

# Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2018



8. Oktober 2018

## Inhaltsverzeichnis

1.	NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA.....	2
1.1.	ALD-Veranstaltung Freizeitlärm – Probleme und Lösungen in Städten .....	2
1.2.	ALD-Veranstaltung "Lärmarme Innenstadtlogistik" .....	2
1.3.	Lärmspaziergang in der Nacht vom 7. zum 8. September 2018 in der Nördlichen Luisenstadt in Berlin-Mitte .....	2
1.4.	Strukturierte Sitzung des ALD auf der DAGA 2019.....	2
2.	THEMEN.....	3
2.1.	Geräuschemissionen von Maschinen und Geräten, die im Freien betrieben werden: Präsentation der aktuellen Studien zur Revision der rechtlichen Vorgaben auf der Sitzung der Noise Working Group am 28.09.2018 in Brüssel .....	3
3.	AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE..	4
3.1.	Position der Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung gestärkt.....	4
3.2.	Call for Papers für den Workshop „Mehr Chancen auf Gesundheit durch Lärmaktionsplanung?!“ am 12.02.2019 in Bremen .....	5
3.3.	Kartierung der Geräuschemissionen infolge des Umgebungslärms.....	6
3.4.	Podiumsdiskussion zum Straßenverkehrslärm in Gaggenau am 18. Oktober, 19 Uhr, .... im Bürgersaal des Gaggenauer Rathauses.....	7

# 1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

## 1.1. ALD-Veranstaltung Freizeitlärm – Probleme und Lösungen in Städten

Der ALD führt diese Veranstaltung zusammen mit dem Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz am 20. November 2018 in Berlin durch (Landesvertretung Rheinland-Pfalz, In den Ministergärten 6, 10117 Berlin).

Wir hatten darüber bereits im letzten Newsletter berichtet.

Die Teilnahme an der ALD-Veranstaltung ist kostenfrei, aber nur mit vorheriger Anmeldung möglich. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt und fast ausgebucht. Die Anmeldung ist online über [www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/](http://www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/) möglich.

## 1.2. ALD-Veranstaltung "Lärmarme Innenstadtlogistik"

Am 31. Oktober 2018 führt der ALD eine ganztägige und kostenlose Veranstaltung zum Thema "Innenstadtlogistik" in München durch. Wir hatten darüber schon im letzten Newsletter berichtet. Inzwischen ist der Flyer mit dem Programm online, Anmeldungen sind unter <http://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2018/ald-veranstaltung-innenstadtlogistik/> jetzt möglich.

## 1.3. Lärmspaziergang in der Nacht vom 7. zum 8. September 2018 in der Nördlichen Luisenstadt in Berlin-Mitte

Unter Beteiligung von Vertretern des Bezirks Mitte und je einem Vertreter von Visit Berlin und dem ALD führten Studenten der Humboldt- Universität durch das Gebiet zwischen Brückenstraße, Köpenickerstraße und Adalbertstraße. Die Humboldt-Universität, Institut für Europäische Ethnologie, hat den Auftrag, die Problemlage in dem Untersuchungsgebiet zu eruieren und Handlungspotenziale aufzuzeigen. Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch 4 große Veranstaltungsklubs, zahlreiche Spätkaufs, Imbisse und eine Jugendherberge mit 1.600 Plätzen auf der einen Seite und zum anderen dichte Neubauwohnblocks, die diese Straßenzüge eingrenzen. Die Studenten haben u.a. eigenständige Beobachtungen ausgewertet und Gespräche mit Anwohnern und Betreibern geführt. Ein Hauptproblem ist die nächtliche Lärmbelastung. Hier zeigt sich, dass weniger die Clubs selber Lärm emittieren, sondern dass es sich ausschließlich um verhaltensbedingten Lärm handelt. Die Clubs öffnen erst um 23 bzw. 24 Uhr, so dass sich hunderte von wartenden Jugendlichen entlang der Straßenzüge aufhalten, Alkohol aus den Spätkaufs konsumieren und lautstark artikulieren. Zum anderen werden die Besucher mit Taxen zu den Clubs gefahren, die sich und andere Verkehrsteilnehmer behindern, was zu nächtlichen Hupkonzerten führt. Durch die riesige Jugendherberge ist ebenfalls ein ständiger Besucherstrom nachts zu registrieren.

