

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2025



9. Februar 2026

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA.....	2
1.1. GRÜßWORT DER ALD-LEITUNG ZUM JAHRESANFANG 2026	2
1.2. PROJEKTANTRAG DES ALD BEIM UMWELTBUNDESAMT.....	3
1.3. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES ALD	3
1.4. ALD-BROSCHÜRE BAULÄRM	4
1.5. DAGA 2026 – STRUKTURIERTE SITZUNG „BAHNAKUSTIK – AKTUELLE ENTWICKLUNGEN“	4
1.6. 29. TAG GEGEN LÄRM – INTERNATIONAL NOISE AWARENESS DAY 2026.....	5
2. THEMEN	6
2.1. VERKEHRSWENDE UND KONZEPT FÜR EINEN LEISEREN SCHIENENVERKEHR BIS 2030	6
2.2. UMWELTMINISTERKONFERENZ BESCHLIEßT BERLINER INITIATIVE ZU „LÄRMBLITZERN“	13
2.3. BERICHT DES SCHWEIZER EIDGENÖSSISCHEN DEPARTEMENTS FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION UVEK ZUM EINSATZ VON „LÄRMBLITZERN“	13
2.4. VERKEHRSMINISTERKONFERENZ – BERICHT DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR (BMV) ÜBER DIE IMMISSIONSGRENZ- WERTE IN DER VERKEHRLÄRMSCHUTZVERORDNUNG UND DEN STAND DER LÄRMWIRKUNGSFORSCHUNG.....	14
2.5. MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND IN KLEINRÄUMIGER GLIEDERUNG	16
2.6. ANFORDERUNGEN AN DIE ERRICHTUNG UND DEN BETRIEB VON LUFTWÄRMEPUMPEN – FOKUS LÄRMSCHUTZ.....	16
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	20
3.1. FORSCHUNGSBERICHT „LÄRMARMES BAUEN“ – ERMITTLUNG, BEURTEILUNG UND MINDERUNG VON GERÄUSCHEMISSIONEN TYPISCHER BAUMASCHINEN UND -VERFAHREN ZUR ALLGEMEINEN FÖRDERUNG DES LÄRMARMEN BAUBETRIEBS.....	20
3.2. BEURTEILUNG UND MINDERUNG DES LÄRMS BEI RECYCLINGVORGÄNGEN	20
3.3. AKTUELLER FORTSCHRITTSBERICHT DES BUNDESVERBANDS GEGEN MOTORRADLÄRM (BVG) 2025	21
3.4. AUSGEWÄHLTE BERICHTE ÜBER LÄRMPROBLEME IN DEN MEDIEN.....	21

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA

1.1. Grußwort der ALD-Leitung zum Jahresanfang 2026

Der vorliegende Newsletter kommt mit deutlicher Verspätung. Aufgrund eines Krankheitsfalles konnten wir den Newsletter 4/2025 Ende letzten Jahres leider nicht mehr fertigstellen. Jetzt aber ist er da und wieder gut gefüllt mit wichtigen Informationen rund um den Schutz vor Lärm.

Das Jahr 2025 war geprägt durch einige Ansagen der Politik zur Ankurbelung des Wohnungsbaus, zur Einsparung von Baukosten und den hierfür angedachten Vereinfachungen im Hochbau und zu dem für die Beschleunigung der Genehmigungsprozesse als notwendig erachteten Eingriff in bewährte und anerkannte Beurteilungsmaßstäbe für den Schutz vor Lärm. Man hatte insgesamt das Gefühl, dass nicht nur die Politik, sondern auch einige Lobbyisten der Meinung sind, dass sich in den vergangenen Jahren mit den Anforderungen und Maßnahmen zum Schutz vor Lärm Komfort- und Wohlfühlzonen beim Wohnen eingestellt haben, die es dringend zurückzudrängen gilt. Schutz vor Lärm raus aus der Komfortzone. Weg mit dem Kostentreiber und Verfahrensbremser Schallschutz. In der Anhörung zum „Bau-Turbo“ im Bundestagsausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen am 10. September 2025 war seitens der Sachverständigen tatsächlich davon die Rede, dass die TA Lärm angefasst und ein Paradigmenwechsel weg vom Schutz vor Lärm im Außenraum hin zur „Innenraummessung“ (Andrea Gebhard, Präsidentin der Bundesarchitektenkammer) anzustreben ist. Was immer mit „Innenraummessung“ gemeint sein mag, es verheißt nichts Gutes. Schutz vor Lärm ist Gesundheitsschutz, der nicht an der Wohnungstüre halt machen darf, sondern auch die Lärmsituation im Freien mit einbeziehen muss. Der Mensch trägt das in seiner Umgebung Erlebte und Widerfahrene mit nach Hause und muss damit umgehen.

Mit dem am Jahresanfang 2025 veröffentlichten Video des Panels zu lärmbedingten Konflikten im Zusammenhang mit Musikclubs, der Organisation und Mitgestaltung der gemeinsamen Veranstaltung „Initiative Motorradlärm – Bilanz nach fünf Jahren“ von Verkehrsministerium Baden-Württemberg und ALD am 28. April 2025 in Stuttgart, einem intensiven fachlichen Austausch mit Kolleginnen und Kollegen aus Österreich und der Schweiz Anfang Juli 2025 in Zürich zu aktuellen Problemen, zur Verwaltungspraxis und politischen Initiativen zum Schutz vor Lärm in den Ländern und dem Kolloquium zu Geräuschen von Windenergieanlagen in Kooperation mit dem Ministerium für Umwelt-, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 23. September 2025 in Düsseldorf hat der ALD wieder das Gespräch mit den interessierten Kreisen gesucht und zur Verbreitung von Erkenntnissen und Informationen beigetragen.

Auf diese Weise konnten wir den Newsletter als wirkungsvollste Informations- und Kommunikationsplattform des ALD wieder mit wichtigen Beiträgen speisen. Er ist auch in 2025 viermal erschienen (inklusive der vorliegenden verspäteten Ausgabe). Es ist uns ein Anliegen Michael Jäcker-Cüppers an dieser Stelle wieder herzlich für seine akribische Arbeit, sein aufmerksames Verfolgen von Mitteilungen, Veröffentlichungen und Initiativen im Zusammenhang mit dem Schutz vor Lärm und seine ausgezeichnete fachliche Aufbereitung der Inhalte danken.

Ein besonderes Ereignis war die Vergabe des vom ALD organisierten und moderierten Lärmschutzpreises der DEGA am 28. April 2025 im Rahmen der Veranstaltung „Initiative Motorradlärm: Bilanz nach fünf Jahren“ in Stuttgart. Der Preis wurde Herrn Dr. Klocksin für seine Verdienste um die Reduzierung des Lärms von Schienenwegen verliehen.

Der ALD hat in 2025 auch Stellungnahmen gegenüber Bundesministerien abgegeben. Am 10.06.2025 gegenüber dem Bundesbauministerium zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung des Wohnungsbaus und zur Wohnraumsicherung („BauTurbo“) und am 25.06.2025 gegenüber der Umweltministerkonferenz mit der Position des ALD zum Schutz vor Lärm. Die Stellungnahmen sind im Lobbyregister des Deutschen Bundestages veröffentlicht.

Nicht zuletzt konnten wir Ende letzten Jahres auch noch die ALD-Broschüre „Baulärm“ finalisieren und veröffentlichen, so dass sie nun auf der Webseite des ALD für alle Interessentinnen und Interessenten zur Verfügung steht. Über eine intensive Nutzung des Dokuments würden wir uns sehr freuen.

