Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2020

24. Dezember 2020

Korrigierte Version vom 31.12.2020

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA 2
   1.1. 14. Mitgliederversammlung des ALD März 2021 2
   1.2. Erinnerung: DEGA-Lärmschutzpreis – – Einsendeschluss 31.01.2021 2
   1.3. Gemeinsame Digitalkonferenz des SRU und des ALD zur Lärmaktionsplanung am 14.12.2020 2
   1.4. Online-Veranstaltung „Buy and sell quiet“ am 24.11.2020 6
   1.5. Stellungnahme des ALD zur Änderung der Lärmkartierungsverordnung (34. BImSchV) 9
   1.6. Arbeitsgruppe zum Ausbildungskonzept zum städtebaulichen Lärmschutz 9
   1.7. Fluglärm statt Sonntagsruhe an Landeplätzen 10
   1.8. Positionspapier des ALD „Empfehlungen des ALD für Ziele zum Schutz gegen Lärm aus dem Schienenverkehr- Zeithorizont 2030“ 11
2. THEMEN 11
   2.1. Minderung des Schienenverkehrslärms 11
   2.2. Gutachten zur Erarbeitung eines Konzepts zur Beurteilung von Gesamtlärm im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen 15
   2.3. Lärmtechnische Bewertung des „Acoustic Vehicle Alerting Systems (AVAS)“ 17
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE 18
   3.1. UBA-Forschungsvorhaben „Lärmbelästigungssituation in Deutschland“ 18
   3.2. Innenentwicklung und Lärmschutz 20
   3.3. Einführung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen von 2019 (RLS-19) 21

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. 14. Mitgliederversammlung des ALD März 2021

Auf der letzten Online-Mitgliederversammlung (MV) des ALD am 5. November 2020 hat sich eine Mehrheit der Anwesenden dafür ausgesprochen, mit der nächsten MV nicht bis zur DAGA 2021 in Wien zu warten, sondern den üblichen März-Termin beizubehalten. Die ALD-Leitung prüft aktuell Terminoptionen zwischen dem 01. und 11.03.2021. Die MV soll wieder online durchgeführt werden.

Im März 2021 endet die Amtszeit der aktuellen ALD-Leitung. Auf der Mitgliederversammlung sollen sich die Kandidatinnen und Kandidaten für die nächste dreijährige Amtsperiode vorstellen. Die eigentliche Wahl findet dann anschließend per Brief bzw. Mail statt. Kandidaturen sind willkommen.

1.2. Erinnerung: DEGA-Lärmschutzpreis – – Einsendeschluss 31.01.2021

Der ALD möchte an den Einsendeschluss für die Bewerbungen um den DEGA-Lärmschutzpreis erinnern, der 2021 zum ersten Mal für innovative Lösungen im städtebaulichen Lärmschutz in Deutschland vergeben wird (siehe die offizielle Ankündigung unter http://www.dega-akustik.de/dega-laermschutzpreis und die Preisverleihungsordnung http://www.dega-akustik.de/fileadmin/dega-akustik.de/preise-grants/Laermschutzpreis_Ordnung_2020.pdf). Einsendeschluss ist der **31.01.2021**

Die Bewerbungsunterlagen sind per E-Mail oder schriftlich an die DEGA-Geschäftsstelle (dega@dega-akustik.de , Alte Jakobsstraße 88, 10179 Berlin) einzureichen

1.3. Gemeinsame Digitalkonferenz des SRU und des ALD zur Lärmaktionsplanung am 14.12.2020

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hatte am 14. Mai 2020 sein Umweltgutachten 2020 „Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa“ veröffentlicht. Eines der sieben Gutachtenkapitel steht unter dem Titel „Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität“. Der Vorsitzende des ALD, Michael Jäcker-Cüppers, wurde vom SRU bei der Erstellung dieses Kapitels als externer Experte angehört und konnte den Entwurf des Kapitels kommentieren. Der ALD sieht in diesem Teil des Gutachtens einen der wichtigsten aktuellen Vorschläge zur Verbesserung der Lärmschutzpolitik im Verkehr. SRU und ALD waren deshalb übereingekommen, die

Empfehlungen des SRU auf einer öffentlichen Konferenz breiter zu diskutieren. An der zweistündigen Online-Veranstaltung am 14.12.2020 haben bis zu 125 Personen teilgenommen.

Die Konferenz, die Christian Popp, Beiratsvorsitzender der LÄRMKONTOR GmbH moderierte, wurde eingeleitet durch zwei Beiträge der Veranstaltenden:

- Prof. Claudia Hornberg, SRU: „Gesundheitswirkungen von Lärm und Maßnahmen zur Minderung von Verkehrslärm. SRU-Empfehlungen aus dem Umweltgutachten 2020“
- Michael Jäcker-Cüppers, ALD: „Stellungnahme zu den SRU-Empfehlungen“

Frau Prof. Hornberg beschrieb einleitend die Gesundheitswirkungen von Verkehrslärm, stellte die WHO Noise Guidelines von 2018 vor und verwies auf die Verkehrslärmbelastung in Deutschland. Der SRU sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinie (ULR) als das zentrale Instrument des Lärmschutzes. Ihre Umsetzung muss verbessert werden. Dazu schlägt der SRU u. a. vor:

- Eine Lärmaktionsplanungsverordnung mit bundesweit einheitlichen Auslösewerten für die Lärmaktionsplanung (LAP), mit der Kommunen verpflichtet werden, ab 65 Dezibel bzw. 55 Dezibel Lärmaktionspläne aufzustellen. Entsprechend der WHO-Leitlinien sind diese Werte im Laufe der Zeit stufenweise abzusenken.
- Als Lärmgrenzwerte für die Sanierung von Straßen und Schienenwegen sollten 65/55 dB(A) ganztags/nachts eingeführt werden. Langfristig sollten diese Werte bei 55 und 45 Dezibel liegen.
- Die Kommunen sollten einen Anspruch auf die Umsetzung der Maßnahmen der LAP haben. Diese Änderung sollte sich an der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg (Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/27) orientieren.
- Erforderlich ist ein Bund-Länder-Finanzierungsprogramm für die kommunale Lärmsanierung.
- Die Pflicht zur Aufstellung integrierter Verkehrsentwicklungspläne in Städten ≥50.000 Personen sollte eingeführt werden.

In ihrem Schlusswort verwies Prof. Hornberg noch einmal auf die Notwendigkeit, bei der Lärmschutzpolitik den Gewinn für die Gesundheit stärker herauszustellen, und diese durch bessere Kooperation mit dem Gesundheitssektor zu stärken.

Michael Jäcker-Cüppers weist auf die Notwendigkeit der Vervollständigung der WHO-Leitlinien hin (z. B. fehlende Aussagen zum allgemeinen Gewerbelärm, zu den Risiken für Herz-Kreislauf-Erkrankungen beim Schienenverkehr). Mit den aktuellen bzw. geplanten Auslösewerten für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen von 64/54 dB(A) tags/nachts (für Krankenhäuser, Schulen, reine/allgemeine Wohngebiete) erkennt die Bundesregierung jetzt die Empfehlungen der Lärmwirkungsforschung für die kurzfristigen Schutzziele an. Die Lärmaktionsplanung sollte mit den anderen Programmen zum Schutz vor Lärm auf Bundes- und Landesebene koordiniert werden, wie dies aktuell für die Lärmsanierung der Schienenwege des Bundes bereits geschieht. Eine generelle Harmonisierung des bislang segregierten Lärmschutzrechts in Deutschland einschließlich von Lösungsansätzen für den Gesamtlärm ist anzustreben. Die Fortschreibung der Ziele des Schutzes vor Lärm über das Jahr 2020 hinaus sollte auf der Basis eines breiten interministeriellen Dialogs unter Beteiligung der Zivilgesellschaft erfolgen (siehe Abschnitt 2.1 dieses Newsletters).

Die Präsentationen sind in Kürze beim ALD und/oder auf der Internetseite des SRU zu erhalten.

Es folgte eine Paneldiskussion zum Thema „Welche Maßnahmen auf Landes- oder Bundesebene (und auf europäischer Ebene) brauchen die Kommunen, um erfolgreich Lärmaktionspläne umzusetzen?“ mit:

- Marc Kersting (Stadt Süßen, BW),
- Jörg Kaptain (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin),

- Dr. Eckhart Heinrichs (LK Argus),
- Dr. Elke Stöcker-Meier (Umweltministerium NRW),
- Dr. Rudolf Brüggemann (BMU)

Das Panel diskutierte die folgenden Fragen und Themen:

- Es bestand Konsens im Panel, dass die ULR Bewegung in die deutsche Lärmbekämpfung gebracht hat. Das BMU betonte die Chancen des „Managementansatzes“ der Richtlinie.
- Auf der anderen Seite sind es Defizite der deutschen Umsetzung, dass eine neue Aufgabe ohne neue Ressourcen zugewiesen wurde, und das Spannungsverhältnis zwischen Lärmaktionsplanung und Straßenverkehrsrecht – so gibt es trotz des oben erwähnten Urteils des VGH Baden-Württemberg immer noch Diskussionen mit den Straßenverkehrsbehörden in den Landratsämtern und Kreisverwaltungen. In Berlin allerdings war die breite Einführung von Tempo 30 (T30) auf Hauptverkehrsstraßen wegen der Sondersituation als Land und auf Druck der Bürgerinnen und Bürger möglich. Die Länder können zudem in diesen Konflikten die Kommunen beraten.
- Eine anzustrebende Harmonisierung mit anderen umweltorientierten Planungen ist sehr wichtig, im Detail allerdings wegen unterschiedlicher „Laufzeiten“ und Zuständigkeiten nicht immer einfach. Dazu wird es im nächsten Jahr ein Umweltbundesamt-Projekt geben. Luftreinhaltepläne oder Mobilitätsgesetze wie in Berlin sind aber durchaus auch hilfreich für die Lärmbekämpfung (z. B. T30-Einführung).
- Wäre eine LAP-Verordnung mit verbindlichen Grenzwerten hilfreich? Dazu gab es keine einheitliche Meinung im Panel.
- Die Gesamtlärmbewertung wird als erforderlich betrachtet, NRW hat dazu eine Studie durchgeführt (siehe dazu ausführlich Abschnitt 2.2 dieses Newsletters)
- Die finanzielle Ausstattung der Kommunen ist zu verbessern, hingewiesen wurde aber auf die Existenz verschiedener Förderprogramme.
- Öffentlichkeitsbeteiligung bei der LAP: Ihre Bedeutung wird unterstrichen und auch durchaus in den gemeldeten zehnseitigen Kurzfassungen der LAP bewertet. Das Umweltbundesamt (UBA) verweist auf das verbesserte digitale Pflichtformat für die Meldungen bei der nächsten Runde der LAP, die Länder können über ihre Fachaufsicht zudem Druck machen.
- Verbesserung der Kommunikation zum Thema Lärm und Gesundheit: Es wurde auf den neuen Anhang III der EU-Umgebungslärmrichtlinie hingewiesen, mit dem die gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrslärms darzustellen sind. Insgesamt sei aber keine Gesamtstrategie der Kommunen zu diesem Thema vorhanden.

