

# Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2023



22. Dezember 2023

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA.....</b>	<b>2</b>
1.1. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES ALD AM 20. MÄRZ 2024 .....	2
1.2. DAGA 2024 – STRUKTURIERTE SITZUNGEN MIT BETEILIGUNG DES ALD .....	2
<b>2. THEMEN .....</b>	<b>3</b>
2.1. NEUE ZAHLEN VOM UMWELTBUNDESAMT ZU DEN GERÄUSCHBELASTUNGEN GEMÄß UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE .....	3
2.2. LÄRMRELEVANTE ERGEBNISSE DER VERKEHRSMINISTERKONFERENZ (VMK) AM 11./12.10.2023 .....	4
2.3. KEINE ÖFFNUNG DES STRAßENVERKEHRSGESETZES FÜR UMWELTBELANGE .....	6
2.4. EISENBAHN-BUNDESAMT VERÖFFENTLICHT DEN JAHRESBERICHT 2022 ZUM BAHNLÄRM-MONITORING .....	7
2.5. KONTROLLEN DES EISENBAHN-BUNDESAMTES (EBA) ZUR DURCHFÜHRUNG DES SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZES VON 2017 .....	7
2.6. ZWEITE BETEILIGUNGSPHASE DER LÄRMAKTIONSPLANUNG DES EISENBAHN-BUNDESAMTS IST GESTARTET .....	9
2.7. EISENBAHN-BUNDESAMT VERÖFFENTLICHT DEN ENTWURF DES LÄRMAKTIONSPLANS DER 4. RUNDE FÜR DIE SCHIENENWEGE .....	9
2.8. AKTUALISIERTER ONLINE-ASSISTENT FÜR RICHTIGE WAHL EINER WÄRMEPUMPE .....	15
2.9. FACHTAGUNG MOTORRADLÄRM – EIN BERICHT .....	15
2.10. AKTUELLE FORSCHUNGSERGEBNISSE ZUR WIRKUNG VON FLUGLÄRM.....	17
2.11. WEBINAR „STADTKLANGGESTALTUNG - EINE WIRKUNGSVOLLE ERWEITERUNG DER DER AKUSTISCHEN PLANUNGSPRAXIS.....	18
<b>3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE .....</b>	<b>20</b>
3.1. FACHTAGUNG „50 JAHRE UBA – 50 JAHRE SCHUTZ VOR LÄRM“ .....	20
3.2. UBA-BERICHT ZU CARSHARING ALS „GRÜNEM PRODUKT“ .....	20
3.3. LÄRMAKTIONSPLANUNG – LÄRMMINDERUNGSEFFEKTE VON MAßNAHMEN .....	20
3.4. ABSCHLUSSVERANSTALTUNG ZUM UBA-VORHABEN „LÄRMARMES BAUEN“.....	21
3.5. UBA-PROJEKT UND FORSCHUNGSBERICHT „VERBREITUNGSWEGE NACHHALTIGER INFRASTRUKTURLÖSUNGEN – DREI BEISPIELE AUF KOMMUNALER UND REGIONALER EBENE“ .....	21
3.6. UBA-FORSCHUNGSBERICHT „MAßNAHMEN ZUR NEUVERTEILUNG UND UMWIDMUNG VON VERKEHRSFÄCHEN“ ERSCHIENEN .	22
3.7. UBA-BERICHT „VERGLEICHENDE FLUGLÄRMBERECHNUNGEN NACH AzB MIT AKTUELLER UND ÜBERARBEITETER DATENGRUNDLAGE“ .....	22
3.8. KURZINFORMATION DER WHO ZUR UMSETZUNG IHRER LEITLINIEN ZUM UMGEBUNGSLÄRM VON 2018.....	22
3.9. DIE RESOLUTION DES ODENWALDKREISES ZUM MOTORRADLÄRM.....	23
3.10. URTEIL DES OBERVERWALTUNGSGERICHTS FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN (OVG-NRW) ZU DEN NÄCHTLICHEN GERÄUSCHBELASTUNGEN AM BRÜSSELER PLATZ IN KÖLN.....	24

# 1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

## 1.1. Mitgliederversammlung des ALD am 20. März 2024

Die Mitgliederversammlung der Fachgruppe ALD der DEGA wird während der DAGA 2024 in Hannover als Präsenzveranstaltung stattfinden. Nach vorläufiger Planung ist dafür am 20. März 2024 die Zeit von 12:30 Uhr bis 14:00 Uhr im Raum 8/10 vorgesehen. Die Tagesordnung, der endgültige Termin und der Raum werden in der Einladung, die im nächsten Akustik Journal erfolgen wird, mitgeteilt. Bei ausschließlicher Teilnahme an der ALD-Mitgliederversammlung entfällt die Tagungsgebühr. Auf der Tagesordnung werden insbesondere stehen:

- der Bericht der ALD-Leitung über die Aktivitäten seit der letzten Mitgliederversammlung,
- die Planung von Aktivitäten bis 2025
- eine Änderung der ALD-Geschäftsordnung und
- die Wahl einer neuen Leitung.

Die Änderung der Geschäftsordnung soll zwei Punkte betreffen. Die ALD-Leitung will die Erweiterung von zwei auf bis zu drei Stellvertreterinnen oder -vertreter zur Abstimmung stellen. Zudem soll eine offene Wahl der ALD-Leitung als Regelfall in der ALD-Geschäftsordnung festgeschrieben werden, wobei eine geheime Wahl auf Antrag möglich bleibt.

In Anbetracht des Zeitfensters für die Mitgliederversammlung bittet die ALD-Leitung, der DEGA-Geschäftsstelle Bewerbungen um die Leitungsfunktionen vor der Mitgliederversammlung mitzuteilen, damit diese einen zügigen Wahlablauf vorbereiten kann. Bislang stellen sich unter der Voraussetzung, dass die Änderungen der ALD-Geschäftsordnung beschlossen werden und die Mitgliederversammlung zustimmt, als geschlossene Gruppe zur Wahl Dr. Thomas Beckenbauer, Dr. Christian Beckert, Christian Popp und Dr. Dirk Schreckenberger.

Die ALD-Leitung freut sich auf zahlreiche Teilnahme.

## 1.2. DAGA 2024 – Strukturierte Sitzungen mit Beteiligung des ALD

Der ALD führt auf der DAGA 2024 in Hannover vom 18.-21. März 2024 drei Strukturierte Sitzungen durch (siehe <https://www.daga2024.de/>):

### 1. "Schallschutz im Umfeld von Musikclubs und Open-Air-Veranstaltungen"

Wie schon 2023 in Hamburg organisiert Thore Debor (LiveMusikKommission e.V.) zusammen mit dem ALD wieder eine strukturierte Sitzung zu Musikveranstaltungsstätten durch. Es ist geplant, an die Sitzung eine vom Klubnetz Niedersachsen organisierte Club-Exkursion anschließen zu lassen.

### 2. "Alltagslärm – Konflikte und Lösungen"

Eine weitere strukturierte Sitzung führt der ALD unter dem Titel "Alltagslärm – Konflikte und Lösungen" durch. Der Fokus der Sitzung wird auf Umgebungslärm im Wohnumfeld liegen, insbesondere auf Verkehrslärm und möglichen Lärminderungsmaßnahmen und deren Evaluation. Unter anderem werden dabei auch das eigene lärmverursachende Verhalten und das Lärmbewusstsein thematisiert.

### 3. DAGA 2024 – „Schienenlärm - neuere Minderungsmöglichkeiten“

Der ALD führt zusammen mit der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm die strukturierte Sitzung „Schienenlärm – neuere Minderungsmöglichkeiten“ durch. In zehn Vorträgen wird über die jüngsten Forschungs- und Entwicklungsprojekte aus Wissenschaft und Industrie berichtet.

## 2. THEMEN

### 2.1. Neue Zahlen vom Umweltbundesamt zu den Geräuschbelastungen gemäß Umgebungsärmrichtlinie

Das Umweltbundesamt (UBA) hat im November 2023 detaillierte Daten zur Geräuschbelastung im Rahmen der 4. Runde der Lärmkartierung bereitgestellt. Sie sind online nicht unter dem traditionellen Themenbereich Verkehr / Lärm, sondern im Bereich Umwelt und Gesundheit unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungs-laerm> zu finden. Abbildung 2.1 zeigt den Vergleich der kumulierten Geräuschbelastungen für die Jahre 2017 und 2022 für den Straßen- und Schienenverkehr:

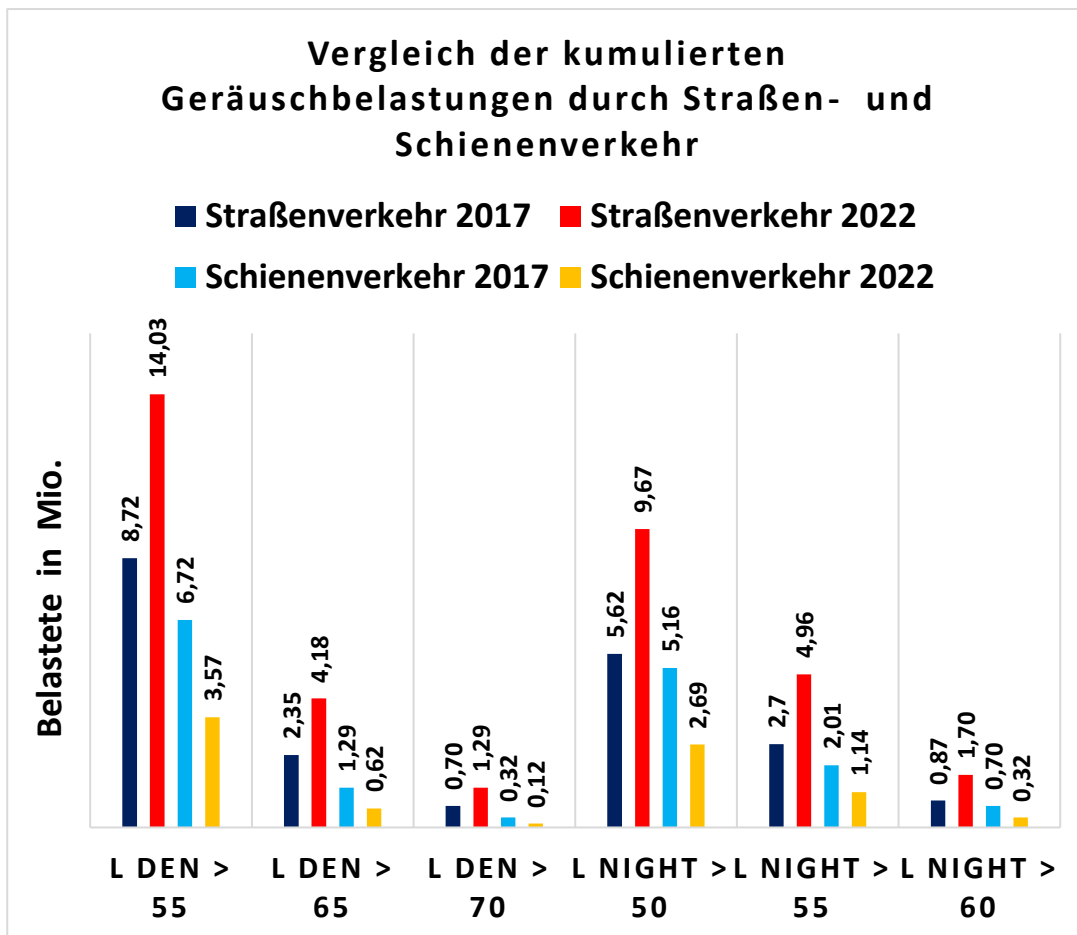


Abb. 2.1: Vergleich der kumulierten Geräuschbelastungen gemäß der Richtlinie zum Umgebungslärm (Eigene Darstellung nach Daten des Umweltbundesamts)

Die Entwicklungen für den Straßen- und Schienenverkehr sind deutlich gegenläufig. Während die Belastungszahlen für den  $L_{DEN}$  über 55 dB(A) beim Straßenverkehr um 61 % steigen, sinken sie beim Schienenverkehr um 44 %.

Gründe dafür sind zum einen der Wechsel von den nationalen zu den europäischen Berechnungsverfahren, zum anderen das unterschiedliche Ausmaß der umgesetzten Maßnahmen beim Straßen- und Schienenverkehr:

- Der Wechsel von den nationalen zu den europäischen Berechnungsvorschriften, vor allem die geänderte Zuordnung der Bewohner zu den ermittelten Fassadenpegeln<sup>1</sup> führt für alle Quellen zu einer deutlichen Zunahme der Belastungen. Damit ist ein direkter Vergleich der Belastungszahlen in 2017 und 2022 nicht mehr möglich.