Zum Jahresanfang 2026 hat uns ein Schreiben des UBA erreicht, aus dem hervorgeht, dass die Förderung des beantragten ALD-Projekts für die Zeit von 01.04.2026 bis 31.03.2028 beabsichtigt ist und bei Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für den genannten Zeitraum bewilligt wird. Der ALD kann also auch in den kommenden zwei Jahren wieder mit einer Förderung durch das UBA rechnen. Das ist wirklich sehr erfreulich.

Evelin Baumer hat den ALD und seine Leitung von der Geschäftsstelle der DEGA aus wieder tatkräftig, aufmerksam und engagiert unterstützt. So konnten wir auch den organisatorischen Aufgaben gerecht werden. Wir danken Frau Baumer sehr für ihr Engagement und freuen uns schon auf die Zusammenarbeit in diesem Jahr.

Ihnen allen, den Mitgliedern des ALD und allen Abonentinnen und Abonnenten des Newsletter wünschen wir, auch wenn das Jahr schon einen Monat alt ist, viel Glück und Erfolg bei allem was sie sich vorgenommen haben und wünschen Ihnen gute Gesundheit.

Beste Grüße

Thomas Beckenbauer, Christian Beckert, Christian Popp, Dirk Schreckenberger
ALD-Leitung

1.2. Projektantrag des ALD beim Umweltbundesamt

Am 30. Juli 2025 hatte der ALD einen neuen Förderantrag beim Umweltbundesamt für die Förderperiode vom 01.04.2026 bis 31.03.2028 eingereicht. Der Antrag setzt zwei Schwerpunkte: Schutz vor Straßenverkehrslärm durch Tempolimits und Monitoring der Änderungen des Baugesetzbuches und der geplanten Änderungen der TA Lärm. Im Newsletter 3/2025 wurde an erster Stelle darüber berichtet.

Mit Schreiben vom 8. Januar 2026 hat uns das Umweltbundesamt nun mitgeteilt, dass das Bundesumweltministerium entschieden hat, das beantragte ALD-Projekt zu fördern. Wenn auch die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen dafür vorliegen, wird das UBA den Förderantrag bewilligen. Es sieht also sehr gut aus, dass der ALD auch in den kommenden zwei Jahren öffentlich gefördert wird.

1.3. Mitgliederversammlung des ALD

Die 19. Mitgliederversammlung des ALD wird dieses Jahr in Präsenz auf der DAGA in Dresden stattfinden. Bitte merken Sie sich folgenden Termin für die Mitgliederversammlung vor:

Termin:

Donnerstag, 26. März 2026, 12:30-14:00 Uhr

Ort:

Maritim Hotel & Intern. CongressCenter Dresden (ICD)

Saal 3

Devrientstraße 10-12 / Ostra-Ufer 2

01067 Dresden

Die ALD-Leitung wird zur Arbeit des ALD im abgelaufenen Jahr berichten und die geplanten Arbeiten für die kommenden zwölf Monate beschreiben. Wahlen stehen im Jahr 2026 nicht an.

Tagesordnung

1 – Begrüßung

2 - Genehmigung der Tagesordnung

3 - Genehmigung des Protokolls der 18. Mitgliederversammlung

4 - Bericht der ALD-Leitung

5 - Planung der Arbeiten und Projekte 2026

6 - Verschiedenes

Hinweis: Eine Online-Teilnahme an der Mitgliederversammlung wird nicht möglich sein.

1.4. ALD-Broschüre Baulärm

Die ALD-Broschüre „Baulärm“ (1. Auflage 2024) steht auf der Website des ALD für alle Interessierten zum Herunterladen bereit:

https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/ALD-Broschuere_Baulaerm_2024.pdf

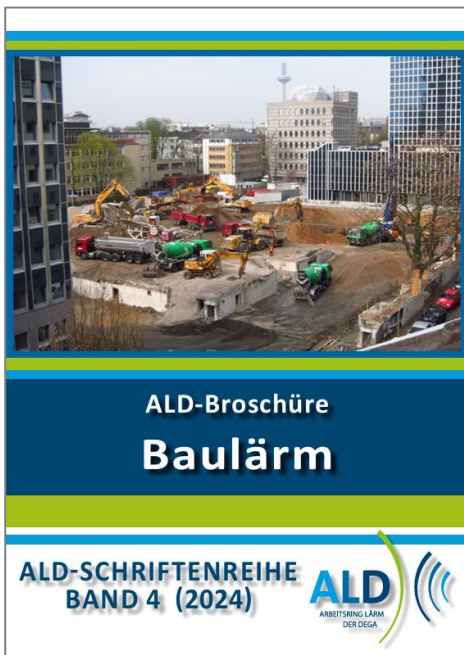


Abbildung 1.1: Titelblatt der ALD-Broschüre zum Baulärm

Die 125-seitige Broschüre ist der 4. Band in der ALD-Schriftenreihe. Sie richtet sich einerseits an die vom Baulärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger, formuliert andererseits aber auch Empfehlungen an die Verwaltungen und die Politik zur Verbesserung des Schutzes vor Baulärm.

Die Broschüre beschreibt die Ursachen und das Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Baulärm. Sie stellt die rechtlichen Grundlagen des Schutzes vor Baulärm wie auch die Verwaltungspraxis dar. Sie beschreibt die Maßnahmen zur Minderung des Baulärms und gibt den Bürgerinnen und Bürgern Empfehlungen zum Rechtsschutz. Der Band schließt mit Empfehlungen zur Verbesserung des Schutzes an die Verwaltung und die Politik.

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

Zusammen mit der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung und der Chalmers University of Technology, Göteborg, wird der ALD diese Strukturierte Sitzung auf der DAGA in Dresden durchführen. Die Sitzung umfasst 13 Präsentationen und wird am Donnerstag, den 26.03.2026 in zwei Sektionen stattfinden (08:40-11:00 Uhr, 14:00-16:40 Uhr)

Die Abstracts zu den Beiträgen konnten bis zum 01.11.2025 eingereicht werden und stehen unter <https://www.daga2026.de/autorinnen> zur Verfügung.

1.6. 29. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2026

Motto: Der Sound von morgen!

Tag gegen Lärm 2026: KI-gesteuerte Umweltgestaltung, insbesondere unter Beachtung akustischer Aspekte und der Nutzung synergetischer Effekte

Künstliche Intelligenz bietet viel Potenzial zur technischen und subjektiven Lärmreduktion. Im Kontext des Tag gegen Lärm soll u.a. der Frage nachgegangen werden, wie Künstliche Intelligenz eingesetzt werden kann, um messbare technologische, ökologische und gesundheitliche Vorteile zur Reduzierung von Lärm und unerwünschten Geräuschen zu erzielen.

Die DEGA plant einen Tag vor dem Tag gegen Lärm (Dienstag, 28.04.2026) eine zentrale Veranstaltung, die federführend von der Aktionsleitung des Tag gegen Lärm organisiert wird und online durchgeführt werden soll. Das diesjährige Motto „Der Sound von morgen“ soll in den verschiedenen Vorträgen und unterschiedlicher Akzentsetzung aufgegriffen werden.

Detaillierte Informationen zum Termin und Programm werden in Kürze auf der Website des Tag gegen Lärm unter <https://www.tag-gegen-laerm.de> verfügbar sein.