Die Adalbertstraße wird zudem als Zufahrtsstraße zu dem durch Nachtleben geprägten Bezirk Kreuzberg genutzt. Hier benutzen vor allem Taxen die Kopfsteinpflasterstrecke als schnelle Verbindung und befahren diese mit überhöhter Geschwindigkeit. Hier kommt zum verhaltensbedingten Lärm noch der nächtliche Straßenlärm hinzu, der auf die nicht lärmgeschützten Gebäude einwirkt.

Die Studenten werden in Kürze einen Bericht vorlegen, der u.a. auch Handlungspotenziale zum Straßenverkehr und Straßenbau, der Stadtraumgestaltung, zu dialogorientierten Maßnahmen, zum Tourismuskonzept und der Zusammenarbeit verschiedener existierender Runder Tische aufzeigt.

Der ALD hat sich angeboten, ggfs. ergänzende Vorschläge zur Lärminderung zu unterbreiten.

Bernd Lehming

## 1.4. Strukturierte Sitzung des ALD auf der DAGA 2019

Der ALD wird auf der kommenden DAGA in Rostock vom 18. bis 21. März 2019 eine Strukturierte Sitzung zum „Baulärm“ durchführen. Auf dieser Sitzung sollen die aktuellen immissionsschutzrechtlichen Probleme angesprochen und über die Fortentwicklung des technischen, organisatorischen, planerischen und rechtlichen Minderungsinstrumentariums berichtet werden. Beiträge sind herzlich willkommen und können unter der Internetadresse <http://2019.daga-tagung.de/autoren/> bis zum 01.11.2018 angemeldet werden. Die Anmeldung setzt eine Teilnahmeregistrierung voraus.

## 2. THEMEN

### 2.1. Geräuschemissionen von Maschinen und Geräten, die im Freien betrieben werden: Präsentation der aktuellen Studien zur Revision der rechtlichen Vorgaben auf der Sitzung der Noise Working Group am 28.09.2018 in Brüssel

Seit Ende der 70er Jahre hat die Europäische Union mehrere Richtlinien verabschiedet, die sich mit der Bestimmung und der Begrenzung der Schalleistungspegel von Maschinen und Geräten befassen, die zur Nutzung im Freien vorgesehen sind. In der Richtlinie 2000/14/EG vom Mai 2000 wurden diese Regelungen zusammengefasst und erweitert.

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

Die Kommission plant aktuell die Revision der Richtlinie. Ihre generelle Strategie zu dieser Revision ist im so genannten INCEPTION IMPACT ASSESSMENT formuliert worden:

[http://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiative/135541/attachment/090166e5b6b98de4\\_en](http://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiative/135541/attachment/090166e5b6b98de4_en)

Zur Vorbereitung der Revision hat die Kommission im Frühjahr 2018 eine öffentliche Konsultation durchgeführt, an der sich auch der ALD beteiligt hat (siehe unseren Bericht im ALD-Newsletter 2/2018).

Auf der o.g. Sitzung der entsprechenden Working Group der Kommission – in der auch der ALD durch seinen Vorsitzenden vertreten ist – wurden jetzt zwei Berichte vorgestellt und diskutiert: Zum einen die Evaluation der Richtlinie (einschließlich der Darstellung der Ergebnisse der Konsultation) und zum anderen eine Bewertung der verschiedenen Handlungsoptionen zum Umgang mit der Richtlinie.

Die Gutachter (VVA aus Mailand) kommen zu folgenden Ergebnissen:

- Die Richtlinie hat zu einer Minderung der Geräuschemissionen der im Freien betriebenen Maschinen geführt. Drückt man die damit verbundenen Reduktionen der Immissionen für die Jahre 2000 bis 2017 in Geld aus (Monetarisierung), ergibt sich ein Nutzen der Richtlinie zwischen 775 und 3804 Mio. €.
- Die Richtlinie hat das Entstehen nationaler Regelungen verhindert, die zu einer Behinderung des freien Warenverkehrs in der EU geführt hätten.
- Ließe man die Richtlinie unverändert, würde der Nutzen für den Lärmschutz sinken, da mit einer weiteren Zunahme der Zahl der Maschinen und Geräte zu rechnen ist.
- Ein Zurückziehen der Richtlinie hätte negative Auswirkungen auf die Geräuschemissionen der Maschinen und den Gemeinsamen Markt.
- Eine Revision der Richtlinie als beste Option sollte die folgenden Einzelaspekte berücksichtigen:
  - Revision der Grenzwerte für die Geräuschemissionen
  - Revision der Messverfahren
  - Entwicklung einer neuen effizienten und transparenten Datenbank für die Emissionsdaten der Maschinen
  - Verbesserung der Kennzeichnung der Geräuschemissionen und Einführung weiterer Maßnahmen, um die Kenntnisse bzw. das Bewusstsein der Konsumenten bezüglich des Nutzens leiserer Maschinen und Geräte zu erhöhen.
  - Prüfung der Selbstzertifizierung seitens der Hersteller

Die Kommission hat ergänzend versichert, dass der Artikel 17 der Richtlinie, der die Mitgliedsstaaten ermächtigt, Betriebsbeschränkungen für die im Freien betriebenen Geräte und Maschinen einzuführen (in Deutschland durch die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) von 2002), nicht zur Disposition steht.