<sup>1</sup> Vom Proportionalverfahren – gleichmäßige Zuordnung der Bewohner zu den Fassadenimmissionsorten – zum Medianverfahren – die Bewohner eines Hauses werden den jeweils 50 % lautesten Immissionsorten zugeordnet.

- Beim Schienenverkehr ist diese rein rechnerische Zunahme allerdings durch die Elimination der GG-Wagen deutschlandweit deutlich überkompensiert worden (Detaillierte Darstellung im Abschnitt 2.7 „Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht den Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde für die Schienenwege“ dieses Newsletters.
- Beim Straßenverkehrslärm sind entsprechende hochwirksame Maßnahmen nicht umgesetzt worden. In der Berliner Aktionsplanung z.B. sind nur in den höheren Pegelklassen ( $L_{DEN}$  ab 70 und  $L_{Night}$  ab 60 dB(A)) die Belastetenzahlen von 2017 bis 2022 gesunken, wenn auch 2022 mit den nationalen Methoden gerechnet wird (siehe ALD-Newsletter 2/2023, Abschnitt 2.4. „Berliner Lärmaktionsplan 2024-2029 (LAP4)“).

## 2.2. Lärmrelevante Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 11./12.10.2023

Die letzte VMK hat sich mit zwei Themen befasst, die für den Lärmschutz von Bedeutung sind:

- Änderung der Straßenverkehrsordnung (TOP 6.11)
- Motorradlärm (TOP 6.12)

(siehe <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/23-10-11-12-vmk2.html?nn=4812620>) und den Link zu den Beschlüssen

[https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/23-10-11-12-vmk/23-10-11-12-beschluss.pdf;jsessionid=4925A78F63C4FE0C08B2910884E14459.live522?\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/23-10-11-12-vmk/23-10-11-12-beschluss.pdf;jsessionid=4925A78F63C4FE0C08B2910884E14459.live522?_blob=publicationFile&v=2).

### Änderung der Straßenverkehrsordnung

Dazu liegt folgender Beschluss vor:

Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 11./12. Oktober 2023 in Köln

*„Punkt 6.11 der Tagesordnung: Mehr Flexibilität und Freiheit für die Städte bei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h*

1. *Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.*
2. *Sie begrüßt, dass die Bundesregierung den Referentenentwurf von BMDV, BMUV und BMWK für die Länderanhörung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) am 25. September 2023 versendet hat. In dem Referentenentwurf ist beabsichtigt, die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 auch auf kurzen Streckenabschnitten bis zu 500 m zwischen zwei vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sowie zusätzlich im Bereich von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen auf klassifizierten Straßen und weiteren Vorfahrtstraßen zu erleichtern.*
3. *Die Verkehrsministerkonferenz stellt gleichwohl fest, dass diese Maßnahmen noch nicht ausreichen, um den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (vom 22./23. März 2023 zu TOP 6.11) vollständig umzusetzen. Dieser zielt darauf ab, den Kommunen grundsätzlich mehr Flexibilität und Handlungsspielraum bei der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 zu gewähren.*
4. *Die Verkehrsministerkonferenz nimmt daher Bezug auf ihren Beschluss vom 22./23. März 2023 zu TOP 6.11 und bittet die länderoffene Arbeitsgruppe, die politische Beschlussfassung zu StVG und StVO weiter fachlich zu begleiten, auch mit Bezug zu erweiterten Anordnungsmöglichkeiten für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h. - 2 –*
5. *Die Verkehrsministerkonferenz bittet die länderoffene Arbeitsgruppe weiterhin um Prüfung, inwieweit einerseits dem Anspruch der Kommunen hinsichtlich einer erleichterten Anordnung von Tempo 30 und andererseits dem Anspruch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bezüglich von Ortsdurchfahrten mit Hilfe von klar definierten Kriterien Rechnung getragen werden kann.*

6. *Die Verkehrsministerkonferenz schlägt vor, für die Anordnung von Tempo 30 die Anwendungsfälle unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zur erweitern und flexibler zu definieren.“*

Wie im Abschnitt 2.3 dieses Newsletters „Keine Öffnung des Straßenverkehrsgesetzes für Umweltbelange“ berichtet, hat der Bundesrat anders entschieden und beschlossen, dem vom Deutschen Bundestag am 20. Oktober 2023 verabschiedeten Zehnten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes nicht zuzustimmen. Das verstärkt den Eindruck, dass hier eine sachkompetente und gut begründete Position auf Grund von parteitaktischen Überlegungen verworfen wurde.

### Motorradlärm

Punkt 6.12 der Tagesordnung: Motorradlärm

1. „Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass übermäßiger Motorradlärm bundesweit ein drängendes Problem darstellt. Er stellt eine erhebliche Belastung insbesondere für die Anwohnenden von beliebten Motorradstrecken dar.
2. Sie bedauert, dass die rechtlichen Voraussetzungen für fahrzeugtechnische und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Minderung von Motorradlärm bislang nur unzureichend geschaffen bzw. verbessert wurden und polizeiliche Verkehrskontrollen zur technischen Überprüfung der Motorräder die derzeit einzige Abhilfemaßnahme darstellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) daher, zeitnah für entsprechende Verbesserungen des Rechtsrahmens zu sorgen, um ein zweckdienliches, wirksames und nachhaltiges Instrumentarium gegen übermäßigen Motorradlärm zu schaffen.
4. In diesem Zusammenhang verweist die Verkehrsministerkonferenz auf den Beschluss des Bundesrates vom 15. Mai 2020 (vgl. Bundesrats-Drucksache 125/20), mit dem die Bundesregierung insbesondere aufgefordert wurde, für eine Schaffung bzw. Verbesserung der rechtlichen Voraussetzungen für fahrzeugtechnische und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Minderung des Motorradlärms zu sorgen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die einzelnen, noch nicht realisierten Maßnahmen aus der Bundesrats-Drucksache 125/20 ohne weiteren Zeitverzug umzusetzen und über den Sachstand im Rahmen der Frühjahrssitzung 2024 zu berichten.“

Der ALD hatte über den wegweisenden Beschluss des Bundesrats bereits im ALD-Newsletter 2/2022 ([https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Newsletter/Newsletter-Archiv/ALD-Newsletter\\_2\\_2020.pdf](https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Newsletter/Newsletter-Archiv/ALD-Newsletter_2_2020.pdf)) berichtet, der hier zur einfacheren Lesbarkeit in der Zusammenfassung des ALD noch einmal zitiert wird:

*„Die Entschließung wendet sich an die Bundesregierung, sie formuliert die folgenden Bitten und Forderungen:*

- *Einführung einer Begrenzung der Geräuschemissionen auf maximal 80 dB(A) für neue Motorräder bei allen Betriebszuständen (für eine derartige Regelung ist die EU zuständig)*
- *Verschärfung der Strafen bei Manipulationen am Auspuff, Luftfilter sowie bei sonstigen Eingriffen, die eine erhebliche Steigerung der Lärmemissionen zur Folge haben*
- *Durchführung oder Unterstützung von bundesweiten Kampagnen wie die der Initiative „Silent Rider“ (siehe ALD-Newsletter 1-2020, Abschnitt 2.3) zur Sensibilisierung der Motorradfahrer*
- *Einschränkung von „Sound-Design“ auf den Zweck, die Geräuschemissionen zu vermindern*
- *Unterstützung der Einführung von alternativen, lärmarmen Antriebstechniken wie Elektroantriebe*
- *Verbesserung der rechtlichen, technischen und personellen Kontrollmöglichkeiten bei offensichtlich überlauten Motorrädern*
- *Ausweitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz vor Lärm auf Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote an Sonn- und Feiertagen – mit Ausnahmen für lärmarme Motorräder*
- *Verbesserung der Halterhaftung bei Verstößen gegen den Lärmschutz“*

Der ALD hatte diese Forderungen unterstützt und würde es begrüßen, dass nach nunmehr fast 4 Jahren noch vor Beginn der nächsten Motorradsaison endlich Fortschritte erzielt werden könnten.

(siehe auch in diesem Newsletter den Abschnitt 3.9 „Die Resolution des Odenwaldkreises zum Motorradlärm“)

### 2.3. Keine Öffnung des Straßenverkehrsgesetzes für Umweltbelange

Entgegen dem nach langer und intensiver Vorbereitung durch die Verkehrsministerkonferenz gefundenen schwachen Kompromiss verweigerte die Mehrheit der Länder im Bundesrat die Zustimmung zu dem vom Deutschen Bundestag am 20. Oktober 2023 verabschiedeten Zehnten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (<https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/23/1038/11a.html;jsessionid=7008294D1B5D222E4B827D9A59BF17E0.live542?nn=4352768#top-11a>).

Kern dieser Änderung wäre die Umsetzung eines Punktes des aktuellen Koalitionsvertrags gewesen, nämlich das Straßenverkehrsrecht nicht allein auf die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auszurichten, sondern auch den Klima- und Umweltschutz, den Schutz der Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung zu berücksichtigen. Damit die Länder und Kommunen die erforderlichen Entscheidungsspielräume erhalten, sollte das Straßenverkehrsrecht um eine Ermächtigungsgrundlage erweitert werden, um die in verschiedenen Verordnungen, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthaltenen Regelungen entsprechend zu ergänzen. Zudem sollten die Handlungsspielräume des Ordnungsgebers bei der Bestimmung der Eingriffsbefugnisse der Straßenverkehrsbehörden vergrößert werden. Die Bundesratsdrucksache 381/23 mit dem Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes enthält die erforderliche Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes mit der entsprechenden Ermächtigungsgrundlage (<https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2023/0301-0400/381-23.pdf?blob=publicationFile&v=1>).

Während der Umweltausschuss des Bundesrates empfohlen hatte, dem Gesetzesentwurf ohne Änderung zuzustimmen, brachten der federführende Verkehrsausschuss, der Ausschuss für Innere Angelegenheiten und der Wirtschaftsausschuss einige Änderungsanträge in das Bundesratsplenum ein, die im Wesentlichen den Vorrang der Sicherheit und auch Flüssigkeit des Straßenverkehrs vor den anderen Zielen hervorheben sollen.

Damit setzten sich die Bundesländer durch, die einen Bedeutungsverlust der Belange der Verkehrssicherheit durch die des Klima- und Umweltschutzes, des Schutzes der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung befürchten. Mit ihrer Haltung ignorieren sie, dass beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen oder als Tempo 30 innerorts in der Regel nicht nur den Straßenverkehrslärm mindern, sondern zugleich die Verkehrssicherheit verbessern. Von den zahlreichen kritischen Anmerkungen zur Entscheidung des Bundesrats sei hier die schon oft im ALD-Newsletter erwähnte Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ zitiert:

*„Wir können den über 1.000 Kommunen der Initiative nicht vermitteln, warum weiter verhindert wird, dass Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung ins Straßenverkehrsrecht aufgenommen werden“, erläutert Thomas Dienberg, Sprecher der Initiative und Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig. „Jetzt müssen schnell Lösungen her, damit der enttäuschende Umgang mit dem Straßenverkehrsrecht nicht seinen Teil zur Politikverdrossenheit beiträgt.“*

(siehe <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/>).

Die Initiative ist allein im Jahr 2023 von 444 auf 1.011 Städte, Gemeinden und Landkreise gestiegen (Stand 23.11.2023) und repräsentiert mehr als 40 Millionen Bürgerinnen und Bürger.

Der ALD wird sich weiterhin für die längst überfällige Reform des Straßenverkehrsrechts und der Straßenverkehrsordnung einsetzen, damit die Rechtsgrundlagen für den Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor dem Straßenverkehrslärm deutlich besser werden.

## 2.4. Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht den Jahresbericht 2022 zum Bahnlärm-Monitoring

Im Oktober 2023 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den 4. Jahresbericht zum Lärm-Monitoring an den Bahnstrecken des Bundes veröffentlicht (Online-Version unter <https://www.laerm-monitoring.de/pdf/L%C3%A4rm-Monitoring%20Jahresbericht%202022.pdf>).

In der Entwicklung der Emissionen und Immissionen unterscheidet sich das Jahr 2022 nicht wesentlich vom Jahr 2021, da der entscheidende Schritt die Einführung des grundsätzlichen Fahrverbots für die mit Graugussklötzen ausgerüsteten Güterwagen (GG-Wagen) zum Fahrplanwechsel 2020/2021 erfolgte.