Weitere Aktivitäten im Rahmen der Aktion „Tag gegen Lärm“ werden über unterschiedliche Initiativen angeboten. Schulen, Verbände oder andere öffentliche Einrichtungen haben erneut die Möglichkeit, sich den Lärmkoffer „Lärmdetektive – Dem Schall auf der Spur“ auszuleihen und diesen im Unterricht, an Projekt- oder Aktionstagen einzusetzen. Auch in diesem Jahr können wieder Aktionstage mit dem Lärmkoffer gebucht werden (siehe <https://www.tag-gegen-laerm.de/publikationen/laermkoffer>).

Aktuelle Informationen zum Tag gegen Lärm finden Sie auf der Website <https://www.tag-gegen-laerm.de>. Ab Ende Februar können Sie dort auch die Plakate zum Tag gegen Lärm 2026 bestellen bzw. herunterladen.

Machen Sie mit am 29. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day!

Brigitte Schulte-Fortkamp, André Fiebig und Evelin Baumer

2. THEMEN

2.1. Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr bis 2030

Unter diesem Titel hat das Umweltbundesamt den umfangreichen Abschlussbericht zum gleichnamigen Forschungsvorhaben als UBA-Texte 138/2025 im November 2025 in Form eines Online-Dokuments veröffentlicht (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-konzept-fuer-einen-leiseren>).

Es ist ebenfalls eine Kurzfassung verfügbar: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/138_2025_texte_kurz.pdf

Das Vorhaben steht in einer langen Tradition von UBA-Projekten zur Minderung des Schienenverkehrslärms seit etwa 1995, z.B.

- UBA (2013): Ermittlung des **Standes der Technik der Geräuschemissionen europäischer Schienenfahrzeuge** und deren Lärminderungspotenzial mit Darstellung von Best-Practice-Beispielen, Müller-BBM GmbH, Autor:innen: Lutzenberger, S.; Gutmann, C.: <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4441.pdf>
- UBA (2017): Strategien zur effektiven Minderung des **Schienengüterverkehrslärms**. Autor:innen: Mitusch, K.; Gipp, C.; Brenck, A.; Hecht, M.; Götz, G.; Liebing, S.; Siefert, T.; Jakob, C.; Jelinski, M.; Pache, E.; Richert, M.: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategien-zur-effektiven-minderung-des>
- UBA (2021): Minderung des Lärms von **Straßenbahnen im urbanen Raum**, Abschlussbericht. Autor:innen: Hamöller, G.; Jäcker-Cüppers, M.; Kuppe, A.-K.; Louistisserand, C.; Melchoir, Y.; Petersen, T.; Plogstert, S. Wacker, H.; Boenke, D.; Krüger, F.; Nass, J.: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/minderung-des-laerms-von-strassenbahnen-im-urbanen>

Anlass des Vorhabens ist das Problem, dass für die Klimaschutzpolitik eine Verlagerung der Transportleistungen von der Straße auf die Schiene erforderlich ist, diese aber mit einer höheren Geräuschbelastung entlang der Schienenwege einhergeht.

„Die Verkehrswende rückt die Schiene als nachhaltiges Verkehrsmittel in den Mittelpunkt der Bemühungen um eine CO₂-ärmere Zukunft. Gleichzeitig birgt der Ausbau des Schienennetzes ein erhöhtes Risiko für politischen und gesellschaftlichen Widerstand, insbesondere durch eine Zunahme der Lärmbelastung. Lärminderungsmaßnahmen sind daher von entscheidender Bedeutung, um die Akzeptanz des Schienenverkehrs zu sichern und die Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Lärmeinwirkungen zu schützen. Das vorliegende Gutachten präsentiert ein umfassendes Konzept zur Reduktion des Schienenverkehrslärms bis 2030.“ (S. 5)

Nicht eingeschlossen ist der Schienenverkehr von Straßen- und U-Bahnen.¹

Das Forschungsprojekt wurde bearbeitet von dem IGES-Institut, Berlin, dem Fachgebiet Schienenfahrzeuge der TU Berlin und Prof. Dr. Eckhard Pache von der Juristischen Fakultät der Julius-Maximilians-Universität Würzburg (im Folgenden „Gutachter“ genannt). Die Projekt-Laufzeit ging vom 12.05.2021 bis zum 26.11.2024. (S. 20)

Der **Zielhorizont „2030“** wurde gewählt, weil für dieses Jahr konkrete Ziele für die klimapolitisch erwünschte Verkehrswende verabredet worden sind:

„Entsprechend dem Titel dieses Forschungsprojektes „Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr bis 2030“ soll die Abschätzung der Lärminderungseffekte auf das Jahr 2030 projiziert werden, welches in Hinblick auf die Verkehrswendepolitik und auch die allgemeine Klimapolitik eine besondere Rolle spielt. Insbesondere gibt es konkrete Ziele für die Steigerung der Schienenverkehrsleistung bis 2030, die auch Auswirkungen auf die Lärmbelastung haben werden. Von besonderem Interesse ist daher ein Vergleich der Lärmentwicklung mit und ohne die in diesem Gutachten empfohlenen lärmindernden Maßnahmen für den Fall, dass die Ziele der Verkehrswende erreicht werden.“ (S. 233).

¹ siehe dazu das separate Forschungsprojekt des UBA (UBA (2021): Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum, Abschlussbericht. Autor:innen: Hamöller, G.; Jäcker-Cüppers, M.; Kuppe, A.-K.; Louistisserand, C.; Melchoir, Y.; Petersen, T.; Plogstert, S. Wacker, H.; Boenke, D.; Krüger, F.; Nass, J.: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/minderung-des-laerms-von-strassenbahnen-im-urbanen>).

Die Gutachter haben ein umfassendes Konzept zur Minderung der Beeinträchtigungen in Folge der Geräuschbelastungen durch den Schienenverkehr entwickelt. Es enthält zahlreiche Vorschläge für neue Instrumente, deren Entwicklung und Umsetzung in den verbleibenden fünf Jahren bis Ende 2030 nicht möglich sein wird. Sie erweitern deshalb den Zielhorizont bis zum Jahr 2055 (siehe die folgende Abbildung, die unten erläutert wird.)

