grafik der „*VERBOTSZEITEN für Geräte und Maschinen in Gebieten mit Wohnnutzung und öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen gemäß § 6 LImSchG Bln und § 7 der 32. BImSchV* “ unter https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/laerm/informationen-zum-laermschutz/verbotsszeiten-geraete-maschinen_32bimschv-limsch-gbln.pdf?ts=1758784906 Stand 20.02.2025).

München hat mit der „*Hausarbeits- und Musiklärmverordnung*“ vom 15. August 2023 bzw. vom 05. August 2003 für nichtgewerbliche Nutzung über die 32. BImSchV hinaus auch den Betrieb am Samstagnachmittag verboten https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/340.html).

Wie Verkehrsberuhigung erfolgreich wird
Deutschlandfunk am 19.07.2025

https://www.deutschlandfunk.de/erfolgreiche-verkehrsberuhigung-100.html

Enthalten ist auch eine hörenswerte Audiodatei zu einem strittigen Verkehrsversuch in der Weißenburger Straße in München Haidhausen: https://www.deutschlandfunk.de/verkehrsberuhigung-wie-geschaeftsleute-und-anwohner-mitnehmen-100.html.

Die Stadt München berichtet über diesen Verkehrsversuch (https://muenchenunterwegs.de/angebote/weissenburgerstrasse):

„*Ab August 2024 war die Weißenburger Straße zwischen dem Weißenburger und Pariser Platz für ein Jahr eine **Fußgängerzone.** Sie wurde mit Pflanzgefäßen, Sitzgelegenheiten, Radabstellanlagen und Hochbeeten umgestaltet. Die Testphase endete am 29. Juli 2025. Der Straßenabschnitt wurde danach wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt und damit auch wieder für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben.*“

„*Mit Abschluss der Testphase werden die Erkenntnisse aus den begleitenden Erhebungen einer fachlichen Prüfung und Auswertung unterzogen. Dabei fließen nicht nur die Ergebnisse der Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen vor und während der Testphase ein, sondern auch die Ergebnisse umfangreicher Befragungen sowie die Rückmeldungen aus Informationsveranstaltungen, Bürgersprechstunden und dem E-Mail-Feedback.*“

„*Die Ergebnisse der Evaluation sollen in einer Abschlussveranstaltung vorgestellt werden*.“

Dazu ist noch kein Termin festgelegt worden (Stand 06.10.2025).

Die „*Resultate [der Evaluation] bilden die Grundlage für eine Empfehlung an den Stadtrat zum weiteren Vorgehen. Diese Empfehlung kann neben einer dauerhaften Einrichtung einer Fußgängerzone in der Weißenburger Straße oder einer Ablehnung auch eine Kompromisslösung umfassen. Die finale Entscheidung über das weitere Vorgehen trifft der Stadtrat*.“

Wie allgemein üblich, gibt es für den notwendigen Kfz-Verkehr (Anwohner, Gütertransporte) Ausnahmeregelungen:

„*Das Anliefern von Waren ist montags bis freitags je zwischen 22.30 und 12.45 Uhr erlaubt; samstags und an Tagen vor Feiertagen ist die Anlieferung nur vormittags bis 12.45 Uhr, an Sonn- und Feiertagen nur abends ab 22.30 Uhr erlaubt. Wer außerhalb dieser Zeiten anliefern möchte, benötigt eine gesonderte Zufahrtserlaubnis. Auch alle, die einen Stellplatz auf Privatgrund nutzen, der nur über die Fußgängerzone erreichbar ist, sowie bewegungseingeschränkte Personen und Patient*innen, die vor Ort eine Praxis besuchen, können eine Zufahrtserlaubnis beantragen*."

(https://muenchner-zeitung.com/2024/08/13/aus-dem-rathaus/die-weissenburger-strasse-als-temporaere-fussgaengerzone/)

Auf der abgesenkten Fahrbahn dürfen Fahrräder und E-Tretroller in Schrittgeschwindigkeit fahren.