Den Vorträgen und der Paneldiskussion schlossen sich jeweils Diskussionen mit den Teilnehmenden an. Es wurden u. a. die folgenden Themen angesprochen:

- Ergänzende Hinweise auf die Unvollständigkeit der WHO-Empfehlungen und ihre Umsetzung im Anhang III der ULR: Eine Expositions-Wirkungs-Beziehung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen ist dort bislang nur für den Straßenverkehr formuliert.
- Hinweis auf die Mängel der Umsetzung der ULR besonders in den kleinen Kommunen: Fehlende Eingriffsmöglichkeiten, nicht umgesetzte LAP, Schwierigkeiten in der Öffentlichkeitsbeteiligung (unzureichende Gesundheits- und Umweltkompetenz gerade bei den stärker Belasteten). Die gezielte Unterstützung der Betroffenen wäre eine wichtige Aufgabe für den ALD.
- Nach Auffassung des Landes Hessen können einige Defizite der ULR durchaus behoben werden, z. B. durch die weitgehende Erfassung des Straßennetzes auf der Grundlage bekannter Verkehrsmengen oder die Überwindung der begrenzten Gestaltungsmöglichkeiten –besonders der kleinen Kommunen - durch Lärmaktionspläne auf Regierungsbezirksebene. So konnten im

Rahmen der LAP im Regierungsbezirk Darmstadt auf fast 100 Streckenabschnitten straßenverkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen umgesetzt werden.

- Wäre Tempo 40 – aktuell mancherorts aus Gründen der Luftreinhaltung eigeführt - eine Option? Die Lärmfachleute halten die Pegelminderungen im Vergleich zu T30 für zu gering.
- Nicht diskutiert wurde die Frage, wie an kommunalen Hauptverkehrsstraßen der Verkehrslärm wirksam im Sinne der Einhaltung der WHO-Gesundheitswerte (53/45 dB(A), ganztags/nachts) gesenkt werden kann. Welche Maßnahmen dafür stehen überhaupt zur Verfügung? Nach Auffassung des ALD ist dazu neben der Ausschöpfung des Stands der Technik bei den fahrzeug- und fahrwegseitigen Emissionen eine umfassende Wende in der Stadt- und Verkehrsplanung erforderlich, die zur Verkehrvermeidung und zu einer deutlichen Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zum Umweltverbund sowie zu innovativen Lösungen im städtischen Güterverkehr (z. B. Lastenfahrräder) führt.
- Zur Stärkung des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes: Das UBA wies auf ein laufendes UBA-Forschungsprojekt hin, das vom Difu, der LK Argus GmbH, Claudia Hornberg und Heike Köckler durchgeführt wird: "Kooperative Planungsprozesse durch Stärkung gesundheitlicher Belange". (https://difu.de/projekte/kooperative-planungsprozesse-und-gesundheitsbelange) Ziel ist, die Gesundheitsakteure besser in die LAP sowie Grün- und Freiraumplanung einzubinden (z. B. durch die Identifizierung bzw. Festsetzung von „ruhigen Gebieten“ zur Lärmvorsorge nach der ULR).

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

Am 24. November 2020 führte der ALD gemeinsam mit dem Sächsischen Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft (SMEKUL) eine Veranstaltung zum Thema "Buy and sell quiet" im Online-Format durch. An der Veranstaltung nahmen bis zu 71 Personen teil.

Das Programm der Veranstaltung war gegenüber der im Flyer[1] angegebenen Version leicht modifiziert und umfasste die folgenden Punkte.

- Video-Grußwort des Sächsischen Staatsministers für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft Wolfram Günther
- Michael Jäcker-Cüppers, ALD
  „Buy and sell quiet – Ein wichtiger Baustein der Lärmschutzpolitik“
- Dorothea Salz, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
  „Geräuschanforderungen für Fahrzeuge des ÖV im Nahverkehrsplan Berlin“
- Patrick Kurtz (HAS) Consultant der Europäischen Kommission zum Lärm:
  „Buy Quiet“ – Konzept, Wirklichkeit, Zukunft“
- Stefan Jungmann Auftragsberatungsstelle Sachsen e.V.
  „Vergaberechtliche Fragen zur lärmarmen Beschaffung“
- Thomas Haag**,** Andreas Stihl AG & Co. KG:
  „Entwicklung von leisen Produkten für den urbanen Bereich“
- Axel Friedrich**,** DUH
  „Förderprojekt ‚Beschaffung akkubetriebener Gartengeräte durch öffentliche Einrichtungen im Land Berlin‘“
- Abschlussdiskussion

Aktuell sind 5 der 6 Vorträge auf Nachfrage beim ALD zu erhalten.

Minister Günther dankte dem ALD für die Mitorganisation der Veranstaltung und wies auf die schon längere gute Kooperation hin.
Das Thema „Lärmarme Produkte“ verweist auf die Notwendigkeit, dass alle Bürgerinnen und Bürger sowie Institutionen und Betriebe in der Pflicht stehen, Lärm zu vermeiden, sowohl im privaten Bereich, aber auch bei der Beschaffung. Lärmarme Produkte mit den Blauen Engel sind noch zu wenig auf dem Markt. Die Fortschreibung der Geräuschgrenzwerte ist erforderlich und der Nutzen des Einsatzes von leiseren und umweltfreundlichen Produkten ist stärker herauszustellen.

M. Jäcker-Cüppers unterstreicht die wichtige Rolle lärmarmer Produkte für den Lärmschutz:

- Die erfolgreiche Einführung leiser Produkte bedarf der umfassenden Kooperation von Herstellern, Verbrauchern und staatlichen Einrichtungen, wie das Beispiel des Lärmarmen Lkw in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zeigt. Sie trägt erheblich dazu bei, einen fortschrittlichen Stand der Lärmminderungstechnik zu erreichen.

[1] http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2020/Veranstaltung_Buy-quiet/Veranstaltungsflyer_Buy-and-sell-quiet_2020_Web.pdf

- Produkte müssen insgesamt guten Umwelt- und Arbeitsschutz gewährleisten. Der Lärmschutz sollte dabei den ihm gebührenden Platz einnehmen. Synergien sind vor allem von der Elektrifizierung zu erwarten.
- Die Potenziale für leisere Produkte sind bei weitem nicht ausgeschöpft. Innovative Entwicklungen sollte der Staat fördern.
- Die Identifizierung, Zertifizierung und Kennzeichnung von leisen Produkten sollte transparenter und vor allem für den privaten Verbraucher verständlicher werden.
- Die Rolle von Umweltzeichen (Blauer Engel, EU-Ecolabel) ist deutlich zu stärken.

D. Salz beschrieb die Strategien zur Nutzung leiserer Produkte bei der Minderung des Verkehrslärms in Berlin und Brandenburg:
Aktuell wichtigste Grundlage für die Geräuschvorgaben im Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist der Berliner Nahverkehrsplan (NVP) 2019 – 2023 von 2019.
Dieser steht im Kontext mit anderen Vorschriften und Empfehlungen wie den Geräuschvorschriften der EU für die Kfz und die Schienenfahrzeuge (Technische Spezifikationen zum Lärm) oder den Empfehlungen des VDV zu den Geräuschmissionen von Schienenfahrzeugen (VDV 154). Ein Beispiel für Anforderungen, die über gesetzliche Vorgaben hinausgehen ist die Empfehlung des NVP, auf Strecken mit hohem Konfliktpotenzial „besonders lärmarme Busse“ (< 77 dB(A)) einzusetzen. Hohes Konfliktpotenzial liegt vor, wenn die LärmKennZiffer LKZ (in die die Höhe der Belastung und die Zahl der Betroffenen eingehen) oder die Zahl der Beschwerden z. B. im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit hoch ist. Die Empfehlung ist allerdings noch nicht umgesetzt worden. Ein anderes Beispiel ist die Beschaffung von neuen Straßenbahnen, für die jeweils ein unterer und oberer Lastenheft-Geräuschgrenzwert für die verschiedenen Betriebszustände festgelegt wird – der obere entspricht den VDV-Empfehlungen, der untere kann für Boni bei der Bewertung von Angeboten genutzt werden (Bsp. Fahrgeräusch: 73 bis 76 bei 60 km/h)