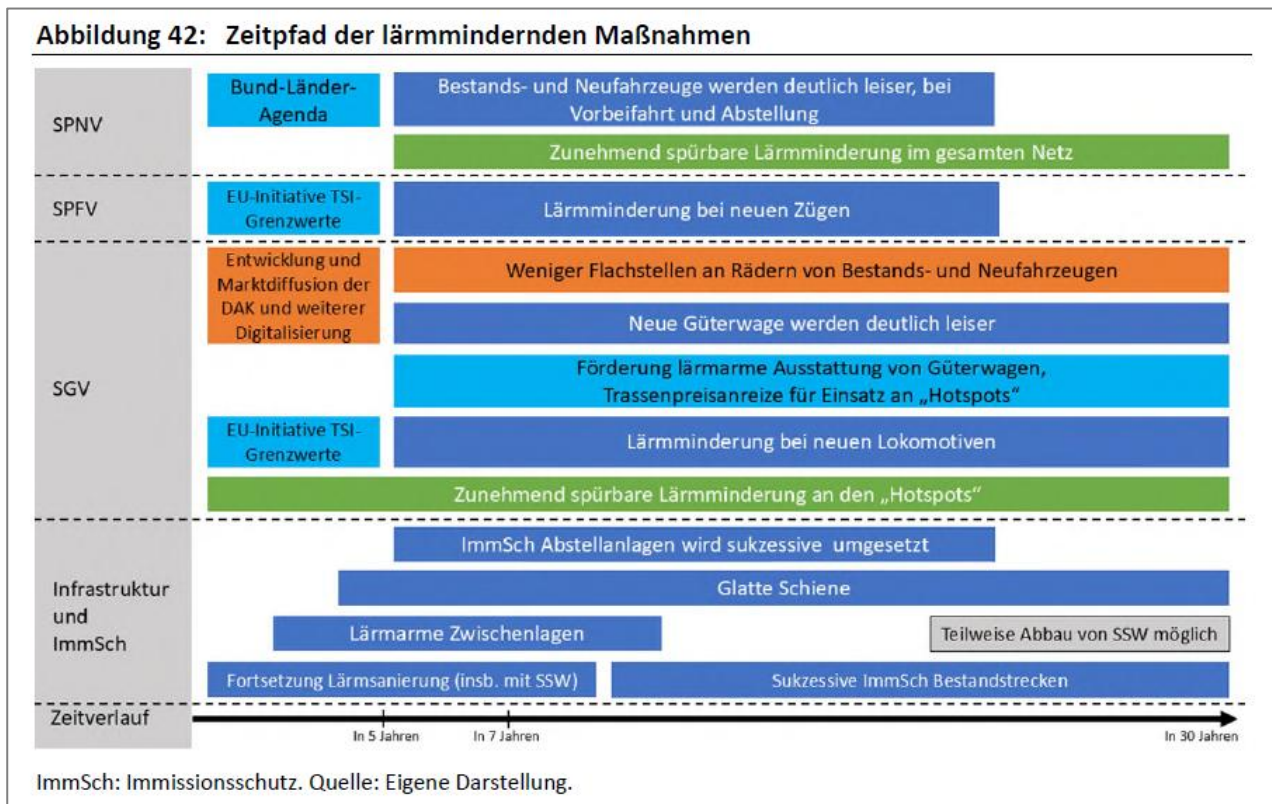


Abbildung 2.1: Abbildung 42 des Forschungsberichts, S. 226.

Abkürzungen

- SGV Schienengüterverkehr
- SPFV Schienenpersonenfernverkehr
- SPNV Schienenpersonennahverkehr
- TSI Technische Spezifikation für die Interoperabilität
- SSW Schallschutzwände

Das Projekt umfasst – vereinfacht dargestellt – die folgenden Arbeitsschritte:

- Darstellung der aktuellen Geräusch- bzw. Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr
- Entwicklung und Beschreibung von Minderungsmaßnahmen für die drei Sektoren SGV, SPFV und SPNV sowie die Infrastruktur des Schienenverkehrs
- Entwicklung von Instrumenten, die für die Umsetzung der Minderungsmaßnahmen erforderlich sind
- Prognosen des Verkehrszuwachses der drei Sektoren des Schienenverkehrs
- Ableitung der Entwicklung der Zahlen der Geräuschbelastungen und der Kosten für verschiedene Szenarien

Jeder dieser Teilschritte ist naturgemäß methodisch komplex. Der Bericht liefert dazu detaillierte Informationen, die hier wegen des begrenzten Raums nur exemplarisch gewürdigt werden können. Dabei wird sich auf die ersten drei Arbeitsschritte beschränkt.

Darstellung der aktuellen Geräusch- bzw. Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr

Der Forschungsbericht bezieht sich auf die Daten, die das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in der vierten Runde der Lärmkartierung im Jahr 2022 publiziert hat. Danach

„waren 2,4 Millionen Menschen einer gewichteten Ganztagslärmbelastung (gemäß dem Tag-Abend-Nacht-Lärmindex [L_{den}]) von 55 dB(A) oder mehr und 4,2 Millionen Menschen einer nächtlichen Lärmbelastung von 45 dB(A) oder mehr ausgesetzt. Da die Lärmkartierung nur die sogenannten Haupteisenbahnstrecken des Netzes umfasst, ist die Zahl der belasteten Menschen noch höher, denn auch an den übrigen Strecken treten Lärmbelastungen auf.“ (S. 22)

Die Gutachter bewerten diese Daten auch anhand der Zielwerte, die die Weltgesundheitsorganisation zur Vermeidung gesundheitlicher Schäden durch Verkehrslärm 2028 empfohlen hat:

„Nach Empfehlungen der WHO sollten Belastungen über 44 dB(A) in der Nacht vermieden werden, da sie den Schlaf beeinträchtigen, während die gewichtete Ganztagsbelastung 54 dB(A) nicht überschreiten sollte. In Deutschland wurden aus Gründen des Gesundheitsschutzes Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) in der Nacht festgesetzt, die bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen von Eisenbahnstrecken einzuhalten sind. Bei vielen Bestandsstrecken werden diese Grenzwerte jedoch überschritten. An einigen Streckenabschnitten erreichen die gewichteten Ganztagsbelastungen sogar mehr als 75 dB(A), also mehr als 20 dB(A) über der gesundheitlich verträglichen Belastung nach WHO.“ (S. 22)

Die Belastungsdaten zeigen Handlungsbedarf, auch wenn sie infolge erfolgreicher Maßnahmen wie die Elimination der lauten graugussklotz-gebremsten Güterwagen in den letzten Jahren gesunken sind. Durch die angestrebte Verlagerung der Personen- und Gütertransporte auf die Schiene wird sich der Handlungsdruck erhöhen.

Auf Grund der vielen Beschwerden widmet sich das Vorhaben auch dem besonderen Problem der Abstellanlagen für die Schienenfahrzeuge, vor allem beim SPNV.

Entwicklung und Beschreibung von Minderungsmaßnahmen für die drei Sektoren und die Infrastruktur des Schienenverkehrs

Zur Minderung der Geräuschbelastungen durch den Schienenverkehr existiert bekanntlich ein umfangreiches Repertoire an Maßnahmen, von denen viele schon seit Jahren angewandt oder diskutiert werden: Technische, planerische und betriebliche Maßnahmen an den vielfältigen Quellen der Geräuschemissionen, Abschirmungen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg wie die häufig eingesetzten Schallschutzwände (baulicher Schallschutz wie Schallschutzfenster ist wegen der Präferenz für die Minderung der Außenpegel kein Element in der Gesamtstrategie des Vorhabens).

Die Gutachter priorisieren die Maßnahmen an der Quelle und bemängeln die Dominanz von „**hohen**“ **Schallschutzwänden** in den aktuellen nationalen Minderungsprogrammen (siehe den „Exkurs: Zur Problematik von Schallschutzwänden und von **Tunneln** und **Geschwindigkeitsbeschränkungen** als Maßnahmen der Lärminderung“, S. 33). Sie wenden sich auch gegen die von den Betroffenen erhobenen Forderungen nach Reduzierung der Geschwindigkeiten und nach Abschirmung durch Tunnel: Ersteres würde die Kapazitäten der Infrastruktur und damit die Leistungsfähigkeit verringern, letztere als extrem teure Maßnahme – abgesehen von Sonderfällen – nicht finanzierbar sein:

„Die Gutachter:innen raten ... dringend davon ab, Tunnel als reine Maßnahme zur Lärminderung einzusetzen, außer in besonderen und begrenzten Ausnahmefällen“, S. 35).