Die Positionen der Gutachter entsprechen im Wesentlichen dem, was der ALD in die öffentliche Konsultation eingebracht hatte.

Sie wurden auch mehrheitlich in den Beiträgen der WG-Mitglieder geteilt, mit der Ausnahme, dass eine Selbstzertifizierung überwiegend kritisch gesehen wird. Es wurde ferner in der Diskussion bemängelt, dass die Nutzer der Geräte, z.B. zur Gartenarbeit, zu wenig Anreize haben, leisere Geräte zu kaufen. Der ALD hat dem entgegnet, dass mit dem Artikel 17 der Richtlinie durchaus Vorteile für die Benutzung leiserer Geräte geschaffen werden können, wie es z.B. die Stadt München macht.

Die Berichte werden in wenigen Wochen öffentlich verfügbar sein.

Die weitere Planung der Kommission sieht zunächst vor, ein so genanntes Staff Working Document zu erarbeiten, in dem die grundsätzlichen Vorschläge der Kommission für das weitere „Schicksal“ der Richtlinie niedergelegt werden. Wegen der Bildung einer neuen Kommission nach den Europawahlen vom 23. bis 26. Mai 2019 sieht die Kommission davon ab, einen konkreten Zeitplan für die Umsetzung ihrer lärmschutzpolitischen Absichten vorzulegen.

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

#### **3.1. Position der Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung gestärkt**

In einem wegweisenden Urteil betont der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg die besondere Bedeutung der Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung. Maßnahmen in den kommunalen Lärmaktionsplänen sind von den zuständigen Umsetzungsbehörden vollständig umzusetzen.

Der Gemeinderat Uhldingen-Mühlhofen beschloss in seinem Lärmaktionsplan 2013 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Ortsdurchfahrt. Die nächtliche Reduzierung von 50 auf 30 km/h auf der Landesstraße 201 sollte aus Lärmschutzgründen angeordnet werden. Der zuständige Landkreis teilte zunächst mündlich mit, dass er diese Maßnahmen nicht umsetzen werde, da diese fachrechtlich nicht zulässig sei. Auf einen erneuten Vorstoß der Gemeinde wurde die Geschwindigkeitsreduzierung mit offiziellem Schreiben 2015 durch den Landkreis wiederum abgelehnt. Der Widerspruch der Gemeinde beim Regierungspräsidium wurde Anfang 2016 ebenfalls abschlägig beschieden.

Daraufhin reichte die Gemeinde beim Verwaltungsgericht Klage ein. Das Verwaltungsgericht sah die Gemeinde jedoch überhaupt nicht als klagebefugt an und lehnte die Umsetzung mit Urteil vom September 2017 ab. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Fragestellung wurde jedoch Berufung vor dem Verwaltungsgerichtshof zugelassen.

Der Verwaltungsgerichtshof stellte in seinem Urteil (Az. 10 S 2449/17) vom 17. Juli 2018 nun klar, dass die Gemeinde durchaus klagebefugt ist. Entsprechend den Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist die Gemeinde verpflichtet, Lärmaktionspläne zu erstellen, um auftretende Lärmprobleme und ihre Auswirkungen zu regeln. Die jeweils zuständigen Fachbehörden setzen die im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen entsprechend § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG um und sind an die Festlegungen in den Lärmaktionsplänen gebunden. Ein eigenes Planungsermessen haben die Fachbehörden nicht mehr.

Eine Bindung der Fachbehörden besteht nur dann nicht, wenn die Anordnungsvoraussetzungen des Fachrechts nicht erfüllt sind oder die Maßnahmenfestlegung im Lärmaktionsplan nicht ordnungsgemäß erfolgt. Neben der Beachtung der verfahrensrechtlichen Vorgaben gehört bei der Festlegung auch eine ausreichende Abwägung der durch die festgelegte Maßnahme betroffenen Belange Dritter. Die Maßnahme müsse darüber hinaus auch verhältnismäßig sein.