P. Kurtz betonte den Mehrfachnutzen einer leisen Maschine: Sie „führt direkt zu einer Minderung der Lärmexposition am Bedienerplatz, an weiter entfernten Arbeitsplätzen und in der Umgebung“.
Wesentliche Regelungen für die Geräuschemissionen von Geräten und Maschinen beruhen auf EU-Recht (Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, EG „Outdoor Noise“-Richtlinie 2000/14/EG, Phys. Agenzien Richtlinie Lärm ” 2003/10/EG und ihrer Umsetzung in nationales Recht (LärmVibrationsArbSch, 32 BImSchV)). Zur Konkretisierung der Regelungen wurden zahlreiche internationale und europäische Normen erarbeitet (zurzeit existieren etwa 950 Maschinensicherheitsnormen).
Wichtig für Hersteller, Einkäufer, Betreiber und den betrieblichen Arbeitsschutz sind sachgerechte Geräuschemissionsangaben in den Betriebsanleitungen der Produkte. Die Europäische Marktüberwachungsstudie NOMAD (2008-2012) zeigte, dass 80% aller untersuchten Angaben zur Geräuschemission nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprachen, mit fatalen Folgen für den Arbeits- und Umweltschutz und die Fortentwicklung des Stands der Technik. Deshalb ist zu fordern:

- Entwicklung einfacher verständlicher Geräuschemissionsinformationen zusätzlich zum dB(A)
- Schaffung von Emissionsklassen ähnlich Ökodesign
- Richtlinie, Auslobung branchenspezifischer Preise für besonders leise Neuentwicklungen
- Aufbau einer belastbaren Geräuschemissionsdatenbank

Herr Kurtz stellte abschließend neue Ideen für die Geräuschdeklarationen vor.

S. Jungmann geht auf die Aspekte der lärmarmen Beschaffung ein.
Die Auftragsberatungsstelle Sachsen e. V. versteht sich als Mittler zwischen öffentlicher Hand und den sächsischen Unternehmen in Fragen der Beschaffung.
Die Beschaffung wird in verschiedenen Vorschriften geregelt (z. B. SäHO- Sächsische Haushaltsordnung, Vergabeverordnung – VgV, Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)).

Die Berücksichtigung qualitativer, innovativer sowie sozialer und umweltbezogener Aspekte ist zulässig, muss aber bestimmten Vorgaben genügen. Eine Nachweisführung durch Gütezeichen ist zulässig. Für die Beschaffung lärmarmer Produkte kann der Blaue Engel genutzt werden. Dies wird am Beispiel der Altglascontainer, der Busse, Baumaschinen und Beamer vorgestellt. Problematisch ist aktuell die jeweils geringe Anzahl von Anbietern. Für den akustischen Laien sind die Emissionsvorgaben nicht immer einfach zu verstehen.

T. Haag stellte die Aktivitäten der Firma Stihl zum Lärmschutz bei Gartengeräten vor:

- STIHL gestaltet aktiv die Transformation vom Benzin- zum Akku-Produkt
- Leisere Gartengeräte können zu Zielkonflikten mit den Kriterien Leistung, Abgas. Sicherheit / Ergonomie und Gewicht führen
- Es werden vier akkubetriebenen Gartengeräten samt Minderungspotenzial gegenüber benzinbetriebenen Geräten vorgestellt: Blasgeräte (- 10 dB(A)), Heckenschere (-10 dB(A), Kreiselschere (-15 dB(A), Rasenmäher (-5 dB(A). Wichtig ist, dass die Akku-Gartengeräte überwiegend ohne Gehörschutz bedient werden können.
- Bei leisem Motorgeräusch wird das Arbeitsgeräusch „hörbarer“, was eine physikalische Grenze der Emissionsminderung definiert.
- Benzin- und Akku-Technologie sind noch für lange Zeit parallel erforderlich auf Grund der z. T. noch zu geringen Energie-Dichten in der Batterietechnologie.

A. Friedrich stellte die DUH-Projekte zum Thema vor:

- DUH Projekt „Clean Gardening“ seit 2013: Aktivitäten konzentrieren sich immer stärker auf den Umschwung von Benzin- auf Akkuantrieb.
- Modellversuch öffentliche Beschaffung 2018/2019 gemeinsam mit der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Entwicklung von Kriterien für umweltfreundliche Akku-Gartengeräte
- Aktuell: Förderaufruf „Beschaffung akkubetriebener Gartengeräte durch öffentliche Einrichtungen im Land Berlin“, das im September 2020 gestartet ist und ein Fördervolumen von ca. 500.000 € umfasst.
    - Ziel des Projekts: Vermehrte Beschaffung von ökologischen Akku-Geräten und damit Reduktion von Abgas- und Lärmemissionen vor Ort;
    - Geräuschvorgaben: Die Geräte haben die in Kapitel 3 des Umweltzeichens Blauer Engel, DE-UZ 206, Ausgabe Januar 2017 enthaltenen Anforderungen zu den gerätetypspezifischen Prüfwerten für Geräuschemissionen zu erfüllen;
    - Wissenschaftliche Begleitung durch die DUH;
    - Kommunikationsschwerpunkt 2021/2022 ist das Thema Lärm.

Fazit der Veranstaltung:

Die Nutzung leiserer Geräte, Maschinen und Fahrzeuge leistet einen hohen Beitrag zur Minderung des Umgebungslärms und des Lärms am Arbeitsplatz. Die Entwicklung und der Gebrauch leiserer Produkte kann durch die folgenden Instrumente deutlich verbessert werden:

- Transparente Fachinformation für den institutionellen und gewerblichen Betreiber;
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit mit verständlichen Produktinformationen, die sich an den umweltbewussten Verbraucherinnen und Verbraucher wendet;
- Rechtliche Rahmenbedingungen verbessern: Fortentwicklung der Outdoor Noise Directive, verbesserte Datenbanken;

- Nutzung der Synergien beim Arbeits-, Klima und Umgebungslärmschutz als wichtiger Hebel für die Entwicklung leiserer Produkte;
- Die Anreize zur Produktion und Nutzung leiserer Geräte und Maschinen verbessern; Benutzervorteile einführen.

1.5. Stellungnahme des ALD zur Änderung der Lärmkartierungsverordnung (34. BImSchV)

Auch der ALD nahm im Rahmen der Anhörung beteiligter Kreise nach § 51 BImSchG zum Entwurf der Ersten Verordnung zur Änderung der Vierunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) Stellung. Er begrüßt grundsätzlich, dass nunmehr bei der Lärmkartierung nicht nur die Betroffenenzahlen für die einzelnen Pegelbänder des L_{den} und L_{night} anzugeben sind, sondern zusätzlich die Zahlen der stark Belästigten, der lärmbedingt an ischämischen Herzkrankheiten Leidenden und der stark Schlafgestörten. Das ist eine längst überfällige Konsequenz aus den durch die Lärmwirkungsforschung gut abgesicherten Dosis-Wirkungs-Kurven.

Der ALD fordert u.a. vom Verordnungsgeber

- die in den Leitlinien der WHO genannten Schwellenwerte für die Gesundheitsgefährdung durch die jeweilige Lärmquelle in die Lärmkarten als Isolinie aufzunehmen und die entsprechenden Betroffenenzahlen ebenfalls auszuweisen, damit die zuständige Behörde und vor allem die zu beteiligende Öffentlichkeit für die auf die Lärmkartierung aufbauende Aktionsplanung Zielgrößen ableiten kann,
- dass (als nationale Regelung) die Kartierungsschwellen – vor allem beim Fluglärm - unter die Schwellenwerte der WHO abgesenkt werden,
- einen Weg zu finden, damit Lärmkarten Angaben enthalten, die einen nicht nur qualitativen Vergleich mit den Lärmkarten aus der vorhergehenden Kartierung zulassen.

Als Fazit stellt der ALD in seiner Stellungnahme fest:

Der ALD erwartet vom Verordnungsgeber mehr als nur die formale Umsetzung der Richtlinie (EU) 2020/367. Dieser sollte die Ermessensspielräume für eine Lärmkartierung als aussagekräftige fachliche Grundlage für eine im politischen Raum durchzusetzende Lärmaktionsplanung ausschöpfen. Dazu bedarf es einer Bewertung der nach Anhang III der Richtlinie ermittelten Beeinträchtigten im engeren Sinne. Der ALD plädiert deshalb dafür, die WHO-Empfehlungen für Schwellenwerte aus den Leitlinien von 2018 zu übernehmen. Die Umsetzung in deutsches Recht muss der Gefahr begegnen, die Umgebungslärmrichtlinie zu einem bloßen Formalismus verkommen zu lassen.

Die vollständige Stellungnahme ist online unter http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2020/Stellungnahme_ALD_34.BImSchV.pdf verfügbar.

1.6. Arbeitsgruppe zum Ausbildungskonzept zum städtebaulichen Lärmschutz

Das Leitbild der funktional gemischten Stadt, die funktionale und soziale Vielfalt ermöglicht, eine Verdichtung urbaner Räume beinhaltet („Stadt der kurzen Wege“), der demografische Wandel, Nachhaltigkeits- und Klimaschutzziele, das Erfordernis der Umweltgerechtigkeit, der umweltbezogene Gesundheitsschutz – all das stellt die Stadt- und Raumplanung vor neuen Herausforderungen. Die Bedeutung der Geräuschumwelt einschließlich der Gestaltung einer restaurativen (erholsamen) akustischen Umwelt und der Minderung von Lärmbelastungen kommt hierbei oftmals zu kurz. Einerseits beklagen im Schutz vor Lärm tätige Akteure einen Mangel an Wissen, Beachtung und Wertschätzung der Lärmminderung in der Stadt-, Raum- und Bauplanung, andererseits wird der Lärmschutz, insbesondere die auf Lärm bezogenen Rechtsgrundlagen, in der Stadt- und

Raumplanung auch als Hindernis auf dem Wege zur Gestaltung funktionsgemischter, auf Nachhaltigkeit ausgerichteter, verdichteter Räume erachtet. Ein gewisses Maß an Unverständnis findet sich auf beiden Seiten.