Der Münchener Verkehrsversuch bestätigt die bekannte Erkenntnis, dass grundsätzlich nachhaltige Veränderungen im Straßenraum häufig auf Widerstand und Ängste stoßen, wie der Deutschlandfunk berichtet:

„*Verkehrsberuhigungsmaßnahmen stoßen oft auf Ablehnung und sogar Proteste von Anwohnern, Handwerkern und Geschäftsleuten vor Ort. Im Extremfall kommt es zu Klagen gegen die Stadt durch Bürger. Es gibt zwei Hauptgründe:* ***Anwohner*** *fürchten steigende Mieten und* ***Geschäftsleute*** *fürchten Umsatzeinbußen, wenn Parkplätze für Kunden wegfallen oder für Lieferanten keine Ladeflächen mehr zur Verfügung stehen.*"

„*Wie kann man die Ängste von Anwohnern und Geschäftsleuten ausräumen? Die Möglichkeiten umfassen im Wesentlichen drei Bereiche: Erstens* ***Kommunikation*** *und frühzeitige Einbindung der Anwohner, zweitens* ***Probephasen*** *und richtige Zeitplanung sowie schließlich drittens eine* ***ansprechende Gestaltung***"

Allerdings gibt es auch Stimmen, die von Anfang an den Verkehrsversuch positiv bewertet haben. So stellt die Inhaberin eines italienischen Feinkostgeschäfts fest, dass viel mehr Menschen „*mit einer* ***Ruhe*** *durch die Straßen gehen*" und sich die Lebensqualität erhöht hat. Für ihr Geschäft hat dies den Umsatz erhöht.

Zur höheren Akzeptanz trägt auch bei, dass München „*immer häufiger mit einer sogenannten* ***Drei-L-Zone*** *[arbeitet]. Das steht für "laden – liefern – leisten". Diese Zonen stehen also auch Handwerkern und Anlieferern zur Verfügung.*"

„*Für die* ***Einzelhändler*** *zeigt sich: Meist profitieren sie von der Verkehrsberuhigung, ihre Umsätze erhöhen sich. Eine Fußgängerzone entschleunigt, führt auch zu höheren Fußgängerfrequenzen, Passanten nehmen Geschäfte und Schaufenster mehr wahr*."

„*Wichtig sei [… auch], Verkehrsberuhigungsmaßnahmen* ***sozial abzufedern*** *– durch Schutz vor steigenden Mieten, faire Parkregelungen und indem Anwohner eben mit ihren Bedürfnissen in die Projekte miteingebunden werden*."

Nicht explizit erwähnt wird das Problem einer potenziellen Verlagerung des motorisierten Verkehrs in die Nachbarstraßen. Erfahrungen in Berlin mit der gescheiterten Einführung einer probeweisen „Flaniermeile" (Sperrung für den Autoverkehr) auf einem Abschnitt der Friedrichstraße in Berlin-Mitte ab August 2020 zeigen, dass die isolierte Beschränkung auf eine Straße problematisch sein kann. Die erfolgreiche Klage einer Geschäftsinhaberin in einer der Parallelstraßen wegen des Mehrverkehrs hatte dazu geführt, dass die Friedrichstraße wieder für den Kfz-Verkehr freigegeben wurde.

Nicht ohne Grund nannte sich das erste große bundesweite Modellvorhaben von 1980 bis 1993 „**Flächenhafte Verkehrsberuhigung**".

Wiesbadener Geschäfte führen "Stille Stunde" ein
Hessenschau vom 06.07.2025

Die Hessenschau berichtet über eine Initiative der Stadt Wiesbaden, zu bestimmten Zeiten eine „*Stille Stunde*“ einzuführen (https://www.hessenschau.de/panorama/reizflut-sinkt-geschaefte-in-wiesbaden-fuehren-stille-stunde-ein-v1,wiesbaden-stille-stunde-100.html vom 06.07.25).

Jeweils donnerstagnachmittags wird zwischen 15 und 17 Uhr eine "*Stille Stunde*" in der Innenstadt eingeführt.

„Die Beleuchtung in Geschäften wird reduziert, Hintergrundmusik ausgeschaltet, und auf Lautsprecherdurchsagen soll so weit wie möglich verzichtet werden. Zudem will die Stadt Ruhepunkte oder persönliche Beratungstermine anbieten.