Bei der Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan besteht für die Gemeinden aber keine Pflicht zum Erzielen eines Einvernehmens mit den jeweiligen Fachbehörden. Die Fachbehörden müssen den einzelnen Maßnahmen vor der Umsetzung also nicht zustimmen.

Wenn sich Fachbehörden der Umsetzung ordnungsgemäß in den Lärmaktionsplan aufgenommener Maßnahmen verweigern, verletzen sie die Planungshoheit der Gemeinden. Die mit der Lärm-

aktionsplanung angestrebte Bewältigung des Umgebungslärms ist eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft.

Mit diesem Urteil wird es für Gemeinden zukünftig wesentlich einfacher, von den Fachbehörden die Umsetzung von Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen zu verlangen. Es ist nunmehr klar, dass bei ordnungsgemäßer Abwägung durch die Gemeinden und Beachtung der fachrechtlichen Voraussetzungen, auch die Fachbehörden an den Lärmaktionsplan gebunden sind. Eine vorherige Zustimmung ist nicht notwendig. Das Instrument Lärmaktionsplanung wird mit diesem Urteil deutlich gestärkt.

M. Hintzsche, UBA

Siehe auch: Pressemitteilung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 28.08.2018: <http://www.vghmannheim.de/pb/Lde/Startseite/Medien/Laermaktionsplan+der+Gemeinde+Uhdlingen-Muehlhofen+Land+muss+Geschwindigkeitsbegrenzung+auf+30+km+h+umsetzen/>

Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 17.7.2018, 10 S 2449/17:

[http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender\\_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=25199](http://lrw.juris.de/cgi-bin/laender_rechtsprechung/document.py?Gericht=bw&nr=25199)

### **3.2. Call for Papers für den Workshop „Mehr Chancen auf Gesundheit durch Lärmaktionsplanung?!“ am 12.02.2019 in Bremen**

Das Institut für Public Health und Pflegeforschung, Abteilung Sozialepidemiologie, der Universität Bremen und die Hochschule für Gesundheit Bochum – Department of Community Health führen diese Tagung durch.

Verkehrslärm beeinträchtigt die Gesundheit der Menschen vor allem in Städten. Zugleich nehmen soziale Ungleichheiten zu. Gesundheitschancen sind eng mit sozialen Lebenslagen verknüpft. Je besser die soziale Lage ist, desto weniger Belastungen bestehen und desto mehr Ressourcen werden für Personen wirksam. Diese Belastungen und Ressourcen können Teil der städtischen Räume sein, in denen sich Menschen aufhalten. Ein begrünter Innenhof in einem sonst verkehrsreichen Mischgebiet kann etwa einen Ort der Erholung darstellen. Je nach Nutzungs- und Verfügungsrechten ist ein solcher Ort unter Umständen nur für bestimmte Bevölkerungsgruppen zugänglich und gestaltbar, wie etwa für die Beschäftigten ansässiger Büros oder die Mieter\*innen eines Wohnblocks. Dieses Beispiel weist darauf hin, dass die Zugehörigkeit zu einer Gruppe über raumbezogene Belastungen und Ressourcen entscheidet. Darüber hinaus können gesundheitliche Verfassung und Mobilität, Bewusstsein für Zusammenhänge zwischen Umwelt und Gesundheit oder auch Erfahrungen mit der Beteiligung an Planungsprozessen für den Umgang mit Verkehrslärm bedeutsam sein. Solche gruppenbezogenen Ressourcen können sowohl die Belastung durch Verkehrslärm als auch ihre Wirkung auf die Gesundheit beeinflussen und ergeben folglich sozial ungleiche Vulnerabilität.

Die Lärmaktionsplanung ist das Instrument der kommunalen Umweltplanung zur Minderung der Lärmbelastung sowie zum Erhalt von Gebieten mit geringer Lärmbelastung. Ihren Auftrag bezieht die Lärmaktionsplanung aus der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union, die ein möglichst hohes Niveau an umweltbezogenem Gesundheitsschutz zum Ziel hat. Trotz des Verbesserungsgebots der europäischen Umweltpolitik ist die lokale Umsetzung der Lärmaktionsplanung zumeist auf die Behandlung hoher Lärmpegelwerte ausgerichtet. Grenz-, Ziel- oder Auslösewerte fehlen. Vielmehr soll die Öffentlichkeit über Lärmwirkungen aufgeklärt und an der Lärmaktionsplanung beteiligt werden. Eine Auseinandersetzung mit sozial ungleichen Belastungen und Ressourcenverfügbarkeiten ist nicht vorgesehen. Städtische Lärmpolitik wird zu einer Verhandlungssache zwischen städtischen Akteur\*innen und Anwohner\*innen ungleicher Vulnerabilität. Gleichzeitig hält die Weltgesundheitsorganisation die Berücksichtigung von Gesundheitsbelangen in allen Politikbereichen („health in all policies“) zur Verringerung gesundheitlicher Ungleichheiten für erforderlich.