Der ALD möchte das Internationale Jahr der Geräusche (Year of Sound) 2020/2021 zum Anlass nehmen, Vorschläge für ein Ausbildungskonzept für Architekten und Stadt-/Raumplanende in der Hochschullehre und ggf. auch der Weiterbildung zum städtebaulichen Lärmschutz zu erarbeiten. Ziel ist es die bestehende Ausbildung an der Schnittstelle des Lärmschutzes zum Planen und Bauen aufzuarbeiten und Optimierungsvorschläge zu entwickeln, die das Verständnis für den Schutz vor Lärm in der Architektur und Stadt- und Raumplanung vergrößern und die hierbei bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten und deren Wirkung auf die Menschen aufzeigen. Idealerweise führen die Vorschläge zum Konzept eines curricularen Standards „Städtebaulicher Lärmschutz", das eine Grundlage einer Diskussion mit Fachkreisen wie z.B. dem Akkreditierungsverbund für Studiengänge der Architektur und Planung darstellen kann.

Der ALD plant hierzu die Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Städtebaulicher Lärmschutz". Interessierte ALD-Mitglieder, die an der Gestaltung zur Ausbildung an der Schnittstelle von Stadt- und Raumplanung und dem Schutz vor Lärm mitwirken möchten, sind herzlich eingeladen sich zu melden. Bitte bekunden Sie Ihr Interesse bei ald@ald-laerm.de, Betreff Arbeitsgruppe „Städtebaulicher Lärmschutz"

Der ALD-Vorstand in Kooperation mit dem ALD-Mitglied und Initiator der Arbeitsgruppe, Herrn Dr. Martin Rumberg, freuen sich sehr auf Rückmeldungen und Interessensbekundungen, wenn möglich bis zum 31. Januar 2021.

Im weiteren Schritt bereitet der ALD-Vorstand dann ein Onlinemeeting mit den Interessenten vor, eine Terminumfrage dafür wird Anfang Februar 2021 an die Teilnahmeinteressierten versandt.

1.7. Fluglärm statt Sonntagsruhe an Landeplätzen

Wer kennt nicht das Lied von Reinhard May „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein...."? Ist der Sänger vielleicht Hobbypilot? Dann wüsste er, dass auch dort oben die Freiheit Grenzen hat und erst recht beim Start und der Landung. Diese beiden Flugphasen sind nicht nur anspruchsvoll für Piloten, sondern auch eine Belastung für die in der Nähe von Landeplätzen Wohnenden. Die Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt sind nicht leise, ihre Geräuschemissionen stellen für die Anrainer der Landeplätze eine unangenehme Belastung dar. Im Vergleich mit den großen Verkehrsflughäfen mag die Zahl der Lärmbetroffenen an dem jeweiligen Landeplatz klein erscheinen, doch bei der Vielzahl von Flugplätzen der allgemeinen Luftfahrt ist auch dort mit einer großen Zahl Lärmbetroffener zu rechnen.

So verwundert es nicht, dass der ALD und auch die Bundesvereinigung gegen Fluglärm immer wieder von Lärmbetroffenen angeschrieben und um Unterstützung bei dem Bemühen um Lärmminderung gebeten werden. Beispielhaft sei hier ein Auszug aus einem Schreiben an den ALD-Vorstand wiedergegeben:

> *„Es gibt immer wieder Versuche, auf diese Problematik hinzuweisen. Eine Petition Ende 2019 nahm sich dieser Thematik ebenfalls an, doch auch hier wiederholte sich der Kreisschluss - eine Behörde verwies auf eine andere ... Nachstehend das bekannte Szenario, das betroffene Bürger schildern:*
>
> - *Anwohner von Sportflugplätzen müssen es hinnehmen, dass nicht nur zu Feierabendzeiten, sondern auch an Sonn- und Feiertagen von morgens bis abends Fluglärm herrscht.*
> - *Dieser Fluglärm wird nicht nur durch Starts, Landungen und Platzrunden der Hobbypiloten verursacht, sondern auch z.T. ganztägig durch das Hochziehen von Segelflugzeugen bzw. das Fallschirmspringen: Stundenlange Lärmbelästigungen für Anwohner und umliegende Ortschaften sind die Folge.*

- *Außerdem wird so jedes Wochenende für reine Spaßfliegerei tonnenweise CO2 ausgestoßen. Das Klima ändert sich und die Fachleute weisen auf die diesbezüglich steigenden CO2-Werte hin. Auch die (deutschen) PolitikerInnen wollten lt. der rechtsverbindlichen weltweiten Pariser Klimaschutzvereinbarung (2015) handeln ... Bis 2030 will Deutschland den Treibhausgasausstoß um mindestens 55 % verringern (Klimaschutzgesetz, 2019).*

Ziel der Betroffenen ist eine umgehende Neuregelung der Flugzeiten und Lärmbegrenzungen für Sportflieger zum Schutz des Menschen, und dabei insbesondere der Sonntagsruhe."

Dieses Zitat gibt in aller Deutlichkeit wieder, wie ohnmächtig sich Lärmbetroffene in der Umgebung von Landeplätzen fühlen. Dieses Gefühl ist durchaus berechtigt. Ein Blick in die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung bestätigt, dass die rechtliche Grundlage für den Schutz gegen Lärm für Anwohner vieler Landeplätze schwach ist. Die Verordnung gilt für „Landeplätze, auf denen nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes im vorausgegangenen Kalenderjahr 15 000 oder mehr Flugbewegungen (Starts und Landungen) von Flugzeugen, Motorseglern und Drehflüglern stattgefunden haben[2]". Nur dort gelten die zeitlichen Einschränkungen einschließlich eines Verbots von Starts und Landungen an Sonn- und Feiertagen. Selbst da können die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder Ausnahmen gestatten, wenn Einschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wegen der besonderen Umstände an einem Landeplatz nicht erforderlich sind.

Das heißt doch, an Landeplätzen mit weniger als 15 000 Flugbewegungen, und diese Schwelle erreichen viele Landeplätze nicht, sind die Anwohner nicht vor Fluglärm geschützt. Aber auch an entsprechend großen Landeplätzen besteht wegen der Ermächtigung zur Rücknahme der zeitlichen Einschränkungen kein umfassender Schutz gegen Fluglärm. Dennoch stehen die Anwohner von Landeplätzen dieser Umweltbelastung nicht völlig schutzlos gegenüber. Was sie tun können, wird in einem Merkblatt der Bundesvereinigung gegen Fluglärm dargestellt[3].

Der ALD wird sich in enger Abstimmung mit der Bundesvereinigung gegen Fluglärm weiterhin gegenüber den Luftfahrtbehörden dafür einsetzen, dass der Schutz gegen Fluglärm durch die allgemeine Luftfahrt im Interesse der Betroffenen deutlich verbessert wird.

1.8. Positionspapier des ALD „Empfehlungen des ALD für Ziele zum Schutz gegen Lärm aus dem Schienenverkehr- Zeithorizont 2030"

Die ALD-Leitung hat ihr Positionspapier vom 15.12.2020 zur Fortschreibung der Lärmschutzziele im Schienenverkehr auf den Internetseiten des ALD unter http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2020/ALD-Positionspapier_Schienenverkehr_2030.pdf bereitgestellt. Das Positionspapier ist in die Bewertung der neuen Lärmschutzziele des BMVI und der Deutschen Bahn eingeflossen (siehe Abschnitt 2.1 dieses Newsletters).

2. THEMEN

2.1. Minderung des Schienenverkehrslärms

Zum Thema Schienenverkehrslärm fanden in den letzten Wochen einige relevante Ereignisse und Aktionen statt:

---

[2] Landeplatz-LärmschutzV vom 5. Januar 1999 (BGBl. I S. 35), die durch Artikel 5 der Verordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) geändert worden ist

[3] https://fluglaerm.de/wp-content/uploads/2020/07/BVF-MB-BV012-FluglaermJenseitsLH.pdf

- BMVI-Web-Konferenz „Lärmschutz an der Schiene“ am 16.11.2020
- Veröffentlichung des Eisenbahn-Bundesamts (EBS) „Lärm-Monitoring – Schallmessungen im Schienenverkehr“, Jahresbericht 2019“ vom 19.11.2020
- Inkrafttreten des Fahrverbots für laute Güterwagen in Deutschland am 13.12.2020
- BMVI und DB AG verkünden ein neues Lärmschutzziel für die Minderung des Schienenverkehrslärms am 14.12.2020

BMVI-Web-Konferenz „Lärmschutz an der Schiene“

Die aktuelle Politik des BMVI zum Schutz vor Schienenverkehrslärm wurde in 9 Vorträgen vorgestellt. Die Präsentationen sind leider nicht öffentlich verfügbar. Wichtige Themen waren das Lärmschutzziel 2030, die Evaluierung und Fortsetzung des Lärmsanierungsprogramms, die Harmonisierung von Lärmsanierung und Lärmaktionsplanung, das Schienenlärmschutzgesetz und das Bahnlärm-Monitoring (siehe auch folgender Abschnitt).