Die Maßnahme soll Menschen mit sensorischen Empfindlichkeiten entlasten: Denn für viele mit Autismus, ADHS, Angststörungen, Migräne oder Long-Covid kann Einkaufen schnell zur Belastung werden. Die Reizflut wird von diesen Menschen oft viel intensiver wahrgenommen.“

Aber auch für den “normalen“ Kunden „soll die "Stille Stunde" auch zu einer angenehmeren Einkaufsatmosphäre beitragen. Nach Angaben der Stadt komme das nicht nur den Kundinnen und Kunden, sondern auch den Mitarbeitenden zugute. Bundesweit sei Wiesbaden die erste Kommune, die auf eine flächendeckende "Stille Stunde" in der Innenstadt setzt.“

„Insgesamt beteiligen sich mehr als zwanzig Geschäfte an der Initiative. Die Umsetzung bleibt für die Unternehmen und Geschäfte freiwillig. Vereinzelt hat es in Hessen bereits Initiativen für "Stille Stunden" gegeben - etwa in Heusenstamm, wo ein Supermarkt bereits im Sommer 2023 begann, einmal wöchentlich zwei Stunden auf Durchsagen und Musik zu verzichten.“

Autoposer in Bremen und Bremerhaven
buten un binnen vom 26.07.2025

Diese sind ein länger bestehendes Problem für die Anwohnerinnen und Anwohner in bestimmten Straßen in den beiden Städten. Deshalb wurden in beiden Orten neben straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen und vermehrter Kontrolle bauliche Maßnahmen getroffen, in Bremen das „Berliner Kissen“ und in Bremerhaven der „Kölner Teller".

Über die Bewertung der Maßnahmen berichtet der lokale Nachrichtenkanal „buten un binnen“ vom 26. Juli 2025 „*Was haben die Maßnahmen gegen Autoposer in der Überseestadt gebracht?*“ (https://www.butenunbinnen.de/nachrichten/auto-poser-bremen-ueberseestadt-100.html).

„Im Streit um Autoposer in der Überseestadt richtet sich die Hoffnung auf sogenannte Berliner Kissen, auf Tempolimits und Poller. In einer aktuellen Bewertung, die buten un binnen vorliegt, kommt der Senat zu dem Schluss: Die Situation habe sich verbessert im Bereich um den Kommodore-Johnsen-Boulevard.

Also alles gut? Anwohner widersprechen. Christian Oelker aus der Überseestadt sieht kaum Verbesserungen: "Einige umfahren die Berliner Kissen, andere fahren mit Vollgas darauf zu, bremsen stark ab und fahren dann wieder an. Das heißt: Eigentlich ist die Lärmreduzierung nicht gegeben."

Der Beitrag enthält auch informative Videos zum Poserproblem in beiden Orten.

"*Es ist schlimmer als vorher*" – neue Flugroute sorgt für Ärger bei Anwohnern
Hessenschau vom 17.07.2025

Unter diesem Titel berichtet die Hessenschau über ein altbekanntes Dilemma bei der Festlegung von Flugroten (https://www.hessenschau.de/wirtschaft/es-ist-schlimmer-als-vorher-neue-flugroute-am-flughafen-frankfurt-sorgt-fuer-aerger-v1,abflugroute-cindys-100.html vom 17.07.25).

Flugrouten können mit neuen Navigationsverfahren so gelegt werden, dass die Belastung der Bevölkerung durch Geräuschimmissionen des Flugverkehrs minimiert werden.

Zur Entlastung des Darmstädter Nordens bei Flügen vom Frankfurter Flughafen Fraport in Richtung Süden wurde z.B. ab dem 10. Juli 2025 statt des geraden Flugs eine Route mit einem Bogen um den Norden Darmstadts eingeführt. *„Anstatt über die Stadtteile Wixhausen und Arheilgen führt die Route nun zwischen Wixhausen und Erzhausen (Darmstadt-Dieburg) hindurch.“ „Dadurch sollen im Norden Darmstadts tausende Menschen weniger von Fluglärm betroffen sein. Dass andere in weniger dicht besiedelten Regionen stärker belastet würden, hatte das Forum Flughafen und Region (FFR), bestehend aus Vertretern der Luftfahrt, Politik und Gesellschaft, schon angekündigt*.“ So ist es dann eingetreten.