Maßnahmen zur Minderung des Beitrags der Infrastruktur:

*„Die Infrastruktur hat einen relevanten Einfluss auf die Stärke des **Rollgeräuschs**. Wie in Abschnitt 2.3.1 erläutert, stellt die **Schienenrauheit** neben der Radrauheit den entscheidenden Faktor bei der Anregung des Rollgeräuschs dar. Die Schallabstrahlung der Schiene hängt wesentlich von der Schwingungsfortpflanzung in der Schiene ab, welche durch die Dämpfung verringert wird. Als Maß*

für die Dämpfung der Schwingung entlang der Länge der Schiene dient die **Gleisabklingrate**, die maßgeblich von der Art der Zwischenlage, die zwischen Schiene und Schwelle eingebaut wird, beeinflusst wird.“ (S. 64)

Die Gutachter weisen speziell darauf hin, dass elastische Zwischenlagen, die aus fahrdynamischen Gründen ab Geschwindigkeiten von 160 km/h eingesetzt werden, die Emissionspegel gegenüber harten Zwischenlagen um 2 bis 4 dB(A) erhöhen (S. 80). Inzwischen sind aber eine Reihe „**hochdämpfender** Zwischenlagen“ entwickelt worden, die keine Pegelerhöhung verursachen (S. 81f).

Zur Minderung der Schienenrauheit empfehlen die Gutachter das Konzept der „glatten Schiene“:

„Für eine Minderung des Rollgeräuschs ist es ratsam, die Verbreitung des „büg“ [„besonders überwachte Gleis“²] auszuweiten oder alternativ eine weitere, anzustrebende Form des Schienenzustandes zu definieren. Diese Form des Schienenzustandes wird im Weiteren als „glatte Schiene“ bezeichnet, die im Bereich bewohnter Gebiete realisiert werden sollte. In diesem Gutachten wird empfohlen, dass sich die „glatte Schiene“ an der Grenzkurve der DIN EN ISO 3095:2014 [„Akustik – Bahnanwendungen – Messung der Geräuschemission von spurgebundenen Fahrzeugen“] orientiert.“ (S. 68)

Wie Abbildung 12, S. 67, zeigt, liegt allerdings die Schienenrauheit nach der ISO3095 über der des büG.

Maßnahmen zur Minderung der Geräuschemission von Schienenfahrzeugen:

Im Bericht werden die technischen Maßnahmen zur Minderung der Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen detailliert beschrieben. Hier soll nur exemplarisch zum „modernen, lärmarmen Güterwagen der Zukunft“ berichtet werden:

„Der moderne Güterwagen der Zukunft wird mit DAK [Digitales Automatisches Kupplungssystem]³, automatischer Bremsprobe und ep-Bremse⁴ ausgestattet sein. Darüber hinaus sollte er jedoch auch lärmarm gestaltet werden: der moderne, **lärmarme** Güterwagen der Zukunft. Dazu sollte er mindestens folgende Ausstattungsmerkmale aufweisen, die sowohl betriebswirtschaftlich sinnvoll (bei hohen Laufleistungen) als auch lärmindernd sind:

- Scheibenbremsen und Räder mit geradem Steg, die das Rollgeräusch stark mindern.
- Gleitschutz, der einen Beitrag zur Vermeidung von Flachstellen und (bei Scheibenbremsen) von Ausbröckelungen an den Rädern leistet.
- Ferner sind die folgenden lärmindernden Komponenten in Betracht zu ziehen:
- Innovative, lärmarme Drehgestelle mit radial einstellenden Rädern zur Vermeidung von Kurvenquietschen und mit elastischen Federungen zur weiteren Minderung des Rollgeräuschs.
- Radschallabsorber (und Räder, die mit Radschallabsorbieren gut kombiniert werden können) zur weiteren Minderung des Rollgeräuschs.
- Schallschürzen an den Drehgestellen zur weiteren Minderung des Rollgeräuschs.
- Vermeidung von Lärmquellen an den Aufbauten durch Entkopplung von Schwingungen des Drehgestells z.B. mit Hilfe von Federungen oder Zwischenlagen.

Von diesen zusätzlichen Komponenten sind die lärmarmen Drehgestelle besonders hervorzuheben, da auch sie nach heutiger Erwartung bei hohen Laufleistungen betriebswirtschaftlich sinnvoll sind und da sie einen besonderen Beitrag zur Lärminderung in den Kurven leisten. Sie müssen aber erst noch zur Marktreife gebracht werden.“ (S. 172)

² Das büG ist ein seit 1998 eingeführtes, legal definiertes Verfahren, um die Geräuschemissionen durch „akustisches Schleifen“ zu verringern. Das büG sieht ferner vor, dass die so geschliffenen Strecken akustisch überwacht werden (mit Hilfe eines speziellen Schallmesswagens) und bei Erreichen eines Schwellenwertes erneut akustisch geschliffen wird. Das büG ist somit das einzige Verfahren, das den Anwohnern einen akustisch günstigen Schienenzustand garantiert.

³ „Die DAK beinhaltet nicht nur die eigentliche Kupplung der Wagen, sondern auch die automatische Verbindung von Druckluftschläuchen, Strom- und Datenkabeln zwischen ihnen. Damit wird erstmalig im SGV eine durchgehende Strom- und Datenleitung durch den ganzen Zug ermöglicht.“ (S. 168)

⁴ Durch die durchgehende Stromversorgung „wird es möglich, eine elektro-pneumatische Bremse (ep-Bremse) einzuführen, bei der die Ansteuerung der pneumatischen Bremsen elektrisch erfolgt. Die ep-Bremse wird ein effektiveres und gleichmäßigeres Bremsen des Güterzuges ermöglichen.“ (S.168)

Für einen Güterwagen mit Scheibenbremsen und Radsätzen mit geradem Steg wurde im Rahmen einer Messung für die Neuzulassung ein Emissionspegel erreicht, der 3 dB(A) unter dem eines K-Klotz-gebremsten⁵ Wagens liegt (S. 141). [Gegenüber der LL-Sohle, die bevorzugt bei der Umrüstung in Deutschland eingesetzt wurde, sind etwa 3 dB(A) zusätzliche Minderungen festzustellen.]

Die Gutachter geben aber zu bedenken:

„Derzeit sind die wenigsten der oben gelisteten Maßnahmen direkt umsetzbar. Nur die Rad-schallabsorber können sofort eingesetzt werden. Scheibenbremsen und Räder mit geradem Steg sind zwar erhältlich, doch ist das Problem der Ausbröckelungen an den Rädern noch nicht gelöst, sondern es besteht die Hoffnung, dass es durch den Gleitschutz und weitere Verbesserungen bei den Bremsvorgängen (infolge der DAK und anderer Innovationen) gelöst wird. Alle anderen genannten Maßnahmen sind noch nicht technisch voll entwickelt und am Markt erhältlich.“ (S.173)

Entwicklung von Instrumenten, die für die Umsetzung der Minderungsmaßnahmen erforderlich sind

Triebfahrzeuge

Die Fortschreibung der Grenzwerte für die Geräuschemission von Schienenfahrzeugen ist ein wichtiges Instrument zur Senkung der Geräuschemissionen.

Für interoperable Schienenfahrzeuge werden die Geräuschemissionsgrenzwerte (für neue Fahrzeuge) bekanntlich von der EU mit der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Fahrzeuge Lärm“⁶ (TSI Noise) festgelegt.