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. Diese 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“ die Wagen, die einen normierten Vorbeifahrtpegel von 86 dB(A) nicht überschreiten (der mittlere europäische Emissionsgrenzwert beträgt 83 dB(A)). Entsprechend gelten als laute Wagen alle mit Graugussklötzen ausgerüstete Güterwagen (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 (dort auf S. 40, Abb. 23 dargestellt). Lag der Anteil im Mai 2019 erst bei etwa 56 %, ist er nach Aussagen des EBA im Jahresdurchschnitt 2022 auf 89 % gestiegen (2021: 87 %). Jahreszeitlich schwankt der Wert zwischen minimal 82 % im Winter und maximal 90 % im Sommer. Dieses Muster ist in den beiden Jahren 2021 und 2022 deutlich ausgeprägt und lässt witterungsbedingte Ursachen vermuten. Da inzwischen fast alle GG-Güterwagen außer Betrieb sind (siehe dazu hier im Newsletter den Abschnitt 2.5 „Kontrollen des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) zur Durchführung des Schienenlärmschutzgesetzes SchlärmschG von 2017“) – ihr Anteil beträgt nur noch 0,08 % - 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. Eine Elimination dieser negativen Einflüsse böte ein zusätzliches Lärminderungspotenzial.

## 2.5. Kontrollen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zur Durchführung des Schienenlärmschutzgesetzes von 2017

Mit der Verabschiedung des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschG) 2017 ist eines der wichtigsten und innovativsten Gesetze der letzten Jahre zum Schutz vor Verkehrslärm auf den Weg gebracht worden. Der ALD hatte in seinem Newsletter 17 vom 17.07.2017 (Abschnitt 3.2: Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen) darüber berichtet. Zum ersten Mal wurden lärmbezogene Betriebsbeschränkungen (**Fahrverbote**) im Schienenverkehr eingeführt, die den Bestand von Schienenfahrzeugen betreffen. Das Gesetz verbietet ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 grundsätzlich den Betrieb von Güterwagen in Deutschland, die die Geräuschemissionsgrenzwerte der Europäischen Union – niedergelegt in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität TSI (TSI Fahrzeuge – Lärm) – nicht einhalten. Das sind alle Güterwagen mit Graugussklotzbremsen (Fahrzeuge mit GG-Sohlen). Das Gesetz erlaubt aber **Ausnahmen** vom Verbot. Führt ein Zug nicht TSI-konforme Wagen mit sich, dürfen diese Züge nur auf Strecken fahren, auf denen ihr Betrieb nicht zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge (Verkehrslärmschutzverordnung) führt (§4, Nr. 2). Auf andere Strecken müssen diese Züge ihre Geschwindigkeit soweit

reduzieren, dass ihre Geräuschemissionen denen eines TSI-konformen Zugs entsprechen (§4, Nr. 1). Zusätzlich sind **Befreiungen** nach §5 z.B. für Wagen möglich, für die noch keine TSI-konformen Technologien vorliegen.

Das EBA veröffentlichte in seinem zweiten Jahresbericht zum Gesetz gemäß §10 Abs. 4 Schlärm-schG über die Ergebnisse der Kontrollen durch das Eisenbahn-Bundesamt in der Fahrplanperiode 2021/22 (siehe [https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Schienenlaermenschutzgesetz/2021\\_22\\_Schienenlaermenschutzgesetz\\_Jahresbericht.pdf](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Schienenlaermenschutzgesetz/2021_22_Schienenlaermenschutzgesetz_Jahresbericht.pdf)).

Das wichtigste Ergebnis ist in Abbildung 2.2 dargestellt: Von insgesamt fast 68.000 kontrollierten Güterwagen wurden nur 56 Wagen mit GG-Sohlen identifiziert, das entspricht einem Anteil von 0,08 %. Gegenüber der vorherigen Fahrplanperiode ist dieser Anteil weiter gesunken.

Die weitaus größte Zahl von Güterwagen verfügten im Rahmen der Kontrollen über Kompositklötze des Typs K, das sind in der Regel Güterwagen, die nach 2006 zugelassen oder in der Schweiz umgerüstet worden sind (59 %). Wagen mit LL-Sohlen sind im Rahmen des deutschen Umrüstprogramms von 2012 bis 2020 umgerüstet worden (37,5 %). Wie das Lärmmonitoring des EBA zeigt, sind die Geräuschemissionen der K-Wagen im Mittel noch fast 3 dB(A) leiser als Wagen mit LL-Sohlen (siehe Abschnitt 2.4 „Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht den Jahresbericht 2022 zum Bahnlärm-Monitoring“). Damit überwiegen die leiseren TSI-konformen Güterwagen.

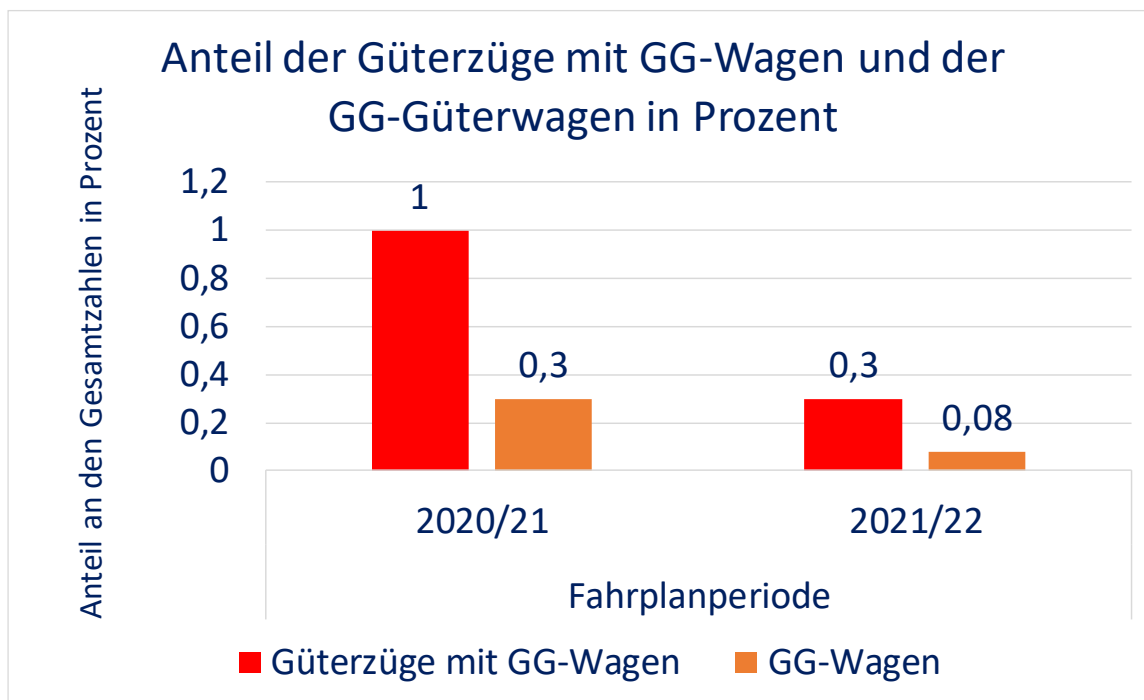


Abb. 2.2: Ergebnisse der Kontrolle des Güterverkehrs auf Einhaltung des Schienenlärmschutzgesetzes – Anteil der Güterzüge mit GG-Wagen (Graugussklotzgebremste Wagen GG) und der GG-Güterwagen an der jeweiligen Gesamtzahl der überprüften Einheiten (2021/2022: 3.158 Güterzüge, 67.979 Güterwagen).

Quelle: Jahresbericht Schienenlärmschutzgesetz – Ergebnisse der Kontrollen durch das Eisenbahn-Bundesamt in der Fahrplanperiode 2021/22, Tabelle 1

Das EBA hat bei den kontrollierten Zügen keine Ausnahmeregelung nach §4 des Gesetzes festgestellt.

„Im Mai 2022 wurden im Rahmen einer Sonderüberwachung gezielt solche Zugfahrten kontrolliert, für die Ausnahmen nach §4 Schlärm-schG geltend gemacht wurden. Insgesamt wurden im Mai 2022 drei Zugfahrten entsprechend §4 Nr. 1 Schlärm-schG durchgeführt. Die Überprüfung ergab, dass die



*Trassen für diese Zugfahrten korrekt entsprechend der Vorgaben des SchlärmSchG zugewiesen wurden, und dass die vorgegebenen reduzierten Geschwindigkeiten tatsächlich eingehalten wurden.“ (S. 6)*

Es hat in der untersuchten Periode für insgesamt 6.399 Güterwagen Anträge auf **Befreiungen** nach §5 gegeben (weit überwiegend aus Gründen der technologischen Unvereinbarkeit), von denen das EBA aber nur 105 genehmigt hat (Stand 11.12.2022). Das spricht für eine restriktive Anwendung der Befreiungsregel.

## **2.6. Zweite Beteiligungsphase der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamts ist gestartet**

Vom 20. November 2023 **bis zum 2. Januar 2024** hat die Öffentlichkeit die Gelegenheit, dem Eisenbahn-Bundesamt eine Rückmeldung zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes der 4. Runde (LAP4) sowie zu dem Beteiligungsverfahren zu geben (siehe die Beteiligungsplattform <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/>). Auf der Plattform ist auch der Entwurf des LAP nebst zwei umfangreichen Anhängen zu finden (siehe dazu der ausführliche Bericht in diesem Newsletter, Abschnitt 2.7).

Die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes sieht zwei Beteiligungsphasen vor. In der ersten Phase vom 13. März 2023 bis 24. April 2023 konnten die Teilnehmenden über eine interaktive Kartenanwendung ihre konkrete Beeinträchtigung durch die Geräuschbelastungen des Schienenverkehrs verorten. Im Newsletter 2/2023 wurde über die erste Phase berichtet. In der 2. Phase können u.A. der Entwurf des Aktionsplans und die Beteiligungsform bewertet werden, es kann auch eine Freitexteingabe für eine allgemeine Bewertung der Lärmaktionsplanung gemacht werden, die aber leider auf 300 Zeichen begrenzt ist.

Unter <https://www.geoportal.eisenbahn-bundesamt.de> gelangt man zum GeoPortal des Eisenbahn-Bundesamtes. Hier kann man sich auf einer interaktiven Karte Ergebnisse der Immissionsberechnung für einen spezifischen Standort anzeigen lassen (inklusive der Verkehrsdaten, der strategischen Lärmkarten und der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung in der jeweiligen Gemeinde).

## **2.7. Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht den Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde für die Schienenwege**

Am 20. November 2023 wurde der Entwurf des LAP4 unter dem Link <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/portal/apps/sites/#/lap1/pages/lap-entwurf> mit zwei Anhängen veröffentlicht, insgesamt ein umfangreiches Werk mit fast 1.000 Seiten und mit acht Kapiteln im Hauptteil:

- Gesetzliche Grundlagen: Bundes-Immissionsschutzgesetz und Umgebungslärmrichtlinie
- Akustische Grundlagen
- Beschreibung des Schienennetzes und Schienenverkehrs
- Durchführung der Lärmkartierung
- Information und Beteiligung der Öffentlichkeit mit den Ergebnissen der ersten Phase
- Belastungsanalyse
- Lärminderungsstrategie
- Maßnahmen

„Der Anhang I enthält Tabellen zu den Ergebnissen der Lärmkartierung und der Öffentlichkeitsbeteiligung, ein Gemeinden-Strecken-Verzeichnis, ein Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche und ein Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche.“

„Der Anhang II enthält Ausführungen zu den 72 Ballungsräumen. Sofern die Ballungsräume Stellungnahmen eingereicht haben sind diese ebenfalls im Anhang II abgedruckt.“

Insgesamt ist der LAP4 eine ausführliche, detaillierte, und allgemeinverständliche und – auch für den akustischen Laien – lesenswerte Beschreibung der Lärmaktionsplanung in seinen verschiedenen Stufen und Arbeitsebenen. Der LAP4 verdeutlicht auch die Einbettung der Aktionsplanung in die deutsche Politik zum Schutz vor Schienenverkehrslärm, die zunächst für den Bau und die wesentliche Änderung von Schienenwegen (Lärmvorsorge) seit 1974 entwickelt wurde, mit dem Lärmsanierungsprogramm seit 1999 endlich auch die Bestandsstrecken einbezieht und mit dem Inkrafttreten des grundsätzlichen Fahrverbots für Güterwagen mit Graugussklötzen (GG-Wagen) im Dez. 2020 einen Höhepunkt gefunden hat.

Im Folgenden soll und kann aus Platzgründen nur auf einige ausgewählte Aspekte des Lärmaktionsplans eingegangen werden. Dabei soll – wenn möglich – der Bezug zum vorhergehenden Lärmaktionsplan 2017/2018 (siehe Lärmaktionsplan Teil A an Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes – 2017/2018 – [https://www.eba.bund.de/download/LAP\\_Teil\\_A\\_2018.pdf](https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf)) hergestellt werden, um die Entwicklung des Lärmschutzes an Schienenwegen zu verdeutlichen. Vereinfachend beziehen sich Aussagen zur Lärmkartierung und Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Jahre 2017 bzw. 2022.