„Zum Beispiel in Mörfelden-Walldorf. "Die Leute rufen an und schreiben E-Mails", sagt der scheidende Bürgermeister, Thomas Winkler (Grüne). "Offensichtlich wurde es bei uns lauter. Dabei ist uns vor Beginn der Testphase versprochen worden, dass unsere Ortslage nicht betroffen sein wird".“

*„Ein Jahr lang soll die neue Route ausprobiert werden. Dabei wird laut FFR ein **umfassendes Monitoring** durchgeführt, um zu untersuchen, wie wirksam die Maßnahme im Hinblick auf eine Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner ist. Dazu werden Flugspuren und Fluglärm-Messungen ausgewertet.*

Durchgeführt werden diese Untersuchungen vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH), einer vom Land Hessen getragenen Anlaufstelle, in Zusammenarbeit mit der DFS, dem Flughafen und der Lärmschutzbeauftragten. Das UNH soll unter anderem unabhängig informieren und Transparenz beim Thema Fluglärm schaffen.“

Kampf gegen Motorradlärm in Baden-Württemberg
Schwaebische.de vom 20.08.2025

Der Online-Nachrichtenkanal Schwaebische.de berichtet – fast schon an Ende der Motorradsaison – am 20.08.2025 über das Dauerthema Motorradlärm: *„Kampf gegen Motorradlärm: Beliebte Strecke wird unter die Lupe genommen.“*

https://www.schwaebische.de/regional/tuttlingen/fridingen/kampf-gegen-motorradlaerm-beliebte-strecke-wird-unter-die-lupe-genommen-3852251:

*„Motorradlärm – das ist im Donautal zwischen April und September ein Dauerthema. Sogar der Petitionsausschuss des Landes Baden-Württemberg beschäftigt sich mit dieser Problematik. Ein Urlauber hatte eine Petition eingereicht, weil er sich durch den Motorradlärm gestört fühlte. Der **Kreis Sigmaringen**[14] ergreift nun erste Maßnahmen, um Anwohner und Erholungssuchende zu schützen. Auch im **Kreis Tuttlingen** wird sich derzeit mit dem Verkehrsaufkommen durch Motorradfahrer beschäftigt.“*

*„Fridingen, Mühlheim und Bärenthal schlossen sich bereits vor einigen Jahren der **Initiative Motorradlärm**[15] an. Die drei Kommunen sind im Kreis Tuttlingen besonders vom Motorradlärm betroffen. Die Initiative, die inzwischen 177 Mitglieder hat, fordert, dass Motorradlärm reduziert wird. Beispielsweise mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder beschränkten Verkehrsverboten an Sonn- und Feiertagen.“*

Mit dem „***Handlungsleitfaden zur Reduzierung von Motorradlärm***“[16] des Landesverkehrsministeriums [von Baden-Württemberg] und einer weitergehenden Rechtsprechung gibt es nun eine neue rechtliche Handhabe. Das Landratsamt Sigmaringen nutzt diese, um die Situation im Donautal zu verbessern, wie die Behörde in einer Pressemitteilung schreibt:

---

[14] Hervorhebungen durch die Newsletter-Redaktion

[15] Zur Initiative und ihre Forderungen siehe https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/initiative-motorradlaerm

[16] siehe https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/250731_Handlungsleitfaden_Reduzierung_Motorradl%C3%A4rm_Baden-W%C3%BCrttemberg_barrierefrei.pdf.

Landratsamt Sigmaringen: Pressemittelung vom 14.08.2025 „*Tempolimits im Donautal*“ (https://www.landkreis-sigmaringen.de/de/Aktuell/Aktuelle-Meldungen/Aktuelle-Meldung?view=publish&item=article&id=4959)

„Maßnahmen gegen den Motorradlärm

Als Maßnahmenpaket gegen Motorradlärm hat die Verkehrsbehörde im Landratsamt Sigmaringen eine ganze Reihe von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Donautal angeordnet. Die Straßenmeistereien starten in der kommenden Woche [18.08.2025] mit der Aufstellung der entsprechenden Verkehrsschilder.