EBA-Jahresbericht 2019 zum Lärm-Monitoring

Im Bericht werden die 19 Messstationen des BMVI/EBA beschrieben, die sukzessive seit dem 23. April 2019 eröffnet wurden, und das Messverfahren sowie die verwendeten Messgrößen (Mittelungspegel, Vorbeifahrtpegel der Züge und als abgeleitete Größe der Vorbeifahrtpegel von Güterwagen) dargestellt.
Die Kernaussagen des Berichts bestätigen einerseits die immer noch hohe Belastung an streckennahen Immissionsorten, andererseits die Erfolge des Umrüstprogramms der Güterwagen:

- „Die Schallemissionen in Form von Mittelungspegeln, gemessen in einem Abstand von 7,5 Meter, liegen tagsüber zwischen 66 dB(A) und 76 dB(A) und nachts zwischen 67 dB(A) und 77 dB(A).“
- „Die derzeit stattfindende Umrüstung der Güterwagen von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen, welche die Schallemission des Fahrzeugs um etwa 10 dB(A) reduziert, bildet sich in den Messergebnissen ab. Rund 67 Prozent der im Jahr 2019 gemessenen Güterwagen können als lärmarm, d. h. als sicher umgerüstet klassifiziert werden. Zwischen Juli und Dezember 2019 stieg der Anteil lärmarmer Güterwagen an den monatlich gemessenen Güterwagen von 60 Prozent auf 70 Prozent. Die von Güterwagen monatlich verursachten Emissionen gingen alleine in diesem Zeitraum um etwa 2 dB(A) zurück.“

BMVI und DB AG verkünden ein neues Lärmschutzziel für die Minderung des Schienenverkehrslärms

Am 14.12.2020 haben BMVI und DB AG in einer virtuellen Pressekonferenz ein neues Ziel für die Minderung des Schienenverkehrslärms verkündet. Das Video der virtuellen Pressekonferenz „Leise Schiene - Neues Lärmschutzziel 2030“ ist unter dem Link https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Video/Youtube/livestream-virtuelle-pressekonferenz-leise-schiene.html abrufbar.

Das neue Lärmschutzziel wurde vorgestellt von

- Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer
- dem Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann
- Dr. Sigrid Nikutta, Vorstand Güterverkehr Deutsche Bahn AG und
- Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG

Eine detailliertere Beschreibung des Lärmschutzziels findet sich auf den Internetseiten der Bahn unter https://gruen.deutschebahn.com/de/strategie/strategie-laermschutz. Hier wird auch ein Ziel für 2050 vorgeschlagen:

> „Bis 2030 werden wir mehr als 800.000 Anwohner von Schienenverkehrslärm entlasten. Das sind mehr als die Hälfte aller Anwohner, die derzeit an belasteten Strecken wohnen. Bis zum Jahr 2050 werden wir dann für alle betroffenen Anwohner den Lärm durch die Schiene gemindert haben.“

Bedauerlicherweise wird weder in der Mitteilung der Bahn noch im Video explizit definiert, was unter „belasteten Strecken“ zu verstehen ist. Verwiesen wird aber auf das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes, in dem die belasteten Strecken durch die Auslösewerte des Lärmsanierungsprogramms definiert sind – das sind die Geräuschbelastungen, deren Überschreitung eine Lärmsanierung rechtfertigt. Diese sind aktuell 67/57 dB(A) tags/nachts (Beurteilungspegel außen für Wohngebiete, berechnet nach der Schall 03:2024) und ab 2022 entsprechend 64/54 dB(A). Es bleibt unklar, welche Auslösewerte den Zielen zu Grunde gelegt werden.

Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass ein neues Ziel formuliert worden ist. Im Sinne einer verkehrsträgerübergreifenden Lärmminderungsstrategie hätte sich der ALD aber mindestens eine Fortschreibung des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II von 2009 für alle Verkehrsarten gewünscht, am besten aber eine Befassung des Deutschen Bundestags mit dieser wichtigen Frage, besonders mit dem Endzeitpunkt der Lärmsanierung.

Inhaltlich sind die Ziele nicht zufriedenstellend und ein Ende der Sanierung - möglicherweise an den aktuellen Auslösewerten orientiert – erst 2050 ist unakzeptabel – manche Bahnanwohner/innen hätten dann quasi ein Leben lang auf eine Verbesserung ihrer Situation gewartet. So wird keine Akzeptanz für den klimapolitisch gewollten Ausbau des Schienenverkehrs bis 2030 geschaffen. Deutschland sollte sich auch hier die Schweiz zum Vorbild nehmen: Per Gesetz war das Ende der Sanierung im Jahre 2000 auf das Jahr 2015 festgelegt worden.[4] Für andere Umweltbelange gibt es ja durchaus gesetzliche Fixierungen von jahresbezogenen Minderungszielen, z. B. im Bundes-Klimaschutzgesetz von 12.12.2019.

Die ALD-Leitung hat in ihrem Positionspapier „Empfehlungen des ALD für Ziele zum Schutz gegen Lärm aus dem Schienenverkehr Zeithorizont 2030“[5] vom 15.12.2020 gefordert,

> „dass die Bundesregierung ....ein ambitioniertes Enddatum für den Abschluss der Lärmsanierung entwickelt. Bei der Festlegung des Zeitablaufs der Lärmsanierung besteht von der Seite der Betroffenen ein hoher Erwartungsdruck. Dieser Erwartungshaltung sollte durch Fixierung eines für die Betroffenen akzeptablen Zeitablaufs Rechnung getragen werden.“

Methodisch hatte die ALD-Leitung empfohlen:

> „Die Bundesregierung sollte in transparenter Form darlegen, wie und wann das kurzfristige (!) Ziel einer Vermeidung von Gesundheitsrisiken in Folge von Verkehrslärm (im engeren Sinne als Abwesenheit klassifizierter Krankheiten) erreicht werden kann. Die entsprechenden Zielpegel sind bzw. treten bald in Kraft (64/54 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete). Wir halten diese als kurzfristige Zielwerte für geeignet. Entscheidend ist aber jetzt eine Beschleunigung des Programms. Die langjährige Leidensgeschichte vieler Betroffener sollte zu einem absehbaren Ende kommen. Dazu sind Optionen bzw. Szenarien für das Erreichen des Zieles mit Zwischenschritten anzugeben. Die Szenarien sollten berücksichtigen:
>
> - Stand der Belastungen im Jahr 2020;
> - Entwicklung der Geräuschemissionen des Schienenverkehrs auf der Basis eingeleiteter Maßnahmen (Umrüstung der Güterwagen, Neubeschaffung von Güterwagen mit K-Sohlen, die deutlich leiser sind als die bei der Umrüstung präferierten LL-Sohlen), Potenziale für weitere Lärmminderungen an der Quelle (Fahrzeuge und Fahrwege) und ihre Umsetzung in schärfere Grenzwerte im Rahmen der TSI Lärm;
> - den politisch gewollten Verkehrszuwachs auf der Schiene;
> - Entwicklung der Maßnahmen an der Infrastruktur (aktueller Stand, technische Restriktionen wie Sperrkapazitäten, personelle Restriktionen, Maßnahmen zur Überwindung der Defizite, Innovationen);

---

[4] Die Schweiz hatte in ihrem „Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen“ vom 24. März 2000 eine Zeitspanne von 15 Jahren festgelegt: „Die Massnahmen an Schienenfahrzeugen, auf dem Ausbreitungsweg des Schalls und an bestehenden Gebäuden müssen bis zum 31. Dezember 2015 durchgeführt werden.“ (Art. 3) (für Abschnitte mit unverhältnismäßigen Sanierungskosten ausnahmsweise bis 2025)

[5] http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2020/ALD-Positionspapier_Schienenverkehr_2030.pdf

- Die jeweiligen Kosten der Szenarien sind zu ermitteln.“

Auf der Basis der Szenarien wäre dann die gesellschaftliche Entscheidung über den verbleibenden Zeitplan der Lärmsanierung In der Abwägung von Lärm- und Gesundheitsschutz und den wirtschaftlichen Belangen sowie den technischen und organisatorischen Rahmnebdingungen zu treffen.

Wurde das Lärmschutzziel 2020 bei der Schiene erreicht?

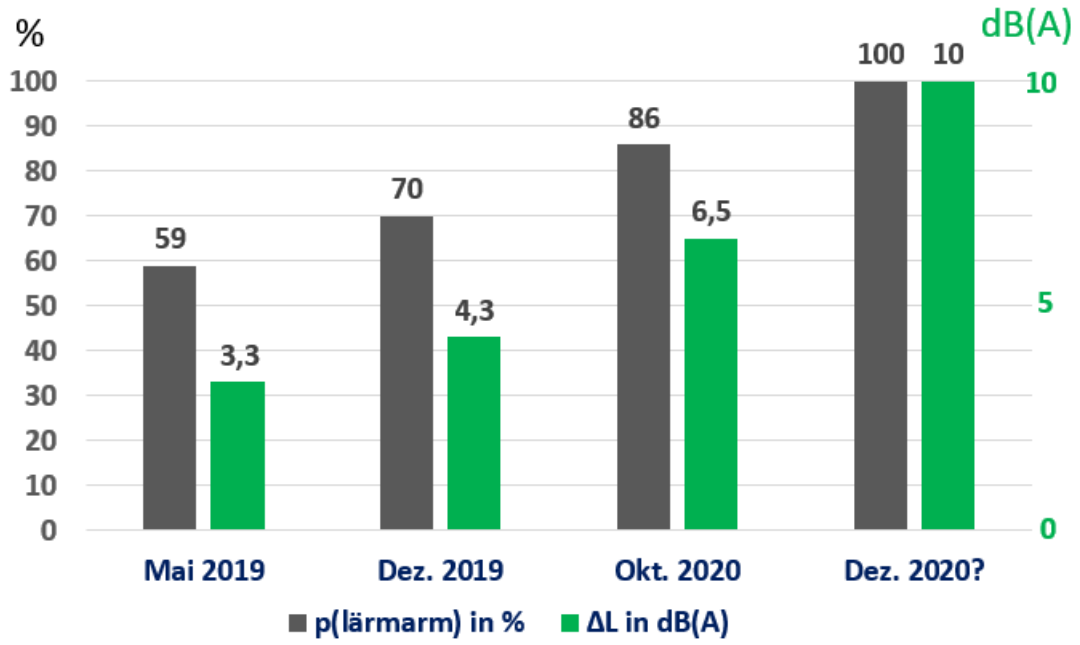
Das „alte Ziel“ der Lärmminderung bei der Schiene zum Jahr 2020 war bekanntlich die Halbierung der Lärmbelästigung im Vergleich zu 2008, in Pegel umgesetzt eine durchschnittliche Minderung der Geräuschbelastungen um 10 dB(A). Zur Minderungen der Belastungen werden