### Schutzziele im LAP

Die in den Lärmaktionsplänen konzipierten Maßnahmen sollen gemäß Umgebungslärmrichtlinie die Einhaltung „relevanter Grenzwerte“ (Art. 8) oder andere Schutzkriterien erreichen. In der Regel werden dazu in deutschen Lärmaktionsplänen Schutzziele für die Belastungsindikatoren ( $L_{DEN}$  bzw.  $L_{Night}$ ) genannt. Der LAP des EBA bezieht sich auf das Lärmschutzziel 2030 der Bundesregierung:

*„Das neue Lärmschutzziel 2030 der Bundesregierung lautet: Bis Ende 2030 soll die Hälfte aller Anwohnenden an Bahnstrecken von Schienenlärm durch Lärmschutzmaßnahmen entlastet werden. Dies bedeutet eine Lärminderung für rund 850.000 Menschen unter dem nächtlichen Lärmpegel von 57 dB(A) an Schienenwegen des Bundes.“* (S. 329). Die genannten 57 dB(A) sind der Auslösewert für die Lärmsanierung an den Schienenwegen, die bis 2020 für den Nachtwert  $L_n$  bei reinen und allgemeinen Wohngebieten usw. gültig waren. Inzwischen wurde der Auslösewert auf 54 dB(A) gesenkt. Insofern sind die Schutzziele – nimmt man den aktuellen Auslösewert als Zielwert – nicht ganz konsistent.

Die aktuell diskutierten und vorgeschlagenen Schutzziele, z. B. in den WHO-Environmental Noise Guidelines von 2018 – die deutlich anspruchsvoller sind – werden im LAP4 nicht thematisiert.

### Ermittlung der Geräuschbelastungen

Ergebnis dieser Ermittlung sind einerseits die bekannten Lärmkarten mit den Isophonenbändern in 5-dB(A)-Abständen, andererseits die Belastungszahlen in den entsprechenden Pegelklassen, die im Vergleich der Jahre 2017 und 2022 besonders interessieren.

Dieser Vergleich wird durch den Methodenwechsel von der nationalen Immissionsberechnung zum harmonisierten europäischen Verfahren (CNOSSOS-EU) sehr erschwert. Es gibt vor allem zwei entscheidende gegenläufige Besonderheiten der Lärmkartierung von 2022 zum LAP4 im Vergleich zu 2017:

- Die Auswirkungen der inzwischen abgeschlossenen Umrüstung der Güterwagen mit den Graugussklötzen (GG-Wagen) und der Einführung des grundsätzlichen Fahrverbots für solche Wagen ab Ende 2020. Sie bewirkten, dass für die Kartierung 2022 vorausgesetzt werden konnte, dass keine GG-Güterwagen mehr auf dem deutschen Netz betrieben werden (S. 105). Damit wurden die Emissionen des Güterverkehrs deutlich gesenkt (S. 343: *„Der Austausch von „lauten“ Grauguss-Bremssohlen gegen neuentwickelte Verbundstoffbremsen (K- und LL-Sohlen), auch „Flüsterbremsen“ genannt, führt zu einer dauerhaft glatten Fahrfläche und Lärmreduzierung. In Verbindung mit glatten Schienenoberflächen kann Lärm auf diese Weise um bis zu 10 dB(A) verringert werden“* (BMDV 2022, Lärmschutz im Schienenverkehr)).
- Die geänderte Zuordnung der Bewohner zu den ermittelten Fassadenpegeln vom **Proportionalverfahren** (gleichmäßige Zuordnung der Bewohner zu den Fassadenimmissionsorten) zum **Medianverfahren** (die Bewohner eines Hauses werden ab

2022 den jeweils 50 % lautesten Immissionsorten zugeordnet). Sie führt zu einer deutlichen Zunahme der Belastungen (vgl. in diesem Newsletter den Abschnitt 2.1 „Neue Zahlen vom Umweltbundesamt zu den Geräuschbelastungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie“)

Die folgenden Abbildungen 2.3 und 2.4 verdeutlichen die gespaltene Entwicklung, sieht man von weiteren Einflussfaktoren ab. Während in Gesamtdeutschland der Effekt der Elimination der GG-Wagen dominiert, zeigen Orte mit geringem Anteil des Güterverkehrs infolge der geänderten Fassadenzuordnung einen deutlichen Anstieg der Belastungen. Bei den Ballungsräumen sind dies Berlin und Kiel.

Bei der Interpretation der Belastungsdaten ist also Vorsicht geboten, wenngleich die zentrale gute Nachricht der Erfolg der Elimination der GG-Wagen ist.

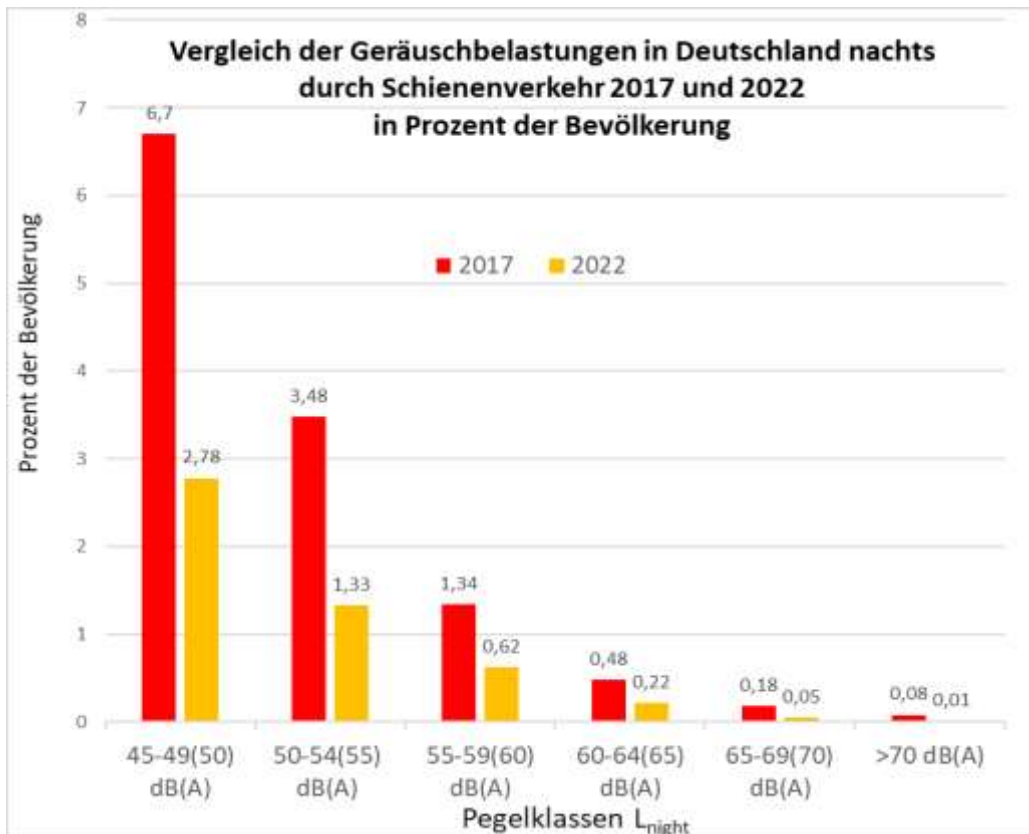


Abb. 2.3: Vergleich der Geräuschbelastungen in Deutschland nachts durch Schienenverkehr 2017 und 2022 in Prozent der Bevölkerung. Eigene Darstellung nach Daten des EBA:

EBA (2018): Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes – 2017/2018

EBA (2023): Entwurf Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes – Runde 4



Abb. 2.4: Vergleich der Geräuschbelastungen in Berlin nachts durch Schienenverkehr 2017 und 2022 in Prozent der Bevölkerung. Eigene Darstellung nach Daten des EBA:  
 EBA (2018): Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes – 2017/2018  
 EBA (2023): Entwurf Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes – Runde 4

### Öffentlichkeitsbeteiligung

An der Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA haben 2023 entlang der Haupteisenbahnstrecken und in den Ballungsräumen 11.023 Personen teilgenommen. Im Jahr 2017 (30. Juni bis 25. August) waren es 38.059 entsprechende Beteiligungen.

Die zentrale, summarische Bewertung dieser Personen in Hinsicht auf das Ausmaß ihrer Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm ist in Abbildung 2.5 dargestellt. Wegen nicht identischer Fragestellung ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt.

Es gibt also ein nach wie vor hohes Ausmaß an Beeinträchtigungen durch den Schienenverkehr, der auch durch die Elimination der GG-Wagen nicht ausreichend gesenkt worden ist.

Wie bewerten nun die Teilnehmer an der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP4 die Entwicklung der letzten 5 Jahre? Dazu liegen die summarischen Daten der Tabelle 11, S. 86 vor, die in die folgende Grafik, Abbildung 2.6 umgesetzt worden sind.

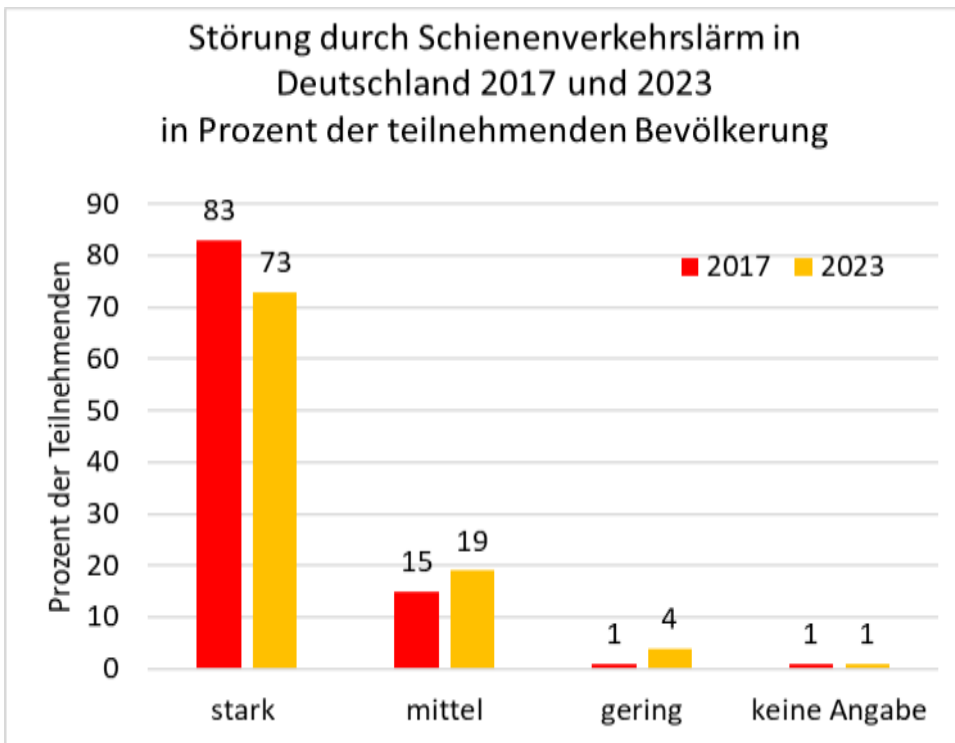


Abb. 2.5: Ausmaß der Störung bzw. Belastung durch den Schienenverkehrslärm 2017 und 2023:  
 Fragestellung 2017: Wie sehr fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört: stark/mittel/gering/keine Angaben?  
 Fragestellung 2023: Ich fühle mich durch Schienenverkehrslärm äußerst stark/stark/mäßig/schwach/nicht belastet. (In der Grafik sind die Kategorien „äußerst stark“ und „stark“ unter „stark“ zusammengefasst.)  
 Quellen:  
 EBA (2018): Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes – 2017/2018  
 EBA (2023): Entwurf Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes – Runde 4