Die Zielsetzung der Maßnahmen ist der ***Schutz der Wohnbevölkerung und der Erholungssuchenden im [Oberen] Donautal vor unzumutbarem Motorradlärm****. Die Verkehrszahlen belegen, dass gerade am Wochenende das Verkehrsaufkommen im Donautal und insbesondere der Motorradverkehr teils drastische Dimensionen annimmt. Die Zählungen des Landratsamtes in Hausen im Tal[17] ergaben an Samstagen, Sonn- und Feiertagen einen Durchschnittswert von 606 Motorrädern in 24 Stunden. Der Spitzenwert wurde am 14. Juli 2024 mit einem Gesamtverkehrsaufkommen von 3.528 Fahrzeugen in 24 Stunden und einem Anteil von 1.233 Motorrädern an diesem Tag festgestellt.*

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen zu einer Verstetigung des Verkehrs und damit zu einer Verringerung der Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge führen. Dies wird die Lärmbelastung für die Anwohner und Erholungssuchenden spürbar reduzieren und auch der Verkehrssicherheit dienen.

Ein wesentlicher Teil des Maßnahmenpakets stellt die Reduzierung der Geschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten auf 30 km/h dar*. Dies gilt an Samstagen, Sonn- und Feiertagen während der Motorradsaison (vom 1. Samstag im April bis zum 2. Sonntag im Oktober eines jeden Jahres). Betroffen sind die Ortsdurchfahrten von Beuron, Hausen im Tal, Neidingen und Thiergarten[18]. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten nicht nur für Motorräder, sondern für den gesamten Verkehr.*

Des Weiteren sind auch außerorts zahlreiche erweiternde Geschwindigkeitsregelungen vorgesehen. So darf zukünftig an Wochenenden und Feiertagen während der Motorradsaison zwischen Beuron und Thiergarten außerorts nur noch 70 km/h auf der L 277 gefahren werden.

Zusätzlich werden zur Vereinheitlichung und Verstetigung der bestehenden Verkehrsregelungen auch ***dauerhafte Maßnahmen*** *umgesetzt. So wird beispielsweise im Bereich des Käppeler Hofs nordöstlich von Thiergarten die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h an der L 277 um 400 Meter in Richtung Gutenstein verlängert. Im Bereich der Gemeinde Inzigkofen wird die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h beim Wanderparkplatz Amalienfelsen bis zum Bahnhof Inzigkofen[19] ausgeweitet.“*

*„Der Verkehrsbehörde stand lange kein passender Instrumentenkasten zur Verfügung, um gegen den Motorradlärm im Donautal vorgehen zu können. Nun wurde mit dem „****Handlungsleitfaden zur Reduzierung von Motorradlärm****“ des Landesverkehrsministeriums und einer weitergehenden Rechtsprechung eine neue rechtliche Handhabe geschaffen. Diese Möglichkeiten hat das Landratsamt umgehend genutzt, um im Donautal nun für eine Verbesserung der Situation sorgen zu können. Die Konzeption des Landratsamtes wurde mit den übergeordneten Verkehrsbehörden abgestimmt und wird von diesen mitgetragen*.“

Der Online-Nachrichtenkanal Schwaebische.de berichtet weiter:

„Laut Handlungsleitfaden ist die ***Zumutbarkeit überschritten****, wenn etwa 60 Motorräder in der Stunde mindestens vier Stunden am Tag den betrachteten Streckenabschnitt befahren. Ab 600 Motorrädern zwischen 6 und 22 Uhr kann davon ausgegangen werden, dass dieses Kriterium erfüllt ist, heißt es dort weiter.*

---

[17] Ortsteil der Gemeinde Beuron im reizvollen, kurvenreichen Oberen Donautal westlich von Sigmaringen. Beuron ist Mitglied der Initiative Motorradlärm.

[18] Hausen im Tal, Neidingen und Thiergarten sind Ortsteile der Gemeinde Beuron.

[19] Ebenfalls weiter östlich im Oberen Donautal

*Im **Kreis Tuttlingen** „werden aktuell die Echtzeitdaten der Motorradbelastung auf der L 277 im Bereich Fridinger Steige ermittelt“, teilt das Landratsamt auf Nachfrage unserer Redaktion mit. „Diese werden nach der Motorradsaison ausgewertet und die Handlungsoption entsprechend dem Handlungsleitfaden des Verkehrsministeriums zur Reduzierung von Motorradlärm bewertet. Eine Umsetzung wäre dann für die nächste Motorradsaison (April bis September) möglich“, heißt es in der schriftlichen Antwort.“*