- Infrastrukturelle Maßnahmen (am Fahrweg, auf dem Ausbreitungsweg und baulicher Schallschutz) und
- Maßnahmen an den Fahrzeugen (Beschaffung von leiseren Güterwagen, Umrüstung der Bestandsflotte der Güterwagen auf Bremssystem, die zu einer deutlichen Minderung des Rollgeräusches führen)

umgesetzt. Eine flächendeckende Reduktion der Belastungen um 10 dB(A) durch infrastrukturelle Maßnahmen ist nicht so einfach nachzuweisen, da zum einen keine umfassenden Belastungsdaten von 2008 und 2020 – jedenfalls nicht öffentlich aufbereitet – vorliegen. Zum anderen bezog sich wegen der höheren Auslöseschwellen bis Ende 2014 (75/65 dB(A)/tags/nachts für Wohngebiete, ohne Anrechnung des Schienenbonus) das Halbierungsziel auf ein damals deutlich kleineres belastetes Streckennetz. Eine Adaption des Halbierungsziels an gesenkte Auslöseschwellen ist explizit nicht vorgenommen worden, auch wurde nicht definiert, wie die passiven – nur die Innenräume schützenden - Maßnahmen auf das Halbierungsziel anzurechnen sind.
Einfacher zu bewerten ist dagegen der Erfolg fahrzeugseitiger Maßnahmen. Vor allem durch die Daten, die im Rahmen des Lärm-Monitorings des EBA seit dem 23. April 2019 erhoben worden sind, lassen sich die flächendeckenden Wirkungen dieser Maßnahme nachweisen.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Anteils leiser Güterwagen in Prozent und die damit verbundene theoretische mittlere Emissionsminderung. Kriterium für einen leisen Güterwagen ist gemäß EBA die Einhaltung eines Vorbeifahrtpegels vom 86 dB(A) in 7,5 m Entfernung von der Gleisachse bei 80 km/h und normiert auf eine Achsenanzahl pro Fahrzeuglänge in m von 0,225.

Die Daten des Lärm-Monitorings zeigen eine mittlere Reduktion des Vorbeifahrtpegels durch leise Güterwagen von 10 dB(A), wobei allerdings davon auszugehen und auch im EBA-Jahresbericht 2019 dargestellt ist, dass die Schienenqualität an den Messstationen relativ gut ist und damit dieses Minderungspotenzial netzweit geringer sein mag.



Entwicklung des Anteils leiser Güterwagen p(lärmarm) in Prozent und resultierende theoretische Pegelminderung in dB(A) im Schienengüterverkehr (Quellen: Eisenbahn-Bundesamt „Lärm-Monitoring – Schallmessungen im Schienenverkehr“, Jahresbericht 2019[6], Nov. 2020; Brammer, Henning, EBA; „Lärm-Monitoring – Erste Ergebnisse, 16.11.2020, BMVI-Konferenz „Lärmschutz an der Schiene“)

Es ist ersichtlich, dass die Umrüstung in den letzten Monaten deutlich zugenommen hat. Mit dem am 13.12.2020 in Kraft getretenen grundsätzlichen Fahrverbots für laute Güterwagen wäre dann Ende 2020 das Halbierungsziel durch die Minderung der Güterwagenemissionen mindestens im Güterverkehrsnetz der Bahn erreicht worden. Allerdings wird dies durch die vom BMVI kürzlich verkündete einjährige Aussetzung der im Schienenlärmschutzgesetz vom 20.07.2017 vorgesehenen Sanktionen bei Verletzung des Fahrverbots in Frage gestellt. Die Aussetzung wurde mit den Problemen bei der Umrüstung in Folge der Coronapandemie begründet (obwohl das Inkrafttreten des Verbots seit fast 3,5 Jahren den Wagenhaltern und Güterverkehrsunternehmen bekannt ist). Es ist jedenfalls für das Vertrauen in die Schutzkonzepte des Staats dringend erforderlich, dass die Umsetzung des Gesetzes genau beobachtet und transparent dargestellt wird, z. B. durch Sonderauswertungen des Lärmmonitorings, und so rasch wie möglich in vollem Umfang vollzogen wird.

2.2. Gutachten zur Erarbeitung eines Konzepts zur Beurteilung von Gesamtlärm im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Ein vom Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen beauftragtes Gutachten befasst sich mit der Beurteilung der lärmfachlichen und immissionsschutzrechtlichen Machbarkeit einer Gesamtlärmbetrachtung. Diese wurde geprüft und Vorschläge für eine inhaltliche Umsetzung erarbeitet. Anhand von Praxisbeispielen wurden die Beurteilungsvorschläge erprobt und in einem Expertenworkshop diskutiert.

Auf Basis einer Aufarbeitung des Stands der Lärmschutzvorschriften in Deutschland, der aktuellen Rechtslage im Hinblick auf eine Gesamtlärmbewertung und des Stands der Wissenschaft und Technik zum Gesamtlärm und dessen Wirkungen wurden folgende Vorschläge zur Gesamtlärmbeachtung erarbeitet:

Vorschlag 1: „Wirkungsgerechte Summation“

1. Die Anwendung erfolgt für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen und Verkehrswegen.

[6] https://www.laerm-monitoring.de/download/L%C3%A4rm-Monitoring%20Jahresbericht%202019.pdf

2. Es erfolgt die Definition eines Immissionsgrenzwertes (Eingriffsschwelle) zur Begrenzung der Gesamtlärmbelastung.
3. Mit der Eingriffsschwelle soll eine erhebliche Belästigung der Bevölkerung vermieden und Gesundheitsgefahren durch Gesamtlärm verhindert werden.
4. Für Überschreitungen der Immissionsrichtwerte könnte eine Abwägung der Schallschutzmaßnahmen bzw. von Entschädigungen entsprechend der 24. BImSchV zulässig sein.
5. Eingebunden ist die Einführung eines Maximalpegelkriteriums, wonach einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsgrenzwerte nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten dürfen.
6. Die Bildung der Summenpegel aus Einzelquellenpegeln erfolgt wirkungsgerecht analog zu dem in der VDI 3722, Blatt 2, beschriebenen Substitutionsverfahren.

Vorschlag 2: „Änderungssituation“

1. Die Anwendung erfolgt für die Errichtung oder wesentliche Änderung von Anlagen und Verkehrswegen
2. Das Bewertungsverfahren dient der Begrenzung der Veränderung der Gesamtlärmbelastung
3. Es wird ein zweistufiges Änderungskriterium in Anlehnung an die Verkehrslärmschutzverordnung vorgeschlagen: durch eine neu zu errichtende oder wesentlich geänderte Anlage bzw. entsprechend veränderten Verkehrsweg soll der Beurteilungspegel der Gesamtbelastung um nicht mehr als 3 dB(A) tags oder nachts erhöht werden und der zukünftige Beurteilungspegel den Schwellenwert der Gesamtlärmbelastung von 63 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts nicht überschreiten.
4. Es erfolgt eine wirkungsgerechte Bildung der Summenpegel entsprechend des Vorschlags 1.

Vorschlag 3: „Anlehnung an § 47a BImSchG“

1. Die Anwendung erfolgt sowohl für die Errichtung als auch den Betrieb von Anlagen und Verkehrswegen.
2. Der Vergleich von Beurteilungspegel mit den separaten Immissionsricht- und –grenzwerten geschieht getrennt pro Lärmquellenart.
3. Die einzelnen Differenzen zu den jeweiligen Immissionsricht- und –grenzwerten werden aufsummiert.
4. Eine Einhaltung der einzelnen Immissionsricht- und –grenzwerte führt zu Überschreitungen im Gesamtlärm

Die drei Vorschläge zur Gesamtlärmbewertung wurden anhand von Praxisbeispielen geprüft und die Ergebnisse der Prüfung in einem Fachgespräch mit ca. 20 Fachleuten aus der Verwaltung, von Ingenieurbüros und Forschungseinrichtungen vorgestellt und diskutiert. Das Fachgespräch hat die folgenden Punkte zum Ergebnis (Liepert et al., 2020, S. 124):

- Bei der Gesamtlärmbetrachtung sollte keine langfristige Quelle explizit ausgeschlossen werden, aus verfassungsrechtlichen Gründen müssten alle (langfristigen) Lärmquellenarten einbezogen werden. Temporäre Quellen wie Baustellen sollen nicht berücksichtigt werden.
- Die Gesamtlärmbewertung sollte sowohl die Errichtung als auch den Betrieb von Anlagen und Verkehrswegen einschließen.
- Das Konzept zur Gesamtlärmbewertung sollte sich nicht ausschließlich anhand der Lärmwirkung begründen. Beispiel ist der Sportlärm, der unter anderem auch wegen des Freizeitcharakters und der positiven gesundheitlichen Relevanz des Sports eine größere gesellschaftliche Akzeptanz hat als etwa der Verkehrslärm.

- Bzgl. des Schutzniveaus sollte das Gesamtlärmkonzept den größtmöglichen Schutz der Bevölkerung anstreben und sich nicht nur an bestehendem Schutzniveau (d.h. an bestehenden Grenz, Richt- und Orientierungswerte) orientieren, sondern zukunftsweisend sein.
- Eine wirkungsgerechte Beurteilung wird der energetischen Addition der Pegel verschiedener Quellenarten vorgezogen.
- Zuschläge für besondere Auffälligkeiten von Geräuschen sollten auch bei der Gesamtlärmbewertung beibehalten werden, nicht jedoch andere spezifische sektorale Regelungen, z.B. Irrelevanzkriterium oder Ruhezeitenzuschläge.
- Ein Vorschlag 2 mit der Einschränkung des Anwendungsbereichs auf die Änderung von Anlagen oder Verkehrswegen findet wenig Zustimmung. Die Vorschläge 1und 3 werden bevorzugt.