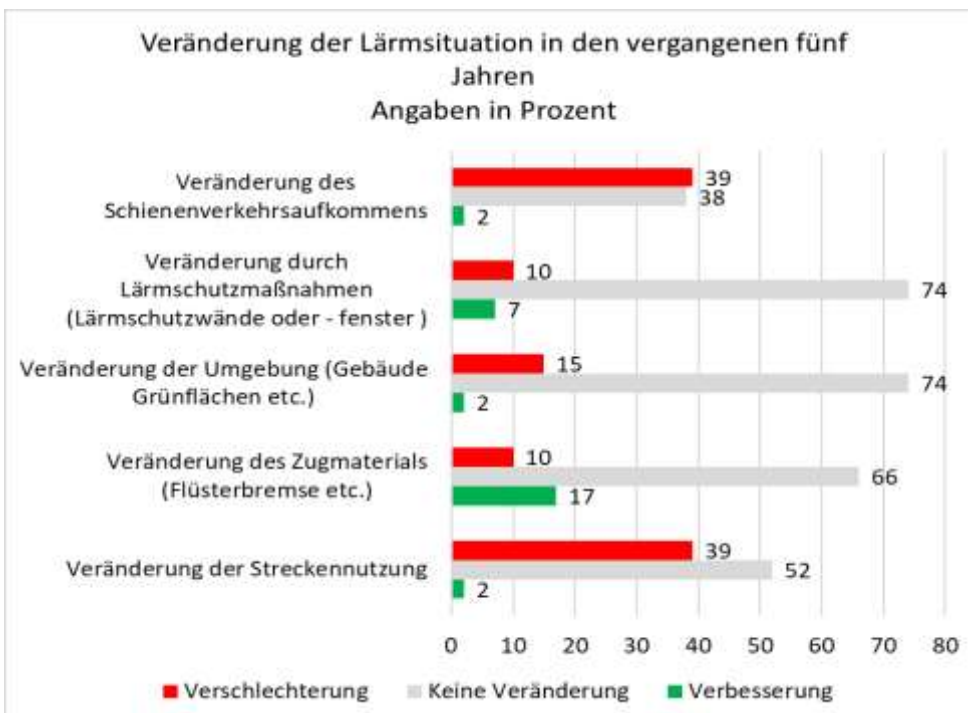


Abb. 2.6: Wahrnehmung der Veränderungen im 5-Jahres-Vergleich; Fragestellung: Haben Sie durch einen der Faktoren eine Veränderung Ihrer Lärmsituation in den vergangenen fünf Jahren an dem genannten Ort wahrgenommen?  
 Quelle: Eisenbahn-Bundesamt (2023): Entwurf Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes - Runde 4

Gemessen an dem deutlichen Rückgang der Belastetenzahlen ist auch dieses Ergebnis nicht zufriedenstellend, vor allem die Bewertung der Elimination der GG-Wagen mit einem Saldo von Verbesserung und Verschlechterung von nur 7 %. Eigentlich hätte der Rückblick zum Befragungszeitraum März/April 2023 auf zwei Jahre fast ausschließlich ohne GG-Wagen eine deutlich höhere Verbesserung erwarten lassen. Die Gründe dafür mögen vielfältig sein – zum einen ist das Befragungsergebnis nicht repräsentativ, da sich vermutlich eher die kritischen Belasteten zu Wort gemeldet haben, zum anderen gibt es nach wie vor laute Güterwagen, im Jahresmittel 11 % (siehe Abschnitt in diesem Newsletter) infolge von schlechter Wartung von Fahrzeugen und Fahrwegen. Raddefekte wie Flachstellen werden deutlicher wahrgenommen. Auch wohnt nicht jeder der Beteiligten an einer Strecke mit (relevantem) Güterverkehr

## Fazit

Mit dem Entwurf des EBA-Lärmaktionsplans der 4. Runde liegt eine ausführliche Beschreibung der rechtlichen und akustischen Grundlagen des Lärmschutzes an Schienenwegen, der Analyse der Belastungen und der Stellungnahmen der Betroffenen sowie der Ableitung von Handlungszielen und Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigungen vor.

Der EBA-LAP4 ist kein klassischer Lärmaktionsplan in dem Sinne, dass unzumutbare Belastungen beschrieben und konkrete, lokal verortete oder global konzipierte und mit einem Zeitplan versehende Maßnahmen geplant werden. Vielmehr verweist der LAP auf das schon seit 1999 laufende Lärmsanierungsprogramm des Bundes, in dem mittels Priorisierungslisten ein Gesamtkonzept für die Lärm-minderung an Schienenwegen vorliegt, für das jeweils im Bundeshaushalt Mittel bereitgestellt werden.

Wichtige Aussagen des Berichts sind

- Nach drei Runden der Lärmaktionsplanung bestehen immer noch relevante schädliche Umwelteinwirkungen durch den Schienenverkehr auf dem deutschen Netz. Die Lärmaktionsplanung hat also in den kommenden Runden noch viel zu tun.
- Die berechneten Belastungen sind in den letzten 5 Jahren deutschlandweit deutlich gesunken. Ursache dafür ist vor allem die weitgehende Elimination des Betriebs von GG-Wagen und die Fortsetzung des Lärmsanierungsprogramms mit lokalen Maßnahmen. Dieser Erfolg ist umso bemerkenswerter, als sich durch den Methodenwechsel in der Zuordnung der Wohnbevölkerung zu den Fassadenpegeln bei gleichen Belastungen höhere Betroffenzahlen resultieren, wie die deutlich gestiegenen Betroffenzahlen in Berlin mit seinem relativ geringen Anteil des Güterverkehrs zeigen.
- Die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA in 2023 zeigt, dass nach wie vor ein hohes Ausmaß an subjektiven Beeinträchtigungen besteht. Die bemerkenswerten Minderungserfolge spiegeln sich nicht adäquat in den Bewertungen der Betroffenen wider. Hier ist Forschung über die Gründe vonnöten: Sind statistische Ursachen (Überrepräsentanz kritischer Betroffener), nicht ausreichende Kommunikation seitens Bahn und Politik, unzureichende Indikatoren (Fehlen eines Maximalpegelkriteriums) oder Unterschiede zwischen berechneten und realen Immissionen dafür verantwortlich? In diesem Zusammenhang sollte die Bedeutung der Wartung von Fahrzeugen und Fahrwegen thematisiert werden, die im LAP4 keine Erwägung findet.

Kritisch anzumerken ist, dass die Schutzziele in der Lärmaktionsplanung nur indirekt genannt (Halbierung der hohen Belastung bis 2030) werden. Eine Auseinandersetzung mit den aktuellen Empfehlungen der Lärmwirkungsforschung, besonders mit denen der WHO, findet nicht statt und sollte zukünftig Raum im LAP finden.

Die Lärmaktionsplanung/Lärmsanierung steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Nach der deutlichen Minderung durch die Elimination der GG-Wagen stehen in Zukunft keine Einzelmaßnahmen mit vergleichbarem flächendeckendem Reduktionspotenzial zur Verfügung. Zudem hat sich der Bund bis 2030 zum Ziel gesetzt, den Anteil der Schiene am Güterverkehr

auf 25 Prozent zu erhöhen und die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 100 Prozent zu steigern, was zusätzliche Maßnahmen zur Kompensation der gestiegenen Verkehrsmengen erfordert. Der Fortentwicklung des Stands der Technik bei Fahrzeugen und Fahrwegen einschließlich einer optimierten Wartung ist vonnöten und durch weitere Forschungstätigkeit zu unterstützen. Der ALD wird diesen Weg wie bisher konstruktiv kritisch begleiten.

## 2.8. Aktualisierter Online-Assistent für richtige Wahl einer Wärmepumpe

In den vergangenen Jahren unternahmen die Hersteller von Luft-Wärme-Pumpen erfolgreiche Anstrengungen, deren Geräuschemission zu senken. So sind inzwischen viele leise Modelle auf dem Markt verfügbar. Doch die Frage für Bauherren und Planer bleibt, welchen Geräuschemissionspegel diese Geräte haben dürfen, wie die Anforderungen zum Schutz der Nachbarschaft so zu erfüllen sind, dass eine Belästigung durch die Betriebsgeräusche möglichst vermieden werden. Dazu veröffentlichte die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) kürzlich eine leicht verständliche Kurzfassung ihrer schon lange verfügbaren Hinweise: [https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/leitfaden-laerm-bei-stationaeren-geraeten-kurzfassung\\_1698053205.pdf](https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/leitfaden-laerm-bei-stationaeren-geraeten-kurzfassung_1698053205.pdf)

Für einen unkomplizierte Bestimmung des maximal zulässigen Geräuschemissionspegel kann auf den gerade aktualisierten Online-Assistenten des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt zugegriffen werden, der die LAI-Hinweise umsetzt: <https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/immissionsschutz-luftqualitaet-physikalische-einwirkungen/physikalische-einwirkungen/laerm/leitfaden-und-hinweise#c278627>

Die vorbildliche Menüführung gestattet eine intuitive Anwendung. Es bleibt zu wünschen, dass er vielfach genutzt wird, um nicht durch Unkenntnis eine zu laute Luft-Wärme-Pumpe zu installieren oder ein Lärmproblem durch eine Aufstellung zu schaffen, die akustische Anforderungen ignoriert.

## 2.9. Fachtagung Motorradlärm – ein Bericht

Am 27. Oktober 2023 fand in Hannover diese Fachtagung des Bundesverbandes gegen Motorradlärm und der Deutschen Umwelthilfe (DUH) als Präsenzveranstaltung statt, die von den Vorstandsmitgliedern Holger Siegel und Edith Götz moderierte wurde. Der Kreis der Teilnehmenden, insgesamt über 60 Personen, umfasste von Motorradlärm Betroffene, Vertreterinnen und Vertreter aus der Kommunalpolitik und aus Umweltbehörden und erfreulicherweise auch aktive Motorradfahrerinnen und -fahrer.

In seinem engagierten Grußwort ging der niedersächsische Umweltminister Christian Meier auf die nun schon zwei Jahre alte Bundesratsinitiative ein, in der der Bundesverkehrsminister aufgefordert wird, rechtliche Schritte zur Minderung von Motorradlärm einzuleiten. Er zitierte Teile des Bundesratsbeschlusses (BR-Drs. 125/20), der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übriglässt. Doch das FDP-geführte Bundesverkehrsministerium (BMVI) reagierte bis heute nicht. Ebenso scheint der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (Beschluss zu TOP 4.3 der VMK am 8./9.12.2021) trotz drängender Nachfragen der folgenden Verkehrsministerkonferenzen im BMVI auf taube Ohren zu stoßen.

Hansjörg Znoj (Prof. em. der Uni Bern), selbst passionierte Motorradfahrer, stellte einprägsam dar, was die Faszination des Motorradfahrens für die Fahrerinnen und Fahrer ausmacht, nämlich der Zustand des Flow. Er ist charakterisiert durch eine vom Bewusstsein losgelöste Konzentration und wird beim Motorradfahren erreicht durch das Gleichgewicht von Anspruch (in jeder Situation eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu fahren) und Können. Znoj verweist darauf, dass derartiges Erleben der Kontrolle einen Zustand hoher Glücksgefühle auslöst. Er ordnet dieses Verhalten so ein: *„Die offensichtliche und öffentlich gezeigte Lust am Benzinverbrennen ist die Sünde unserer Gesellschaft. In Zeiten, wo alle, sogar die Autofahrer mit unnütz voluminösen Motoren und unnütz großen Karosserien ihrem Vergnügen eher verschämt nachgehen (Stichwort Elektro-SUV), montiert sich der Motorradraser noch eine extralauten Auspuffanlage und bläst damit öffentlich seine Verachtung*

*für die bürgerliche Gesellschaft hinaus! Dieser Typ Motorradfahrer prägt das Image in der Bevölkerung und es nützt wenig, wenn sich „vernünftige“ Motorradfahrer, dieses Umstands bewusst, öffentlich von diesem Tun distanzieren.“*

Das mag das Verhalten von Motorradfahrerinnen und -fahrern erklären, wobei offen bleibt, ob und welche Strategien für eine Minderung des mit diesem Hobby verbundenen Lärms zielführend sind.

Großes Interesse fand auch die Präsentation von Thomas Hohn (Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Stuttgart, Motorradstaffel), der dank seines umfangreichen Erfahrungsschatzes anschaulich aus der Praxis über Möglichkeiten und Beschränkungen der Überwachung berichtete. Erstaunen rief bei den Zuhörern hervor, dass auf einhundert beschlagnahmte Pkw-Schalldämpfer lediglich ein derartiges Teil von einem Motorrad kommt. Die Überprüfung von Abgasanlagen wird aufwändiger, weil Manipulationen inzwischen besser getarnt werden, also kaum bei der Prüfung der Genehmigungskennzeichnung oder durch Veränderungen am Kat oder dB-Eater auffallen. Das Prüfverfahren zum Standgeräusch von Krafträdern (ECE R 41) verfehlt bei Klappen- und Auspuffanlagen seinen Zweck. Zudem erfasst es den für die Geräuschemission aussagekräftigen Drehzahlbereich vom Leerlauf bis zur Solldrehzahl nicht. Aus polizeilicher Sicht ergeben sich die Forderungen, dass Krafträder nicht mit dB-Eatern oder akustisch wirksamen Klappenanlagen ausgerüstet, deren Motorleistung begrenzt (kein Wettrüsten bei der Leistung), die Hersteller zur Einhaltung einer Geräuschobergrenze verpflichtet werden und das Messverfahren zur Stand- und Fahrgeräuschmessung aussagekräftig und manipulationssicher gestaltet wird.