In dem Workshop können sich Beiträge beispielsweise mit folgenden Fragen und Erfahrungen befassen: Welche Informations- und Entscheidungsgrundlagen sowie Methoden zu ihrer Generierung werden jenseits der etablierten Lärmmodellierung gebraucht? Welche Erfahrungen gibt es in der Beteiligung, insbesondere bei der Beteiligung schwer erreichbarer, vulnerabler Gruppen? Welche Rolle spielt die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Analyse von Lärmsituationen, der Bestimmung von Prioritäten, der Entwicklung, Umsetzung und Evaluation von Maßnahmen? Welche Themen werden bei der Beteiligung der Öffentlichkeit behandelt und welche Fragen werden im

lokalpolitischen Raum gestellt? In welchem räumlich-zeitlichen Verhältnis steht die Lärmaktionsplanung zu anderen Stadtpolitiken, um „health in all policies“ effektiv zu erreichen? Welche konkurrierenden Argumente sind zu überwinden, welche gemeinsamen Argumente zu nutzen? Wie wird die unterschiedliche Vulnerabilität von Bevölkerungsgruppen in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt?

Zur Beteiligung am Workshop wird gebeten, Abstracts in einem Umfang von maximal 3.000 Zeichen (inklusive Leerzeichen) einzureichen, aus dem die Zielsetzung und Inhalte des Beitrags, der fachliche Hintergrund der Autor\*innen und der Bezug zum Workshopthema hervorgehen. Vorschläge für Beiträge werden erbeten bis zum 30. November 2018 (per E-Mail an [nriedel@uni-bremen.de](mailto:nriedel@uni-bremen.de)).

Aus den eingereichten Vorschlägen entwickeln die Veranstalter mit dem Ziel eines möglichst ausgewogenen Verhältnisses von Wissenschaftler\*innen und Praktiker\*innen ein Programm. Jedem Beitrag wird genug Zeit für anschließende Diskussionen eingeräumt. Ein vorläufiges Programm wird bis zum 11. Januar 2019 erstellt.

### 3.3. Kartierung der Geräuschemissionen infolge des Umgebungslärms

Aktuell findet bekanntlich die dritte Runde der Lärmaktionsplanung gemäß der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm statt. Bis zum 30. Juni 2017 waren als Grundlage für die Aktionsplanung die Lärmkarten zu erstellen. Das Umweltbundesamt hat die bis zum August 2018 vorliegenden Daten in zwei Formen zusammengestellt.

- Als Interaktive Lärmkarten unter:

<https://gis.uba.de/mapapps/resources/apps/laermkartierung/index.html?lang=de>

Auf dieser Internetseite lässt sich die Lärmkarte für jeden kartierten Ort in Deutschland für die verschiedenen Geräuschquellen des Umgebungslärms in kleinem Maßstab abrufen. Bürgerinnen und Bürger können ermitteln, wie hoch ihre Belastung (in 5 dB-Pegelklassen) ist. Die folgende Abbildung 1 zeigt beispielsweise die gewichtete Ganztagesbelastung ( $L_{DEN}$ ) durch Straßenbahnen in Berlin Köpenick.

Man wird nicht für jeden Ort fündig: Auch mehr als ein Jahr nach Ablauf der Frist liegen immer noch nicht alle Daten vor.