Literatur

Liepert, M., Huth, C., Eberlei, C., Schreckenberg, D., Benz, S., Kupfer, D. (2020). Erarbeitung eines Konzepts zur Beurteilung von Gesamtlärm. Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen. Vergabe-Nr. 17/064.1. Düsseldorf.

2.3. Lärmtechnische Bewertung des „Acoustic Vehicle Alerting Systems (AVAS)“

Am 03.11.2020 fand im Rahmen eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamts ein virtueller Workshop durch die Auftragnehmer zu der „AVAS- Problematik“ statt.

Beim AVAS handelt es sich um einen vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Geräuschgenerator für Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, der seit dem 01.Juli 2019 in neuen Typen von Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen und ab dem 01.Juli 2021 in allen neuen Fahrzeugen dieser Art Pflicht ist (Art.8 VO(EU) Nr. 540/2014). Das Geräusch ähnelt dem eines Elektrogabelstaplers, der unter verschiedenen Laststufen fährt. Da jeder Fahrzeughersteller gewisse Freiheiten im Rahmen der gesetzlich festgelegten Vorgaben zur Geräuscherzeugung hat, kann eine gewisse „Kakophonie“ von Geräuschen nicht ausgeschlossen werden. Detaillierte Vorschriften zu den Betriebsbedingungen eines AVAS finden sich in der UNECE R138 – Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung geräuscharmer Straßenfahrzeuge hinsichtlich ihrer verringerten Hörbarkeit vom 16. Oktober 2016.

AVAS soll die akustische Wahrnehmbarkeit der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge für zu Fuß Gehende verbessern. Besonders betroffen sind u, a. Blinde und sehbehinderte Menschen, Kinder, ältere Verkehrsteilnehmer und Radfahrende, da das Geräusch des Verbrennungsmotors fehlt. Das AVAS-Geräusch soll bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h erzeugt werden, weil ab dieser Geschwindigkeit das Reifen-Fahrbahngeräusch das Fahrzeug in der Regel ortbar macht. Mit zunehmendem Anteil elektrisch angetriebener Kraftfahrzeuge kann das Geräusch allerdings in ruhigen Gebieten auch eine zunehmende Geräuschkulisse darstellen. Auf der anderen Seite besteht die Sorge, dass Unfälle zwischen elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen und schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen zunehmen. Somit könnte im Zusammenhang mit AVAS ein Zielkonflikt zwischen den Zielen der Verkehrssicherheit und den Zielen des Lärmschutzes bestehen.

Um die Unfallproblematik, die Optimierung des AVAS und ggfs. Alternativen zu untersuchen, hat das UBA ein Forschungsvorhaben vergeben. Die Forschungsnehmer haben in einer Abschlussveranstaltung den ALD und andere tangierte Interessengruppen im November 2020 zu einem Workshop eingeladen, um die Problematik zu diskutieren. Es sollten unter Beteiligung der unterschiedlichen Interessenvertreter Lösungsansätze diskutiert werden, wie die Ziele einer Beibehaltung bzw. Erhöhung der Verkehrssicherheit und zugleich das Ausschöpfen des Lärmminderungspotenzials elektrisch angetriebener Kraftfahrzeuge bei niedrigen Geschwindigkeiten im urbanen Raum gelöst

werden können. Ziele des Workshops waren dabei u. a., die Sichtweisen anderer Interessenvertreter besser nachzuvollziehen, alternative Möglichkeiten im Zusammenhang mit AVAS anhand von Beispielen zu diskutieren und Lösungsansätze für Kompromisslösungen zu erarbeiten, um einen optimalen Nutzen für alle Beteiligten zu erzielen.

Im Workshop wurde konstruktiv der Bedarf eines Warn- und Sicherungssystems diskutiert, Verbesserungen, wie z.B. statt eines dauerhaften Signals, ein Signal nur bei Erkennung einer Gefahr auszulösen (situatives Signal) als auch die Möglichkeit einer alternativen akustischen Form des Signals (Geräuschart einer Fahrradklingel) oder Abstrahlung des Geräusches in Richtung der wahrgenommenen Bewegung diskutiert. Des Weiteren wurden mögliche technische Alternativen, wie Fahrassistenzsysteme, die ab Herbst 2021 verpflichtend für die Typzulassung von Neufahrzeugen eingeführt werden sollen, erörtert. In höherpreisigen Fahrzeugen werden heute schon Bremssysteme bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h bei einer Erkennung einer Gefahrensituation, wie der Begegnung mit Fußgängern, verbaut, so dass es zu keiner Unfallsituation und zu keiner zusätzlichen Geräuschbelastung kommt.

Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband hat sich nach dem Workshop in einen dringenden Appell an die “Lärmminderungslobby“ gewandt, um erst einmal die Erfahrungen mit AVAS im Praxisbetrieb abzuwarten, bevor Alternativen zum AVAS diskutiert werden.

Aus der Lärmaktionsplanung ist gleichwohl bekannt, dass in Wohnstraßen - im Berliner Straßennetz sind das z. B. ca. 70 % des Straßennetzes von 5300 km Straße - das kontinuierliche AVAS-Geräusch bei einem Durchsatz von 80 – 90 % Elektro- oder Hybridfahrzeugen zu einer wesentlichen Belästigung führen könnte, was aus Gründen des Gesundheitsschutzes vermieden werden sollte. Deshalb sind Untersuchungen für eine Optimierung der Geräuscherzeugung oder geräuschlose Alternativen aus Sicht des Gesundheitsschutzes gefragt. Die sogenannte „Lärmminderungslobby“, wie der ALD, erkennt ohne Zweifel den dringenden Schutzbedarf betroffener schwächerer Verkehrsteilnehmer, wie Sehbehinderte und Blinde oder Kinder an. Gleichwohl muss ein konstruktiver Gedankenaustausch möglich sein.

Wir sehen mit dieser Erwartung dem Abschlussbericht der Forschungsnehmer im Auftrag des Umweltbundesamtes entgegen.

Der Abschlussbericht wird 2021 beim Umweltbundesamt unter http://www.umweltbundesamt.de/publikationen erscheinen.

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. UBA-Forschungsvorhaben „Lärmbelästigungssituation in Deutschland“

Im Dezember 2020 wurde vom Umweltbundesamt der Abschlussbericht eines Forschungsvorhabens zur Ermittlung der Lärmbelästigungssituation in Deutschland veröffentlicht. Dabei handelt es sich um eine Methodenstudie, in der erstmals die regelmäßig vom Umweltbundesamt durchgeführte bundesweite Umfrage zur Belästigung durch Umgebungslärm um die Ermittlung der Lärmexposition ergänzt wurde. Der Bericht beschreibt das methodische Vorgehen, die erhobenen Daten werden aktuell noch vom Umweltbundesamt ausgewertet und die Ergebnisse zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

Bislang wurde die Lärmbelästigung in Deutschland vom Umweltbundesamt turnusmäßig alle zwei Jahre in bundesweiten Bevölkerungsumfragen erhoben. Dabei blieb die Geräuschbelastung, der die Befragten jeweils ausgesetzt waren, unbekannt. Mit der nun veröffentlichten Methodenstudie sollte ein Verfahren erarbeitet und getestet werden, dass die Erfassung auch der Geräuschexposition als auch eine differenziertere Erfassung der Lärmbelästigungssituation erlaubt.

Dazu wurden bundesweit vier stellvertretende Großräume im Norden, Osten, Süden und Westen der Bundesrepublik als Untersuchungsräume ausgewählt. Innerhalb der Großräume wurde die

Lärmbelästigungssituation für unterschiedliche Verdichtungsräume (Innenstadt, städtisches Randgebiet, ländliche Lage) erhoben. In diesen Gebieten wurde eine Zufallsauswahl von erwachsenen Personen in zwei Befragungswellen in 2018 und 2019 schriftlich mittels Einladungsschreiben kontaktiert und um Befragungsteilnahme gebeten. Insgesamt liegen aus beiden Befragungswellen Befragungsdaten von 1972 Personen vor.

Zur Beschreibung der Verkehrslärmexposition wurden die Beurteilungspegel aus der EU-Lärmkartierung (L_{den}, L_{night}) bezogen auf die jeweilige Wohnadresse der Befragten herangezogen. Soweit in der EU-Lärmkartierung vorhanden, wurde auch die Industrie- und Gewerbelärmexposition adressgenau zugeordnet. Für die Abschätzung der nicht in der EU-Lärmkartierung enthaltenen Industrie- und Gewerbelärmexposition wurden anhand von Luftbildern standardisierte Flächenschallquellen für Einkaufsmärkte und Gewerbegebiete definiert und in die Lärmberechnungsmodellierung einbezogen. Das Vorhandensein von Windenergieanlagen im Wohnumfeld der Befragten wurde vermerkt, um etwaige Angaben zur Lärmbelästigung durch Windenergieanlagengeräusche zu plausibilisieren. Insgesamt wurden dabei Anlagen in folgenden Abständen um die jeweilige Wohnadresse der Befragten einbezogen: Standard-Einkaufsmarkt bis zu einem Radius von 500 m, Standard-Klein-Gewerbegebiet bis 1000 m Radius, Standard-Groß-Gewerbegebiet sowie Windenergieanlagen bis 2000 m Radius.