Als Betroffene schilderte Frau Bärbel Lehmann (Mitglied im Vorstand Bundesverband gegen Motorradlärm und der Anwohnerinitiative VAGM e.V.), was es bedeutet, an einer Straße zu wohnen, die bei Motorradfahrerinnen und -fahrern wegen ihrer Lage in einer landschaftlich reizvollen Gegend beliebt ist. Es berührte wohl fast alle Anwesenden sehr zu hören, was sich hinter den Zahlen über Lärmbelästigte und den gesundheitlichen und psychischen Auswirkungen von Straßenverkehr am Beispiel des Motorradlärms ganz konkret zu hören. Sie erlebt Motorradlärm als alltäglichen Rock „vor der Haustür“, in NATURA 2000-, Landschafts- und Naturschutzgebieten. Sie macht auf den Widerspruch aufmerksam, dass in den Gebieten die Störung der Ruhe der Natur verboten ist, das Verbot jedoch nicht den Verkehrslärm, speziell den Motorradlärm, auf öffentlichen Straßen einschließt. Sie hebt die Forderung nach schärferen Regelungen zum Schutz vor Motorradlärm hervor und schließt ihren Beitrag mit der Hoffnung, sich an den Wochenenden nicht mehr nach Wetter zu sehnen, bei dem Motorradfahrerinnen und -fahrer zu Hause bleiben.

In ihrer Präsentation behandelte Frau Dorothee Saar die Frage, ob es Parallelen von Dieselskandal und „Dezibelgate“ gibt. Zunächst stellte sie das gemeinsame Pilotprojekt Holzminden von DUH und Bundesverband gegen Motorradlärm zur Minderung von Motorradlärm vor, um dann als Ansatz an der Quelle des Motorradlärms bzw. beim Hersteller zu fordern, dass die Fahrzeuge in allen Betriebszuständen einen Maximalwert einzuhalten haben und die Hersteller Nachrüstooptionen zur Geräuschreduzierung anbieten. Die DUH sieht ähnlich wie beim Dieselskandal, dass Motorräder zwar die Typprüfung für Geräusche bestehen, aber schon bei geringen Abweichungen vom Testzyklus deutlich lauter werden. Das stützt die Vermutung, dass die Programmierung der Motorsteuerung den Testzyklus erkennt und den Motor in einen Zustand bringt, mit dem die Geräuschgrenzwerte eingehalten werden. Sie kündigte an, dass die DUH gegen dieses Vorgehen der Hersteller klagen will. Die DUH steht hinter der Initiative, eine Lärmplakette mit den zugehörigen Eingriffsmöglichkeiten zu schaffen.

In seinem zweigeteilten Vortrag zu ersten Ergebnissen des Pilotprojekts Lärmblytzer in Berlin aus der Sicht der Psychoakustik ging Prof. André Fiebig einleitend auf die gesundheitlichen Wirkungen des Umgebungslärms und die Belastungssituation in Deutschland ein, um dann vergleichende Untersuchungen der Vorbeifahrtpegel von e-Scootern und Scootern, betrieben mit Verbrennungsmotor, vorzustellen. Es handelt sich um Laboruntersuchungen. Sie ergaben deutliche Unterschiede im Vorbeifahrtpegel und – wenig überraschend – im Belästigungsurteil. Überraschend ist jedoch, dass sich das Belästigungsurteil kaum ändert, wenn die dargebotenen Vorbeifahrtgeräusche gleiche Pegel aufweisen. Die Vorbeifahrtgeräusche lassen sich leicht den verschiedenen Scootertypen zuordnen. Sie unterscheiden sich deutlich in ihrer Rauigkeit,



Im zweiten Teil wurden erste Ergebnisse des Pilotprojektes Lärmblitzer am Kudamm der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zur Erfassung sehr lauter Fahrzeuge mit dem System „Hydre“ dargestellt. In der Zeit vom 31. Mai bis zum 27. Juli 2023 wurden 2.468 Fahrzeuge (davon mehr als die Hälfte Krafträder) erfasst, deren Vorbeifahrtpegel 82 dB(A) ( $L_{A,max}$ ) bezogen auf eine Entfernung von 7,6 m überschritt. Häufungen lauter Vorbeifahrten gab es besonders deutlich in der Zeit zwischen 17 und 21 Uhr sowie an Wochenenden. Für eine endgültige Bewertung fehlen noch eine detaillierte gehörgerechte Betrachtung der Daten und weitere Studien zur (subjektiven) Relevanz von unverhältnismäßiger Fahrweise in der Stadt.

Die anschließende Diskussion, an der sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einschließlich der Motorradfahrerinnen und -fahrer intensiv beteiligten, griff die Themen der Präsentationen auf. Deutlich wurde die Erwartung aller Teilnehmenden an die Politik, die rechtlichen Regelungen zum Schutz vor Motorradlärm zu verbessern. Auch die anwesenden Biker würden strengere Emissionsgrenzwerte akzeptieren, wenn diese endlich rechtlich verankert wären. Zu einem Dialog zwischen den von Motorradlärm Betroffenen, der Verwaltung und den Bikern mit ihren Interessenvertretungen, der ernsthaft um Kompromisslinien ringt, kam es nicht. So bleibt wohl nur der Weg der verkehrsrechtlichen und -organisatorischen Maßnahmen sowie eine strengere Reglementierung.

Der ALD sieht zunächst in den Pilotprojekten, nämlich Holzminden und Lärmblitzer, die Möglichkeit, wirksam gegen einzelne laute Fahrzeuge und rücksichtslos lautes Fahren vorzugehen. Er wird die Entwicklung im Blick behalten.

## 2.10. Aktuelle Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm

Der Fluglärmschutzverein Rhein-Main e.V. beauftragte die ZEUS GmbH und die Technische Universität Dresden (dort Institut und Poliklinik für Arbeits- und Sozialmedizin), den Stand der Forschung zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen auf Basis einer systematischen Literaturanalyse aufzuzeigen, der sich seit Abschluss der NORAH-Studie ergeben hat sowie auf dieser Grundlage Empfehlungen für eine Novellierung des Fluglärmgesetzes (FluLärmG) herauszuarbeiten. Zudem sind die um 5 dB schwächeren Anforderungen bei Bestandsflughäfen gegenüber wesentlich geänderten Flughäfen zu bewerten. Auch einzugehen war auf die Charité-Evaluierungen (Penzel 2017, Penzel et al., 2017, 2019) zur Wirkung von Fluglärm auf Menschen.

Die sehr umfangreiche Literaturstudie bestätigte nicht nur, dass die Exposition gegenüber Fluglärm das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen insbesondere für tödlich verlaufende ischämische Herzkrankungen und das Risiko für fluglärmbedingte Belästigung, Schlafgestörtheit und Depression erhöht. Sie gestattet den Autorinnen und Autoren auch eine belastbare Quantifizierung des Risikoanstiegs für die jeweiligen Erkrankungen in Abhängigkeit vom Tag-Abend-Nacht-Pegel ( $L_{den}$ ). Da nur wenige neue Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm bei vulnerablen Populationen veröffentlicht wurden, mussten die Autorinnen und Autoren für diese Fallgruppe auf allgemeingültige Aussagen verzichten.

Gestützt auf die Literaturstudie wird ein Konzept für den Schutz vor nicht akzeptierbaren Gesundheitswirkungen von Fluglärm abgeleitet, das aus zwei Stufen aufgebaut ist, nämlich einer präventiven Grenze akzeptierbarer Gesundheitsrisiken als höchste Schutzstufe und einer kritischen Grenze, die aus gesundheitlicher Sicht gerade noch akzeptierbar erscheint. Es stützt sich auf empirisch erfasste Effekte von Fluglärm, also (hochgradige) Belästigung, hochgradige Schlafgestörtheit, diagnostizierte Erkrankungen (Depressionen und Bluthochdruck) sowie diagnostizierte Todesursachen (Herzinfarkt, ischämische Herzkrankheit und kardiovaskuläre Erkrankung). Daraus werden zwingende Auslöseschwellen für Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm und Empfehlungen zu langfristig anzustrebenden präventiven Auslöseschwellen abgeleitet. Letztere sind so gewählt, dass oberhalb der Auslöseschwellen Gesundheitsrisiken durch Fluglärm möglichst ausgeschlossen sind. Die auf diese Weise hergeleiteten Pegel betragen für die

- Zwingende Auslöseschwelle:  $L_{Aeq,Tag} = 51$  dB und  $L_{Aeq,Nacht} = 44$  dB;
- Präventive Auslöseschwelle  $L_{Aeq,Tag} = 44$  dB und  $L_{Aeq,Nacht} = 40$  dB.

Für die Systematik des Fluglärmsgesetzes wird daraus die Schwellenwerte für die Tag-Schutzzone 2 von 51 dB  $L_{Aeq,Tag}$  und für die Tag-Schutzzone 1 von 56 dB  $L_{Aeq,Tag}$  sowie für die Nachtschutzzone von 44 dB  $L_{Aeq,Nacht}$  abgeleitet. Als präventive Schwellenwerte werden empfohlen für die Tag-Schutzzone 2 = 44 dB  $L_{Aeq,Tag}$ , die Tag-Schutzzone 1 = 49 dB  $L_{Aeq,Tag}$  und für die Nachtschutzzone 40 dB  $L_{Aeq,Nacht}$ . Allerdings konnten aus der Literaturstudie keine Änderungsempfehlungen bezogen auf ein ereignisbezogenes Maximalpegelkriterium für die Definition der Nachtschutzzone abgeleitet werden.

Im Gutachten wird der Schluss gezogen, dass die unterschiedlichen Schwellenwerte für Lärmschutzbereiche an Änderungs- und Bestandsflughäfen im FluLärmG nach aktuellem Stand der Lärmwirkungsforschung nicht begründbar sind. Das folgt unmittelbar aus der Herleitung der Zwingenden Auslöseschwellen für Lärmschutzbereiche, die die kritische Grenze akzeptierbarer Gesundheitsrisiken markieren.

Das hier vorgestellte Gutachten greift zwei Forderungen des ALD auf, die er unter anderem im Mai 2018 in seiner Stellungnahme zum Berichtsentwurf des BMU zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vertritt. Dort wurde die vom BMU vorgeschlagene Absenkung der Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes um 2 dB(A) als völlig unzureichend kritisiert. Der ALD stellte sich hinter die Position des Umweltbundesamtes aus dessen Fluglärmbericht von 2017, wo Schwellenwerte der Tagschutzzone 1 einen Mittelungspegel von 50 dB(A) und der Nachtschutzzone von 40 dB(A) vorgeschlagen werden. Der ALD sieht im aktuellen Gutachten mit den sorgfältig abgeleiteten wirkungsbezogenen präventiven Schwellenwerten eine Bestätigung der o.g. Forderungen. Er bedauert allerdings, dass kein ereignisbezogenes Maximalpegelkriterium hergeleitet wurde. Der ALD erwartet, dass der Bundesgesetzgeber endlich seiner Verpflichtung aus dem Fluglärmsgesetz nachkommt, dem Bundestag den längst überfälligen Bericht über die Überprüfung der Werte für die Einrichtung von Lärmschutzbereichen vorlegt und im Interesse der vielen Fluglärm betroffenen eine Anpassung dieser Werte an den Stand der Lärmwirkungsforschung vornimmt.

Eine Zusammenfassung sowie Präsentationsfolien zu dem Gutachten finden sich in den online zugänglichen Unterlagen zur 273. Sitzung der Fluglärmkommission Flughafen Frankfurt Main (TOP2): [https://www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/1995/-/273\\_Sitzung\\_am\\_6122023.html](https://www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/1995/-/273_Sitzung_am_6122023.html).

## **2.11. Webinar „Stadtklanggestaltung - Eine wirkungsvolle Erweiterung der der akustischen Planungspraxis**

Müller-BBM veranstaltete am 21. November 2021 ein kostenfreies zweistündiges Webinar zum Thema Stadtklang.

Die akustische Situation in urbanen Umgebungen besteht aus einer Vielzahl unterschiedlicher Schallquellen, die mit dem Verkehr, Gewerbe, den Menschen, aber auch der Natur im öffentlichen Raum zusammenhängen. In den Beiträgen wurde deutlich gemacht, dass Lebens- und Aufenthaltsqualität ganz wesentlich davon bestimmt sind, ob der aus den Schallquellen heraus entstehende Stadtklang so zusammengesetzt ist, dass er Wohlbefinden, Orientierung, soziale und kulturelle Interaktion an einem Ort in der Stadt fördert und stärkt, oder negative Auswirkungen auf Gesundheit, Arbeitsleistung, Lebensgefühl der Menschen und die Wertigkeit des städtischen Raums hervorruft. Die Gestaltung des Stadtklangs an einem Ort sollte deshalb neben dem Schallimmissionsschutz zur Aufgabe der akustischen Planungspraxis gemacht werden. Das Webinar begann mit Einblicken in die internationalen Entwicklungen im Bereich Soundscape Design. Dabei kam insbesondere das Vorhaben des Landes Wales in Großbritannien zur Sprache, das das Konzept des Soundscape Designs erstmals zum Bestandteil von Planungen und Handlungen zum Schutz gegen Lärm macht (<https://www.gov.wales/sites/default/files/consultations/2023-06/draft-noise-and-soundscape-plan-for-wales.pdf>).