*„Die Gutachter*innen empfehlen daher der Bundesregierung, im Rahmen einer EU-Initiative darauf zu drängen, dass die Grenzwerte der TSI Noise für Lokomotiven und Elektrotriebzüge abgesenkt werden.“*

*„Die Erfolgchancen einer solchen EU-Initiative der Bundesregierung werden von den Gutachter*innen als recht hoch eingeschätzt. Es ist auffällig, dass die Grenzwerte der TSI Noise für Triebfahrzeuge seit der ersten TSI Noise aus dem Jahr 2006 trotz mehrerer Revisionen der TSI Noise [im Gegensatz zu den Luftschadstoffemissionen] kaum angepasst wurden.“*

Die Gutachter schlagen z.B. für den wichtigsten geräuschrelevanten Betriebszustand, die Vorbeifahrt, für Elektrolokomotiven eine Senkung des Grenzwerts um 5 dB(A) vor (79 statt aktuell 84 dB(A)).

Schienenpersonenfernverkehr

Die Gutachter schlagen hier ebenfalls eine Initiative der Bundesregierung zur Senkung der zulässigen Geräuschemissionsgrenzwerte in der TSI „Fahrzeuge – Lärm“ vor. So sollten die Vorbeifahrtpegel der Elektrotriebzüge für die beiden Referenzgeschwindigkeiten 80 und 250 km/h um jeweils 5 dB(A) gesenkt werden (von 80 auf 75, bzw. 95 auf 90 dB(A)):

Schienenpersonennahverkehr

Wie schon bei den Triebfahrzeugen wird im Gutachten eine EU-Initiative der Bundesregierung empfohlen, um auf eine Absenkung der entsprechenden Grenzwerte der TSI Noise hinzuwirken. Darüber hinaus empfehlen die Gutachter aber eine besondere nationale Vorgehensweise, die „Bund-Länder-Agenda zur Minderung des Schienenverkehrslärms im SPNV“:

*„Im SPNV besteht ... die zusätzliche Handlungsmöglichkeit, in die **Ausschreibung** der zu erbringenden Verkehrsleistungen durch die Aufgabenträger auch Anforderungen an die Umweltqualität und damit an die Geräuschbelastung durch die angebotenen Verkehrsleistungen aufzunehmen.“* (S.121)

⁵ präferierte Komposit-Bremse bei neuen Güterwagen

⁶ Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU Text von Bedeutung für den EWR; <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/1304/oj/deu>

„... die neuen Fahrzeugempfehlungen⁷ des Bundesverbands SchienenNahverkehr [BSN] enthalten als empfohlene Zielwerte deutliche Senkungen der Lärmemissionen gegenüber der TSI Noise sowohl für Neufahrzeuge als auch für Gebrauchtfahrzeuge, die bei Vergaben von neuen Verkehrsverträgen gefordert werden sollen.“ (S.122)

„Zielführend und zugleich rechtlich zulässig, um eine Produktionsumstellung der Eisenbahnindustrie und ein dadurch tatsächlich verfügbares Angebot einsetzbarer lärmarmen Fahrzeuge zu erreichen, ist daher eine **koordinierte und langfristige Herangehensweise aller Länder bzw. Aufgabenträger** (oder eines größeren Teils von ihnen), in der diese sich auf das Vergabekriterium niedrigerer Lärmbelastungen als der nach der TSI Noise zulässigen durch die Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen öffentlicher Bestellungen einigen, das ab einem bestimmten Zeitpunkt verwendet werden soll.“ (S. 123)

Im Regionalisierungsgesetz sollte der geforderte Einsatz lärmarmen Fahrzeuge gefordert und dafür zusätzliche Mittel – neben einem Programm des Bundes – bereitgestellt werden.

Schienengüterverkehr

Auch hier wird neben der Initiative für die Senkung der Geräuschemissionsgrenzwerte in der TSI Noise eine spezifische nationale Strategie vorgeschlagen:

Es „wird in diesem Gutachten ein Paket von Maßnahmen empfohlen, die – nach ihrer allgemeinen Einführung – bei Neuwagen mit geplanter hoher Laufleistung **betriebswirtschaftlich sinnvoll**, d.h. für die EVU und Wagenhalter auch ohne Förderung profitabel sind: Scheibenbremsen, Räder mit geradem Radsteg, Gleitschutz und möglichst auch innovative, lärmarme Drehgestelle.“ (S.175)

„Naheliegender ist ..., die beschriebene lärmarme Ausstattung (Scheibenbremse usw.) von neuen Güterwagen durch eine **Direktförderung** zu unterstützen, um die Einführungs- und Systemkosten dieser neuen Ausstattungselemente zu überwinden. Wenn dies erfolgreich ist, werden zunehmend lärmarme Wagen in Umlauf kommen.“ (S. 174)

Die lärmarmen Wagen sollten „gezielt an den **Hotspots** der Lärmbelastung“ eingesetzt werden.

„Eine Lärmschutzpolitik, die auf neue, lärmarme Wagen setzt, muss daher notwendigerweise auch ein Instrument für eine entsprechende **Einsatzsteuerung** dieser Wagen enthalten. Es ist daher naheliegend, die Einsatzsteuerung lärmarmen Güterwagen mit Hilfe von **lärmabhängigen Trassenpreisen** oder Trassenpreisboni vorzunehmen.“ (S. 176)

Infrastruktur

Die akustische Qualität der Schienenwege ist bislang nicht normiert worden. Zur Behebung dieses Defizits empfehlen die Gutachter:

„Während die zulässigen Emissionen der Fahrzeuge des Schienenverkehrs unionsrechtlich durch die TSI Noise geregelt sind, gibt es bislang – außer im Falle der Anordnung des „besonders überwachten Gleises“ für bestimmte Strecken – weder unionsrechtliche noch nationale Anforderungen an die lokale Infrastruktur für den Schienenverkehr, die eine Reduktion des Schienenverkehrslärms bewirken sollen.“ (S. 89)

„Deshalb erscheint es naheliegend, für das gesamte Eisenbahnnetz vorzuschreiben, dass es von seinen Betreibern so betrieben werden muss, dass „schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und für die Nachbarschaft nicht hervorgerufen werden können“. Dies kann dadurch erreicht werden, dass die Betreiber der Schienenwege dazu verpflichtet werden, die relevanten Schienenwege in einem akustisch ordnungsgemäßen Zustand herzustellen und zu erhalten und die Einhaltung dieser Verpflichtung selbst zu überwachen.“ (S. 90)

„Eine Normierung der Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber zur Herstellung und dauerhaften Gewährleistung eines akustisch ordnungsgemäßen Gleiszustandes sollte auf der Ebene

⁷ Die Zielwerte des BSN sind z.B. dargestellt im ALD-Newsletter Nr. 2/2023 im Abschnitt 2.5. „Neue substantielle Chance zur Bahnlärminderung an der Quelle“ in Tab. 2.1: „Empfehlungen des Bundesverbandes Schienen Nahverkehr BSN für die Geräuschemissionen der Fahrzeuge des Regionalverkehrs vom Januar 2023; rot: Differenz zu TSI Noise 2023, k. A.: keine Angabe“

und im Rahmen der bereits bislang bestehenden Vorgaben für den Bau und den Betrieb von Bahnanlagen erfolgen, also etwa im Rahmen der EBO⁸, einer Bundesrechtsverordnung, die normativ die Anforderungen an den Bau und den Betrieb von Bahnanlagen regelt.“ (S. 91/92)

Immissionsschutz

Die zentrale Empfehlung der Gutachter betrifft die Angleichung des Schutzniveaus bei der Lärmsanierung an das der Lärmvorsorge. Sie schlagen vor:

„die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV [Lärmvorsorge] durch entsprechende Änderung des § 41 BImSchG sowie des § 1 der 16. BImSchV auch auf bislang nicht den aktuellen immissionsschutzrechtlichen Anforderungen des BImSchG für Neubau und wesentliche Änderung von Schienenwegen unterliegende Schienenwege [Bestandsstrecken] auszuweiten.