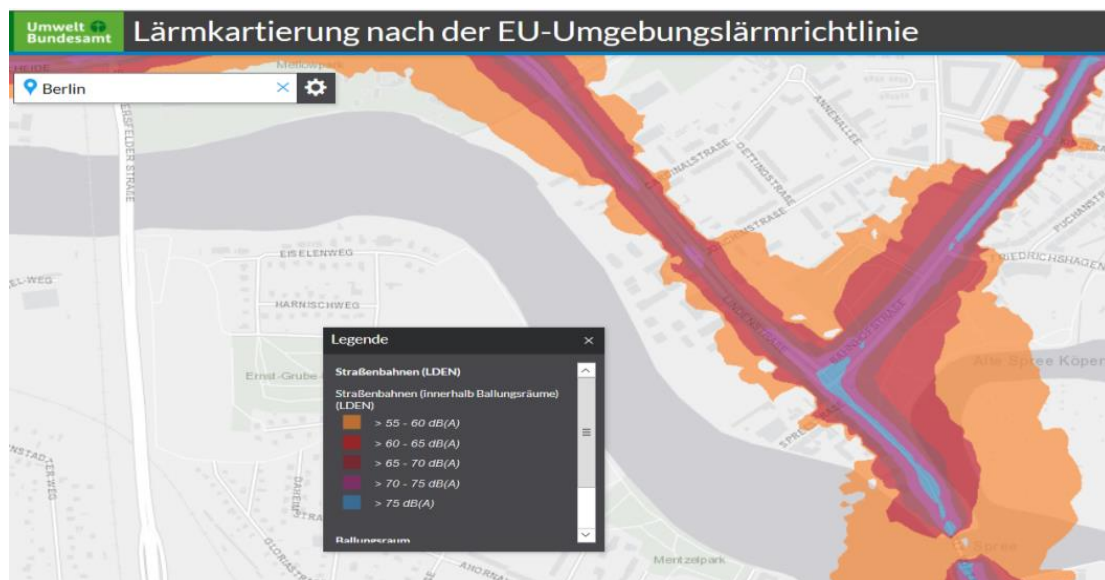


Abbildung 1: Interaktive Lärmkarte zum Straßenbahnlärm in Berlin- Köpenick (gewichteter Ganztagespegel)

- Die nach Bundesländern aufgeschlüsselten Belastetenzahlen in Pegelklassen unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/belastung-der-bevoelkerung-durch-umgebungs-laerm>.

Vier Bundesländer sind noch nicht vollständig kartiert. Die Zahl der Hochbelasteten in Deutschland insgesamt (mit einem  $L_{DEN} > 65$  und einem  $L_{NIGHT} > 55$  dB(A)) ist im Vergleich zur Kartierung der Stufe 2 im Jahr 2012 beim Straßen- und Flugverkehr weiter gestiegen,

nur beim Schienenverkehrslärm gibt es einen Rückgang beim  $L_{\text{NIGHT}}$  um etwa 10%. Der Anstieg der Belastetenzahlen hat – neben dem Wachstum der Bevölkerung – auch methodische Gründe, was allerdings die Erfolgsbewertung der Lärmaktionsplanung erschwert. Es ist deshalb eine nachvollziehbare Begründung für die Öffentlichkeit geboten.

### **3.4. Podiumsdiskussion zum Straßenverkehrslärm in Gaggenau am 18. Oktober, 19 Uhr, im Bürgersaal des Gaggenauer Rathauses**

Sie wird veranstaltet vom Gaggenauer Arbeitskreis „Umwelt und Natur“ (AKU) mit Unterstützung der Gaggenauer Stadtverwaltung, die zur Veranstaltung einlädt (<https://www.gaggenau.de/ob-florus-laedt-zur-podiumsdiskussion-verkehrslaerm-am-18-10-17741.htm>):

„Straßenverkehrslärm – namentlich der vermeidbare und überflüssige, weil willkürlich durch entsprechende Fahrzeuge und Motorräder verursachte Lärm – ist eine Geißel der Menschheit gerade in unseren Breitengraden. Dabei kann dieser Lärm Lebensqualität entscheidend schmälern und längerfristig sogar zu ernsthaften Erkrankungen der in Mitleidenschaft Gezogenen führen.“

An der Diskussion nehmen u. A. der Gaggenauer Oberbürgermeister Christof Florus, Thomas Marwein MdL, Lärmschutzbeauftragter der baden-württembergischen Landesregierung, der ADAC, die Verkehrspolizei Baden-Baden und Vertreter des AKU teil.

Ziel der Veranstaltung wird sein:

„Es wird schließlich die Forderung an die Politik ergehen, Maßnahmen zu ergreifen, um dem Lärmproblem wirksam zu begegnen, das heißt, dass Gesetze und Bestimmungen den Schutz vor mutwilligem Erzeugen von Lärm garantieren müssen. Eine andere Forderung wird sein, die Polizei so auszustatten, dass sie die Einhaltung bereits bestehender Regelungen überwachen kann. Schließlich wird noch ein Appell an die Motorsportvereine ergehen, ihre Mitglieder zur Rücksichtnahme bei der Ausübung ihres Hobbys zu ermahnen“, so der AKU.