Anschließend wurden die Potenziale und Vorgehensweisen einer bewussten Stadtklanggestaltung als Erweiterung des klassischen Schallimmissionsschutzes anschaulich und hörbar aufgezeigt. Für aktuelle Fallbeispiele urbaner Orte wurden deren maßgebliche Schallquellen besprochen und die, auch durch die bauliche Situation beeinflusste Übertragung deren Geräusche und Klänge in den

öffentlichen Raum beschrieben. Die jeweils dazu präsentierten Hörbeispiele haben die unterschiedliche Qualität der akustischen Situationen unmittelbar erlebbar gemacht. Die Hörbeispiele stehen im Internet zur Verfügung: <https://www.muellerbbm.de/technik/stadtklanggestaltung/tonbeispiele/>.

Einige Ausführungen zu den Möglichkeiten der Integration von Stadtklanggestaltung in Planungsprozesse und in die Bauleitplanung haben das Webinar dann abgeschlossen.

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

#### **3.1. Fachtagung „50 Jahre UBA – 50 Jahre Schutz vor Lärm“**

Am 30. Januar 2024 veranstaltet das Umweltbundesamt in Dessau anlässlich seines 50jährigen Bestehens eine Fachtagung zum aktuellen Stand der Entwicklung der Emissions- und Immissions-situation sowie der Lärmwirkungsforschung. Die Veranstaltung richtet sich an alle Interessierten, betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie an Behörden und Umweltverbände.

Detaillierte Informationen zur Veranstaltung (Programm, Anmeldung etc.) finden Sie unter <https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/fachtagung-50-jahre-uba-50-jahre-schutz-vor-laerm>.

#### **3.2. UBA-Bericht zu Carsharing als „grünem Produkt“**

Das UBA hat den Forschungsbericht *„Marktentwicklung und freiwillige Instrumente zur besseren Marktdurchdringung grüner Produkte“*, Fallstudien im Rahmen des Vorhabens *„Marktanalyse und Interventionen zur Förderung von grünen Produkten“* als Texte 147/2023 im Oktober 2023 veröffentlicht.

(siehe [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/147\\_2023\\_texte\\_marktentwicklung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/147_2023_texte_marktentwicklung.pdf))

Im Auftrag des UBA untersuchten INFRAS, Zürich und das Öko-Institut, Freiburg / Darmstadt / Berlin, inwieweit so genannte grüne Produkte zur Verbesserung der Umwelt beitragen können. Die Auftragnehmer kommen zu dem Ergebnis: *„Carsharing entlastet die Umwelt, da zum einen weniger Autos für gleichbleibende Automobilität benötigt werden und zum anderen das Mobilitätsverhalten durch Carsharing in Richtung stärkere Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verändert wird.“*

Carsharing ist somit auch ein Instrument zur Minderung des Straßenverkehrslärms durch Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Die aktuelle Marktsituation zum Carsharing wird dargestellt: *„Die Marktentwicklung des Carsharings weist seit Anbeginn ein starkes Wachstum auf. Dennoch fristet Carsharing bis heute ein Nischendasein in Deutschland und die Carsharingausgaben der Haushalte nehmen im Vergleich zu den Ausgaben für den MIV einen verschwindend geringen Anteil ein.“* Die Hemmnisse für das Carsharing werden identifiziert und Lösungsvorschläge erarbeitet. Den Kommunen kommt dabei eine wichtige Rolle zu, indem sie z.B. ausreichende Infrastrukturen für das Carsharing schaffen. Aber auch die staatliche Steuerpolitik könnte mit der Senkung der Subvention des motorisierten Individualverkehrs (z.B. Dienstwagenprivileg, niedrigere Dieselbesteuerung) dazu beitragen, dass ein wichtiger Hebel des Carsharings – die deutliche Verringerung der Mobilitätskosten – stärker zum Tragen kommt.

#### **3.3. Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen**

Im Rahmen eines UBA-Projekts wurde ein relativ einfaches Verfahren entwickelt, mit dem die Wirkung von Minderungsmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung abgeschätzt werden kann. Dieses soll es vor allem Kommunen ermöglichen, die Betroffenheit durch den Lärm einer Straße oder einer Straßenbahn schnell zu ermitteln, um darauf aufbauend auch die Anzahl der potenziell durch eine Maßnahme entlasteten Betroffenen zu bestimmen. Dabei wurden insbesondere Änderungen der Straßenoberfläche und Geschwindigkeitsbeschränkungen ebenso berücksichtigt wie die Wirkung einer Straßenraumumgestaltung und verkehrslenkende Maßnahmen. Für Straßenbahnen kann die Senkung der Höchstgeschwindigkeit in einzelnen Fällen möglich sein. Maßnahmen am Gleiskörper sind zum Teil zwar sehr wirksam aber nicht überall umsetzbar (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laermaktionsplanung-leitfaden-hilft-bei-massnahmen>).

### **3.4. Abschlussveranstaltung zum UBA-Vorhaben „Lärmarmes Bauen“**

Am 21. November 2023 wurden die Ergebnisse des UBA-Vorhabens *„Ermittlung, Beurteilung und Minderung von Geräuschemissionen typischer Baumaschinen und -verfahren zur allgemeinen Förderung des lärmarmen Baubetriebs“* in einer Web-Veranstaltung mit folgendem Programm vorgestellt:

#### **Grußwort**

Thomas Myck – Umweltbundesamt

#### **Ziel und Aufbau des Forschungsvorhabens**

Sebastian Eggers – LÄRMKONTOR GmbH

#### **Lärminderung und Lärmmonitoring in der Bauphase**

Dr. Urs Reichart – DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

#### **Ruhestörende Bauarbeiten aus Sicht der Beschwerdestelle in Hamburg**

Sven Hempel – Behörde für Stadtplanung und Wohnungswesen

#### **Ergebnisse des Forschungsvorhabens und Vorstellung der Broschüre**

Mirco Bachmeier - LÄRMKONTOR GmbH

#### **Schlusswort - Verwendung der Forschungsergebnisse und Ausblick**

Christian Fabris – Umweltbundesamt

Die abschließende, lebendige Diskussion befasste sich insbesondere mit den vorgetragenen Inhalten, verschob sich aber auch in Richtung von Detailfragen zur bereits über 50 Jahre alten AVV Bau- lärm, die aber nicht im Fokus des Forschungsvorhabens stand.

Zur Veranstaltung hatten sich über 300 Interessierte angemeldet, von denen mehr als 270 durchgehend den Vorträgen folgten.

Die Vorhabenergebnisse werden im kommenden Jahr vom Umweltbundesamt auf dessen Homepage veröffentlicht.

### **3.5. UBA-Projekt und Forschungsbericht „Verbreitungswege nachhaltiger Infrastrukturlösungen – Drei Beispiele auf kommunaler und regionaler Ebene“**

Als Texte 135/2023 ist der o.g. Forschungsbericht im September 2023 erschienen (Link: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/135\\_2023\\_texte\\_verbreitungswege\\_nachhaltiger\\_infrastrukturloesungen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/135_2023_texte_verbreitungswege_nachhaltiger_infrastrukturloesungen.pdf)).

Für den Lärmschutz relevant ist das im Detail beschriebene Beispiel 2: Das Intermodale Verkehrsangebot MOBI in Dresden. *„MOBI ist ein kombiniertes (multimodales) Angebot der Dresdner Verkehrsbetriebe, welches das traditionell dichte Bus- und Bahnnetz erweitert. Die neuen Komponenten sind dabei auf der einen Seite das Bikesharing-System MOBIBike sowie das Carsharing-System MOBICar, die als Leihfahrzeuge das Liniennetz ergänzen. Auf der anderen Seite ist das MOBISHuttle zu nennen, das als sogenanntes On-Demand-Angebot das etablierte Liniennetz bedarfsweise erweitert.“*

*Räumlich zusammengeführt werden die Services an MOBIPunkten, die mit wichtigen Haltestellen des ÖPNV verknüpft sind und alle Beförderungsmittel besser erreichbar machen.“*

### **3.6. UBA-Forschungsbericht „Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen“ erschienen**

Texte 121/2023, August 2023

Link: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/massnahmen-zur-neuverteilung-umwidmung-von>

Der ALD hatte im Newsletter 1/2023 im Abschnitt „2.9. Los geht's!“ ausführlich über die UBA-Broschüre „Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums – Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis“ vom März 2023 berichtet. Er hatte neun Schlüsselfaktoren für erfolgreiche Straßenumgestaltungen zitiert, die einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten können (siehe [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/schluesselfaktoren\\_umgestaltung\\_strassenraum\\_dt.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/schluesselfaktoren_umgestaltung_strassenraum_dt.pdf)).

Nun ist auch der o. g. zugehörige ausführliche Forschungsbericht erschienen.

### **3.7. UBA-Bericht „Vergleichende Fluglärmrechnungen nach AzB mit aktueller und überarbeiteter Datengrundlage“**

Diesen Bericht hat das UBA als Texte 148/2023 im Oktober 2023 veröffentlicht.

Link: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/vergleichende-fluglaermrechnungen-nach-azb>

Das UBA begründet die Überarbeitung wie folgt:

*„Die teils vor Jahrzehnten festgeschriebenen akustischen und flugbetrieblichen Daten der AzB können den Flugbetrieb in Deutschland nur noch bedingt abbilden.*

*Um diesen Tatsachen Rechnung zu tragen, wurden die zivilen Luftfahrzeugklassen der AzB vollständig überarbeitet. Im Zuge dieser Überarbeitung wurde ein neues Gruppierungsschema für Luftfahrzeuge entwickelt und eine Anpassung der akustischen und flugbetrieblichen Daten vorgenommen.*

*Das aktuelle Vorhaben wendet diese neue akustische Datengrundlage erstmals für realitätsnahe Verkehrsszenarien an. Ergebnis sind detaillierte graphische Darstellungen der berechneten Fluglärmsituation für verschiedene Szenarien einschließlich einer Differenzbetrachtung zwischen aktueller und überarbeiteter akustischer Datengrundlage.“*

### **3.8. Kurzinformation der WHO zur Umsetzung ihrer Leitlinien zum Umgebungslärm von 2018**

Die WHO hat die Umsetzung und Auswirkungen der WHO-Leitlinien zum Umgebungslärm in der Europäischen Region von 2018 untersucht und dabei auf die Erfahrungen der Mitgliedstaaten zurückgegriffen. Sie hat die Ergebnisse in einer für die Lärmschutzpolitik aufbereiteten Kurzinformation am 27. Juni 2023 in englischer Sprache unter dem Titel „Uptake and impact of the WHO Environmental noise guidelines for the European Region – Experiences from Member States“ veröffentlicht (<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/369233/WHO-EURO-2023-7658-47425-69687-eng.pdf?sequence=3>).

Die zentralen Botschaften des Kurzberichts sind:

- „Die Leitlinien der WHO zum Umgebungslärm in der Europäischen Region hatten direkte Auswirkungen auf die Politikgestaltung auf lokaler, regionaler, nationaler und supranationaler Ebene in mehreren Mitgliedstaaten und in der Europäischen Union (EU).
- Die Verwendung eines transparenten, evidenzbasierten Ansatzes zur Entwicklung von Empfehlungen hat zu einer breiten Akzeptanz der Leitlinien durch politische Entscheidungsträger geführt.

- Die Bereitstellung von Zwischenzielen und Instrumenten zur Unterstützung der Quantifizierung der gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm könnte die Übernahme der Leitlinien durch politische Entscheidungsträger auf verschiedenen Ebenen erleichtern.
- Die den Leitlinien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Lärmbelastung zugrundeliegenden Erkenntnisse stützen die Schätzung der Krankheitslast, die auf Umgebungslärm zurückzuführen ist.
- Weitere Forschung zum Umgebungslärm und zur Gesundheit wird dazu beitragen, aktuelle Lücken in Bezug auf neu auftretende gesundheitsschädliche Auswirkungen zu schließen.“

Für die praktische Lärmschutzpolitik ist die Bereitstellung von **Zwischenzielen** besonders relevant, hat sich doch als Haupthindernis für die Umsetzung der Leitlinien zum Umgebungslärm erwiesen, dass die Zielwerte der WHO als unerreichbar eingeschätzt werden und die Kluft zu nationalen Grenz- oder Zielwerten zu hoch ist.