Dabei sollte zunächst ein Übergangszeitraum von 10 Jahren bis zum Inkrafttreten der neuen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben vorgesehen werden, in dem die entsprechenden Vorbereitungsmaßnahmen ergriffen werden können.“ (S. 213)

„Zugleich sollten bei der Auswahl der geeigneten Mittel zur Lärminderung bei gleicher Eignung der Mittel schalltechnischen Maßnahmen am Fahrzeug ein Vorrang vor anderen Möglichkeiten der Immissionsreduktion eingeräumt werden, was so auch als Prinzip normativ geregelt werden sollte.“ (S. 214)

„Nach Ablauf der Übergangsphase zwischen Verkündung und Inkrafttreten der neuen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben sollten diese administrativ sukzessive und priorisiert nach der nach Maßgabe der Lärmkartierung ermittelten Lärmbelastung auf die neu zu erfassenden Eisenbahnstrecken angewendet werden.“ (S. 214)

„Da der Prozess der Ausweitung des Immissionsschutzes auf Bestandsstrecken somit langwierig ist, sollte die **Lärmsanierung** zunächst weitergeführt werden. Sie sollte so geregelt werden, dass eine Strecke der Eisenbahnen des Bundes, die in den Immissionsschutz einbezogen wurde, aus dem Anwendungsbereich der Lärmsanierung herausfällt. Somit wird mit der sukzessiven Umsetzung des Immissionsschutzes die Lärmsanierung nach und nach abgelöst.“ (S. 214)

Fazit

Der Forschungsbericht beschreibt sehr detailliert die Probleme der Geräuschbelastung durch den Schienenverkehr und den aktuellen Stand der Technik zur Minderung dieses Problems. Er präsentiert ein differenziertes Bündel von Instrumenten, darunter auch innovative Ansätze, um den Stand der Technik bei der Lärminderung auf den Weg zu bringen.

Position des ALD

Instrumente wie

- die ambitionierte Fortschreibung der Geräuschemissionsgrenzwerte,
- die Einführung einer gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierung und Emissionsvorschriften für die Infrastruktur sowie
- das Instrument der lärmabhängigen Trassenpreise

hatte der ALD in seiner Broschüre "**Schienenverkehrslärm – Ursachen, Wirkungen, Schutz**"⁹ (überarbeitete Fassung: 18. Dezember 2019) ebenfalls vorgeschlagen.

Dort waren zusätzlich Verbesserungen des **Schutzniveaus** empfohlen worden:

- Senkung der Immissionsgrenzwerte (IGW) bei der Lärmvorsorge auf 55/45 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete,
- Anwendung der Lärmvorsorge auch bei betriebsbedingten Pegelerhöhungen
- und eine Gesamtlärmbelastung, (S.82)

⁸ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479) geändert worden ist.

⁹ https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/ALD-Broschuere_Schienenverkehrslaerm_2019_Web.pdf

Die **gesetzlich verbindliche Lärmsanierung** sollte nach Auffassung des ALD in einem „Verkehrslärmschutzgesetz“ für alle Verkehrsarten eingeführt werden. Dazu liegen ja bereits Vorschläge vor, wie das „Gesetz zum Schutz vor gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen (LärmSchG)¹⁰“ im Forschungsbericht des Umweltbundesamts „Gesamtlärmbewertung – Umsetzungskonzept und Planspiel – Abschlussbericht“ vom Februar 2023 (UBA-Texte 28/2023, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_28-2023_gesamtlarmbewertung_umsetzungskonzept_und_planspiel.pdf). Deshalb sollte eine breite Diskussion über die bestmögliche Festlegung des Anwendungsumfangs, der Immissionsgrenzwerte, der Umsetzungsfristen und über die Finanzierung geführt werden.

2.2. Umweltministerkonferenz beschließt Berliner Initiative zu „Lärmblitzern“

Auf der 105. Umweltministerkonferenz (UMK) vom 12.–14. November 2025 in Saarbrücken wurde auf Initiative der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) ein Beschluss zum „unnötigen“ **Straßenverkehrslärm** auf den Weg gebracht. Die Beschlüsse bzw. das Protokoll der UMK liegen noch nicht vor. Deshalb sei auf die Pressemitteilung der SenMVKU vom 14.11.2025 verwiesen:

„Umweltministerkonferenz beschließt Berliner Initiativen zu „Lärmblitzern“ sowie Einweg- und Mehrwegverpackungsmüll“

<https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1616606.php>

„Die Umweltministerkonferenz von Bund und Ländern hat am Freitag in Saarbrücken [14.11.2024¹¹] zwei Initiativen der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt auf den Weg gebracht. Dabei geht es zum einen um die Einführung von „Lärmblitzern“, mit denen dem unnötig lauten Fahren von Kraftfahrzeugen entgegengewirkt werden soll.

*Die Umweltministerkonferenz bittet – dem Berliner Vorstoß folgend – den Bund, die Voraussetzungen zu verbessern, um gegen **unnötig lautes Fahren** im Straßenverkehr wie bei sogenannten „Profilierungsfahrten“ vorgehen zu können. Angeregt wird die Objektivierung des Bußgeldtatbestandes „unnötiger Lärm“ im Sinne des § 30 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung durch **konkrete maximale Schalldruckpegel**. Vergleichbar mit technischen Geschwindigkeitskontrollen könnten auf dieser Grundlage automatisierte Messsysteme, sogenannte „Lärmblitzer“ zum Einsatz kommen, um sehr laute Fahrzeuge zu erfassen. In Frankreich existiert bereits eine vergleichbare Gesetzesgrundlage.“*

2.3. Bericht des Schweizer Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK zum Einsatz von „Lärmblitzern“

Das UVEK wurde beauftragt, die rechtlichen und technische Voraussetzungen zur Anwendung von Lärmblitzern zu untersuchen. Es hat jetzt seinen Bericht dazu vorgelegt:

*„Rechtliche und technische Abklärungen zur Anwendung von Lärmblitzern
Bericht des UVEK in Zusammenhang mit der Umsetzung der Motion 20.4339 UREK-N («Übermäßigen Motorenlärm wirksam reduzieren»)“ Bern, 12. Dezember 2025*

https://cms.news.admin.ch/dam/de/der-schweizerische-bundesrat/L4NmLPzpdGq8/20251212_Bericht+BR+L%C3%A4rmblitzer_de.pdf

„Der Bundesrat hat am 16. Oktober 2024 dem UVEK [Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation] den Auftrag erteilt, die rechtlichen und technischen Abklärungen zur Anwendung von Lärmblitzern weiter zu vertiefen und ihm bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht vorzulegen.“

¹⁰ Die kurzfristig anzuwendenden IGW betragen dort 65/55 dB(A) tags/nachts für die Gesamtbelastung.