In der Befragung wurden Angaben zu Wohnbedingungen und Wohnqualität, Lärmbelästigung durch verschiedene, differenzierte Quellenarten des Umgebungslärms (z.B. Straßenverkehrslärm unterschieden in Lärm von PKW, LKW, Motorrädern und insgesamt), Lüftungsgewohnheiten, Sichtverbindung zu Lärmquellen, mit Lärm in Verbindung gebrachte Störungen des Schlafs, Tageszeiten starker Lärmbelästigung, die individuelle Lärmempfindlichkeit, der allgemeine Gesundheitsstatus und soziodemographische Basisdaten unter Verwendung von Erhebungsinstrumenten aus der internationalen Lärmwirkungsforschung erhoben.

In der Studie kam dem Nachbarschaftslärm eine besondere Bedeutung zu. In den vergangenen Umfragen des Umweltbundesamtes erwies sich der Nachbarschaftslärm als zweithäufigste Quelle der Lärmbelästigung. Die Methodenstudie sollte vertiefende Erkenntnisse über diese Lärmart liefern, die zum einen viele verschiedene Geräuschkomponenten beinhalten kann und über deren Belästigungswirkung zum anderen wenig bekannt ist. Dabei besteht eine der Schwierigkeiten in der Frage, welche Quellen der Nachbarschaftslärm umfasst und ob sich die Einordnung der Quellen in rechtlicher Sicht mit der Wahrnehmung in der Bevölkerung deckt. Aufschluss dazu erbrachten drei in verschiedenen Verdichtungslagen in Dortmund (NRW) und Friedberg (Bayern) durchgeführte Fokusgruppen mit Anwohnenden zur Wahrnehmung von und Erfahrung mit Nachbarschaftslärm. Über die Verdichtungsräume hinweg wurden übereinstimmend Geräuschquellen wie Musik, Kinder, Feiern, Autos und Rasenmäher genannt, ebenso auch Hunde bzw. Haustiere allgemein. Weiterhin wurden für den jeweiligen Verdichtungsraum spezifische Quellen aufgezählt, etwa Geräte wie Kreissägen und Hochdruckreiniger im ländlichen Raum und häufiger innerhäusige Quellen wie Lärm aus dem Treppenhaus im innerstädtischen Raum. Die Teilnehmenden der Fokusgruppen nannten zudem Quellen als Teile des Nachbarschaftslärms, die rechtlich nicht dieser Quellenart zugeordnet werden. Dazu zählen vor allem Luft- und Straßenverkehrslärm, Geräusche von Sportanlagen oder Baulärm. Die genannten Gründe für eine Störung durch Geräusche aus der Nachbarschaft umfassen Merkmale in der verursachenden als auch exponierten Person und das Verhältnis zwischen ihnen, soziale Kontextaspekte wie z.B. das vorherige Benachrichtigen oder Nichtbenachrichtigten über die anstehende Geräuschbelastung, die eigene Situation der lärmbelästigten Person, tageszeitliche Aspekte wie Mittags- oder Nachtruhe sowie Merkmale und der Informationsgehalt des jeweiligen Geräuschs selbst.

Die Ergebnisse der Fokusgruppendiskussionen wurden für die Entwicklung von Fragenblöcken zum Nachbarschaftslärm in der Befragung in den vier bundesdeutschen Großräumen genutzt; diese können auch in künftigen Lärmbelästigungserhebungen zur Erfassung der Belästigung durch Nachbarschaftslärm verwendet werden.

Link zum Forschungsbericht: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermbelaestigungssituation-in-deutschland

3.2. Innenentwicklung und Lärmschutz

Inzwischen liegt der der mit Spannung erwartete Abschlussbericht[7] der Gemeinsamen Arbeitsgruppe von Bau – und Umweltministerkonferenz (AG BMK/UMK) zu Zielkonflikten zwischen Innenentwicklung und Immissionsschutz (Lärm und Gerüche) seit dem 13.11.2020 öffentlich vor. Die AG schlägt eine Experimentierklausel vor, mit der Vorschläge zur Lösung des Konflikts zwischen Innenentwicklung und Lärmschutz erprobt werden können. Dazu sieht sie eine Änderung der TA Lärm durch eine befristete Sonderregelung für den Fall des Heranrückens von Wohnbebauung an gewerblich/industrielle Nutzung als neue Nummer 6.10 oder 7.5 (Experimentierklausel) vor.

Die Nutzung der Experimentierklausel setzt voraus, dass die Geräuschemissionen der zu beurteilenden Anlage so niedrig sein müssen, wie dies nach dem Stand der Technik möglich ist. Ferner sind in der Abwägung des Bebauungsplans „die vorrangigen Maßnahmen des Lärmschutzes wie Nutzungszuordnung, aktiver Schallschutz, Baukörperstellung und Grundrissgestaltung“ einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Die AG BMK/UMK verbindet die Experimentierklausel mit einer Lockerung des Schutzniveaus, ist sich aber in der Frage des Umfangs nicht einig. Die divergierenden Vorschläge sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Tabelle: Nächtliche Immissionsrichtwerte der TA Lärm und Änderungsvorschläge der AG BMK/UMK

Baugebiet	Immissionsrichtwerte der TA Lärm in dB(A)	Erhöhung der Immissionsrichtwerte in dB(A)	
		Vertretende UMK	Vertretende BMK
Allgemeines Wohngebiet	40	0	15
Urbanes Gebiet	45	3	10
Mischgebiet, Kerngebiet	45	3	10
Dorfgebiet	45	0	10

Damit weichen auch die Umweltvertretungen das Schutzniveau nach Einführung des erhöhten Tagesrichtwertes für das Urbane Gebiet weiter auf. Nächtliche Außenpegel von bis zu 55 dB(A) bedingen zur Sicherstellung eines gesunden Schlafs baulichen Schallschutz, im Gegensatz zur grundsätzlichen Philosophie der TA Lärm, derartige Maßnahmen nicht in Betracht zu ziehen.

Auf der 95. Umweltministerkonferenz am 13. November 2020 wurde der Bericht besprochen. Die UMK bestätigt die Position der UMK-Vertreterinnen und -Vertreter in der AG:

> „Die Umweltministerkonferenz stellt fest, dass es in nahezu allen untersuchten Fällen TA Lärm-konforme Lösungen der Lärmkonflikte bei heranrückender Wohnbebauung gibt.
>
> Die Umweltministerkonferenz betont die Bedeutung der Innenentwicklung für eine umweltverträgliche und flächenschonende städtebauliche Entwicklung.....Daher sind innovative Lösungen wie die vorgeschlagene Experimentierklausel grundsätzlich zu begrüßen.
>
> Die Umweltministerkonferenz hält es für angemessen, den Anwendungsbereich einer möglichen Experimentierklausel auf Urbane und Misch-/Kerngebiete sowie auf erhöhte Nachtwerte von maximal 48 dB(A) zu beschränken. Sie sprechen sich dafür aus, diese Regelung nach Ablauf von fünf Jahren einer ergebnisoffenen Evaluierung zu unterziehen.“

[7] https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/bericht-zu-top-26_1607084603.pdf

Position der ALD-Leitung:

Wie im Positionspapier des ALD zu „Innenentwicklung und Lärmschutz“ ausführlich beschrieben, halten wir eine Aufweichung des bestehenden Immissionsschutzrechts und damit auch eine Experimentierklausel für nicht erforderlich. Der Bericht der AG BMK/UMK nennt zudem keine Kriterien für die Evaluation. Wie wird z. B. geprüft, ob die Geräuschemissionen der zu beurteilenden Anlage so niedrig sind, wie dies nach dem Stand der Technik möglich ist? Oder ob die die „vorrangigen Maßnahmen des Lärmschutzes wie Nutzungszuordnung, aktiver Schallschutz, Baukörperstellung und Grundrissgestaltung“ tatsächlich in die Abwägung des Bebauungsplans einbezogen worden sind. Es ist zu befürchten, dass letztlich die wirtschaftlichen Aspekte für ein gelungenes „Experiment“ ausschlaggebend sein werden.

3.3. Einführung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen von 2019 (RLS-19)

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes[8] (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) (2. BImSchV16ÄndV) ist die RLS-19[9] als Berechnungsvorschrift für die Geräuschimmissionen von neu gebauten oder wesentlich geänderten Straßen gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung eingeführt worden. Sie ist ab dem 01.03.2021 anzuwenden.

Es gilt die folgende Übergangsregelung:

> *„Der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens berechnet sich nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung [RLS-90], wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 .....der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist.“*

Gleiches gilt für den Fall, dass ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt.

Die 2. BImSchV16ÄndV nimmt als neue Baugebietskategorie das Urbane Gebiet MU auf und sieht für das MU Immissionsgrenzwerte wie für die Misch-, Dorf- und Kerngebiete vor.

Sie legt zudem das Verfahren für die Festlegung der Korrekturwerte für neue oder geänderte Straßendeckschichten fest. Für neue Deckschichten hat dazu die Bundesanstalt für Straßenwesen „eine Straßendeckschichtkorrektur nach den Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten - Ausgabe 2019 - TP KoSD-19 (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 140, S. 698)“ zu ermitteln. Weitergehende Änderungen, wie u. a. vom ALD vorgeschlagen worden waren (siehe ALD-Newsletter 2/2020, Abschnitt 2.1) sind nicht vorgenommen worden.

Das BMI hat mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 19/2020 vom 24.11.2020 im Vorgriff auf eine Änderung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen VLärmSchR 97 die RLS-19 auch für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen eingeführt. Das BMVI empfiehlt im Interesse eines einheitlichen Vorgehens auch anderen Straßenbaulastträgern, bei der Lärmsanierung die RLS-19 anzuwenden.

---

[8] Verordnung vom 04.11.2020 BGBl. I S. 2334 (Nr. 50, 9.11.2020)

[9] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 - RLS-19 (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698)