Die konkreten positiven Auswirkungen der Leitlinien auf die Mitgliedsstaaten sind leider nicht detailliert – im Sinne von Best-Practice-Beispielen – dargestellt.

### 3.9. Die Resolution des Odenwaldkreises zum Motorradlärm

(siehe auch KNU-FG 20.11.2023, VMK-Besch)

Der Odenwälder Kreistag hat auf seiner Sitzung vom 5. September 2022 eine Resolution zur Verkehrslärmproblematik insbesondere durch Motorräder verabschiedet (Link: [https://sd.odenwaldkreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZTGgHf\\_f8Od1UrJao2RnO2UaaGR\\_1FgUT-PAk82ZnOva4/Resolution\\_Kreistag\\_05.09.2022.pdf](https://sd.odenwaldkreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZTGgHf_f8Od1UrJao2RnO2UaaGR_1FgUT-PAk82ZnOva4/Resolution_Kreistag_05.09.2022.pdf)).

U. A führt der Kreistag aus:

*„Der Odenwälder Kreistag sieht mit Sorge die stetige Zunahme des Motorradverkehrs und die damit verbundene exorbitante Lärmbelastung der Anwohner an den bevorzugten Strecken im Odenwaldkreis. Es ist unumgänglich, im Interesse aller Anwohner kurzfristig Lösungen zur Abhilfe der Problematik zu schaffen. Die vielfältigen Maßnahmen der betroffenen Gemeinden reichen nicht mehr aus. Das Land Hessen muss/sollte Sorge dafür tragen, dass regelmäßig werktags in den Abendstunden und an den Wochenenden Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen durchgeführt werden, auch wenn diese Maßnahmen eine Personalaufstockung der Polizeikräfte bedingen sollten. Das Land muss weiterhin die lärmgeplagten Anwohner analog Baden-Württemberg durch adäquate Maßnahmen wie Informationskampagnen bis hin zu (teilweise) Sperrungen unterstützen und schützen. Die Kontrollen sind das einzige Mittel, um kurzfristig eine Entlastung von der Lärm- und Raser-Problematik zu erreichen.“*

*Der Odenwälder Kreistag fordert ebenfalls die Bundestagsabgeordneten des Wahlkreises auf, sich für die Umsetzung des Bundesratsbeschlusses – Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm (Drucksache 125/20) einzusetzen. Der Gesetzgeber ist hier auch bezüglich der Überarbeitung der Zulassungsbestimmungen für besondere Motorräder in der Pflicht.“*

(Zur Entschließung des Bundesrats siehe auch den Abschnitt 2.3 in diesem Newsletter)

Die Resolution – obschon etwas älter für einen Newsletter – wird hier deshalb zitiert, weil sowohl die Hessische Landesregierung wie auch das Bundesverkehrsministerium (BMDV) auf die Resolution geantwortet haben.

(Siehe die Links zu den Stellungnahmen unter [https://sd.odenwaldkreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWY3b02fvSSPBx0xzN4WW7OGd4TqJMSIEmiMOclJpq1g/Antwortschreiben\\_Bundesministerium.pdf](https://sd.odenwaldkreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZWY3b02fvSSPBx0xzN4WW7OGd4TqJMSIEmiMOclJpq1g/Antwortschreiben_Bundesministerium.pdf)

[https://sd.odenwaldkreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRJbjLJGKoWs4pR1O228FHR-kRCagbQ1XyB9zDL\\_IFzSr/Antwortschreiben\\_Hessisches\\_Ministerium.pdf](https://sd.odenwaldkreis.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRJbjLJGKoWs4pR1O228FHR-kRCagbQ1XyB9zDL_IFzSr/Antwortschreiben_Hessisches_Ministerium.pdf))

Bemerkenswert an der Stellungnahme des BMDV ist, dass dort dem Bundesratsbeschluss eine klare Absage erteilt wird, die ansonsten nicht ohne weiteres zu finden ist.

*„Die von Ihnen erwähnte Entschließung des Bundesrates zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm (Drucksache 125/20) stellt aus Sicht des BMDV kein ausgewogenes Maßnahmenpaket dar, das einen verhältnismäßigen Interessenausgleich zwischen Anwohnern und Erholungssuchenden einerseits sowie aber auch Motorradfahrenden andererseits schaffen könnte.“*

Hier stellt sich die Frage, wie denn ein derartiger Interessenausgleich herbeigeführt werden kann und welche Abwägungskriterien wie zu gewichten sind. Der ALD kann bislang keinen rationalen öffentlichen Dialog der beteiligten Akteure und Betroffenen dazu erkennen. Er fordert das BMDV auf, diesen Dialog zu initiieren und wird daran gern teilnehmen.

### **3.10. Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG-NRW) zu den nächtlichen Geräuschbelastungen am Brüsseler Platz in Köln**

Das OVG-NRW hat am 28.09.2023 in einem Berufungsverfahren sein Urteil zu Lasten der Beklagten, der Stadt Köln, gesprochen (Aktenzeichen 8 A 2519/18). Inzwischen wurde das Urteil von juris et al publiziert (siehe [http://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/ovg\\_nrw/j2023/8\\_A\\_2519\\_18\\_Urteil\\_20230928.html](http://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/ovg_nrw/j2023/8_A_2519_18_Urteil_20230928.html)). Eine Revision am BVerwG wurde nicht zugelassen.

Der Brüsseler Platz befindet sich im Stadtviertel Belgisches Viertel in Köln. *„Seit dem Jahr 2005 hat sich auf dem Brüsseler Platz zunehmend eine sog. Partyszene etabliert. Zum Teil mehrere hundert Personen halten sich bis in die Nacht- und frühen Morgenstunden hinein dort auf ... . In Folge der mit den Menschenansammlungen einhergehenden Geräuschimmissionen kam und kommt es seit vielen Jahren zu zahlreichen Beschwerden von Anwohnern des Brüsseler Platzes bei der Beklagten.....*

*Im Jahr 2013 erhob ein Anwohner des Brüsseler Platzes eine gegen die Beklagte gerichtete Klage, u.a. mit dem Antrag, die Beklagte zu verpflichten, die Nachtruhe durch geeignete und notwendige Vorkehrungen (Allgemeinverfügung, Platzverweis, Ordnungswidrigkeitenverfahren) zu gewährleisten.“* (Urteil des OVG-NRW)

RA W. Sedlak als rechtlicher Vertreter des Klägers kommentiert dieses Urteil wie folgt:

*„Die Stadt Köln hat entgegen den bisherigen Verlautbarungen doch am 8.12.23 Revisionsnichtzulassungsbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt, d.h. **das OVG Urteil ist noch nicht rechtskräftig, es wird leider ca. ein weiteres Jahr Verzögerung geben.***

*Ich rechne nicht mit Erfolgsaussichten für diese Beschwerde. Die Gründe werden zwar noch nachgereicht, dann kann ich Genaueres sagen, aber das OVG hat zu viele Rechtsverstöße benannt, die unsere Klage rechtfertigen. Selbst, wenn der eine oder andere in Frage gestellt werden sollte, wird es m.E. inhaltlich dabei bleiben müssen: die Stadt Köln war verpflichtet, wirksam gegen unzumutbare Zustände am Brüsseler Platz vorzugehen.*

*Zu den Urteilsgründen:*

**1.)** *In aller Deutlichkeit wird über **86 Seiten** dargelegt, welche eklatanten juristischen Fehler die Stadt Köln sich in den letzten 10 Jahren geleistet hat. Die Stadt hatte behauptet, ihr seien juristisch die Hände gebunden, sie dürfe nicht gegen einzelne Besucher des Platzes vorgehen, ein Alkoholverbot sei juristisch nicht möglich, eine Räumung des Platzes zu gefährlich, etc. (vgl. juris Rz 212ff). Als Rechtsgrundlagen sind **Art. 2 Abs. 2, S. 1 GG** (Schutzpflichtverletzung der Stadt wegen evident unzureichendem Handeln), § 9 LandesimmissionschutzG (Schutz der Nachtruhe), § 117 Ordnungswidrigkeitengesetz (unzulässiger Lärm), **und § 12 KO (Kölner Stadtordnung)** anzusehen (vgl. juris Rz 210).*

**2.)** *Das OVG Münster bestätigt meine Rechtsauffassung, dass **die Stadt Köln eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage i.S.d. §§ 22 BImSchG i.V.m. § 3 Abs.5 Nr. 1 BImSchG auf dem Brüsseler Platz betreibt.** Ein Gebäude ist hierfür nicht notwendig. Für eine sonstige ortsfeste*



Einrichtung i.S.d. Gesetzes genügen gewisse bauliche Anlagen, wie z.B. Parkbänke, die zu einem Verweilen einladen (vgl. juris Rz. 81). Die Stadt Köln stellt den öffentlichen Platz regelmäßig den Menschenmassen als Partyzone zur Verfügung (vgl. juris Rz 78ff). Sie betreibt Toilettenanlagen, beauftragt private Vermittler, reinigt den Platz regelmäßig und bewirbt ihn auf verschiedenen Internetseiten. Damit ist sie nach § 22 BImSchG verpflichtet, dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen, soweit wie möglich unterbunden werden, (vgl. juris Rz 128). Diese Einstufung hat hohe Relevanz für Kommunen.“

**"Die Beklagte muss sich zudem die gesamten vom Brüsseler Platz ausgehenden Geräuschimmissionen zurechnen lassen, auch soweit sie sich als exzessive Verhaltensweise zur Nachtzeit darstellen, wie zum Beispiel Schreien, Rufen, Grölen, Kreischen, die Nutzung von Musikboxen oder das Klirren umgeworfener Flaschen. Denn sie hat - obigen Maßstäben entsprechend - einen besonderen Anreiz auch für solche Nutzungen geschaffen, die herkömmlicherweise mit einem wie der von der Beklagten geschaffenen Platz für eine Freiluftparty einhergehen. Diese Verhaltensweisen stellen sich bei wertender Betrachtung als typische Folgen des auf dem Platz ermöglichten und in weiten Teilen unregulierten Freizeitverhaltens dar, die deutlich über unvermeidbare gelegentliche Fälle hinausgehen."** (vgl. juris Rz 150)

Die Städte müssen nun überall dort, wo sie öffentlichen Raum für einen längeren Zeitraum als Partyzone erlauben, auch Verantwortung für die Emissionen der Besucher übernehmen. Das entspricht dem allgemeinen Rechtsempfinden, sie sind schließlich Eigentümer dieser Flächen.

Die Stadt Köln hat das bisher aber **"evident unzureichend über 10 Jahre hinweg"** nicht getan. Frau Dr. K. legte den Mitarbeitern des Ordnungsdienstes sogar ein Disziplinarverfahren gegen ihre Vorgesetzten na, weil diese sie in extrem schwierige Situationen zwingen, mit wenigen Ordnungskräften mehrere Hundert Personen auf dem Platz zu mehr Ruhe aufzufordern. Einige hatten psychische Probleme danach bekommen (vgl. juris Rz 210ff).

**3.)** Auch bzgl. der **Außengastronomie** bestätigt das OVG meinen Vorwurf, dass die Stadt noch nicht einmal die immissionsrechtliche Zulässigkeit der Ausweitung auf Außengastronomieplätzen auf ca. 700 Plätze geprüft hat, sondern lediglich behauptet, damit den Lärm auf dem Platz zu reduzieren (vgl. juris Rz 222).

**4.)** Die **gesundheitsgefährdende Schwelle** wird von dem OVG Münster bei **60 dB(A) nachts** gesehen und nicht erst bei 62 dB(A) (vgl. juris Rz 154).

**5.)** Pegel von über 60 dB(A) am Brüsseler Platz sind nicht als **sozial adäquat** anzusehen, d.h. nicht als eine in einer Innenstadt von Anwohnern hinzunehmende Vorbelastung zu tolerieren. Die gesundheitsgefährdende Schwelle bildet hier die Grenze. **"Gesundheitsschädliche Geräuschimmissionen im zeitlichen Umfang wie vorliegend sind jedoch nie sozialadäquat."** (vgl. juris Rz 149)

**6.)** Als mögliche Maßnahmen sind von der Stadt Köln u.a. ein **Alkoholverbot**, alternativ ein **Verweilverbot** oder sogar eine **Einzäunung des Platzes** zu prüfen, wenn anders keine Besserung erzielt werden kann. Die entsprechenden juristischen Begründungen liefert das OVG quasi als „Nachhilfeunterricht“ ausführlich gleich mit (vgl. juris Rz 228ff).

Dem ist nichts hinzuzufügen!

Wolfram Sedlak  
(Rechtsanwalt)