¹¹ 105. UMK, 12.–14. November 2025 in Saarbrücken

Es fasst die Ergebnisse seiner Untersuchung wie folgt zusammen:

„Vermeidbarer Lärm ist ein grosses Ärgernis, beeinträchtigt die Lebensqualität und kann die Gesundheit schädigen. Der Bund und die Kantone setzen bereits zahlreiche Massnahmen zur Reduktion von vermeidbarem Lärm im Strassenverkehr um. In der Öffentlichkeit besteht die Erwartung, dass mit sogenannten «Lärmblitzern» der Vollzug der Lärmvorschriften kurzfristig wesentlich gestärkt wird. Zu «Lärmblitzern» bestehen jedoch unterschiedliche Vorstellungen zu Zielen, Einsatzmöglichkeiten und technischen Grundlagen. Im Bericht werden fünf potenzielle Anwendungsvarianten identifiziert und auf ihre jeweiligen Vor- und Nachteile hin untersucht:

1. **Bestrafung wegen Grenzwertüberschreitung** (siehe Ziffer 3.1)
Auf die Überschreitung des (noch festzusetzenden) Grenzwerts folgt die Bestrafung.
Bewertung: **Nicht erfolgsversprechend** (juristische und technische Hindernisse)
2. **Vorselektion zur Prüfung auf verbotenes Verhalten** (siehe Ziffer 3.2)
Bei Überschreitung des Auslösewerts werden die Aufnahmen ausgewertet. Nur wenn ein verbotenes Verhalten zu erkennen ist (bspw. Auspuffknallen), erfolgt die Bestrafung.
Bewertung: **Unverhältnismässiger personeller und finanzieller Aufwand**
3. **Vorselektion zur Nachprüfung des Fahrzeugs** (siehe Ziffer 3.3)
Bei Überschreitung des Grenzwerts muss das Fahrzeug nachgeprüft werden.
Bewertung: **Erheblicher personeller und finanzieller Aufwand** bei geringer Erfolgswahrscheinlichkeit
4. **Vorselektion zur Polizeikontrolle** (siehe Ziffer 3.4)
Bei Überschreitung des Auslösewerts wird das Fahrzeug sofort von der Polizei kontrolliert.
Bewertung: **Widerspricht dem Ziel, den Aufwand für die Polizei zu reduzieren**
5. **Nudging**¹² (siehe Ziffer 3.5)
Die Überschreitung des Auslösewerts führt zu einer unmittelbaren Rückmeldung (bspw. «BITTE LEISE FAHREN!»)
Bewertung: **Empfohlen**

Für die Diskussion in Deutschland zum Einsatz von Lärmblitzern (siehe beispielhaft den Artikel 2.2 „Umweltministerkonferenz beschließt Berliner Initiative zu »Lärmblitzern«“ in diesem Newsletter) ist das ein ernüchternder Vorschlag. Die Wirksamkeit des Instruments ist bescheiden, selbst im günstigsten Fall berichtet das UVEK von 2 dB(A) Minderungen. Desungeachtet sollte die UVEK-Studie und die dort zitierte Literatur (z.B. FIOKA, Gerhard, Rechtsabklärung betreffend Reduktion von Motorenlärm unter besonderer Berücksichtigung der Rahmenbedingungen für den Einsatz von «Lärmblitzern», Freiburg 22. Juni 2022) unter Berücksichtigung unterschiedlicher nationaler Rechtssysteme sorgfältig geprüft werden.

2.4. Verkehrsministerkonferenz – Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) über die Immissionsgrenzwerte in der Verkehrslärmschutzverordnung und den Stand der Lärmwirkungsforschung

Zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 29./30. Oktober 2025 in Straubing hatte das Bundesverkehrsministerium BMV unter dem TOP 4.8 „Umwelt, Gesundheit und Mobilität konsequent zusammendenken“ zum Auftrag in § 2 Abs. 4 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) berichtet. Der knappe Bericht, der mehr Fragen aufwirft als er klärt, wird hier vollständig wiedergegeben:

„Gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 der 16. BImSchV soll die Bundesregierung spätestens im Jahr 2025 dem Deutschen Bundestag Bericht über die Durchführung der Verordnung erstatten. Hierbei ist insbesondere darzustellen, ob die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen und ob weitere Massnahmen zum Schutz vor Verkehrsgeräuschen erforderlich sind.“

Hierzu hatte das BMV einen externen Forschungsnehmer mit der Evaluierung der Verordnung beauftragt. Die Ergebnisse, die wesentlicher Bestandteil des Berichts an den Bundestag sind, legen eine Absenkung der Auslöseschwelle und Reduzierung der Immissionsgrenzwerte nahe. Zudem

¹² Verhaltensbeeinflussung, z.B. durch Displays mit dem Hinweis „Bitte leiser fahren“

wurden die Einführung eines Maximalpegelkriteriums und die Aufnahme einer Gesamtlärbetrachtung im Anwendungsbereich der 16. BImSchV als weitere Anpassungsmöglichkeiten genannt. Zur Bewertung dieser Vorschläge besteht zusätzlicher Forschungsbedarf für die **Bundesfernstraßen**. Das BMV hat die Gutachterleistung europaweit ausgeschrieben. Die Ergebnisse werden gleichwohl noch für dieses Jahr angestrebt.

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (**VLärmSchR 97**) sollen im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe auf notwendige Aktualisierungen geprüft und überarbeitet werden. Erfahrungen aus den Auftragsverwaltungen der Länder sollen dabei berücksichtigt werden. Die Novellierung der VLärmSchR 97 erfolgt parallel zum Prozess der Evaluierung der 16. BImSchV. Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe hat bereits im Oktober 2024 sowie im Februar und Mai 2025 getagt und erste Schwerpunktthemen der Überarbeitung identifiziert. Wegen der Komplexität der Aufgabenstellung und der Größe der Arbeitsgruppe umfasst diese inzwischen ein Kern- und mehrere Spezialteams. Das Kernteam hat bereits mehrere Sitzungen durchgeführt, zuletzt am 17. September 2025.“

(Quelle: <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/25-10-29-30-vmk/25-10-29-30-bericht-bmv-4-8.pdf?blob=publicationFile&v=3>)

Dem Bericht des BMV an die Verkehrsministerkonferenz ist zu entnehmen, dass das BMV dem Deutschen Bundestag den geforderten Bericht vorlegte, der als wesentlichen Bestandteil einen Forschungsbericht enthält, offenbar jedoch noch ergänzt wurde. Hier dürfte der nun schon über zwei Jahre vorliegende Schlussbericht vom 31. März 2023 zum Forschungsvorhaben gemeint sein. Da weder dieser Bericht noch der Bericht an den Bundestag zugänglich sind, fordert der ALD deren Veröffentlichung und hat sich dazu an das BMV gewendet.

Der Bericht an die Verkehrsministerkonferenz schweigt dazu, ob sich aus der Aufzählung über den naheliegenden Änderungsbedarf, nämlich

1. Absenkung der Auslöseschwelle,
2. Reduzierung der Immissionsgrenzwerte,
3. Einführung eines Maximalpegelkriteriums und
4. Aufnahme einer Gesamtlärbetrachtung,

bereits eine Prioritätenreihung für das BMV ergibt. Welchen weiteren Forschungsbedarf das BMV für Bundesfernstraßen sieht, bleibt offen. Dem ALD ist lediglich die Ausschreibung vom 23. Juli 2025 bekannt, bei der es um die Darstellung der Auswirkungen einer Änderung der bestehenden Immissionsgrenzwerte auf Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen und die damit verbundenen Kosten geht. Oder schrieb das BMV eine weitere Leistung aus, um eine Evaluierung der Ergebnisse des ersten Forschungsberichtes für Bundesfernstraßen durchführen zu lassen? Warum die Schienenwege ausgeschlossen wurden, zumal eine Einführung eines Maximalpegelkriteriums praktisch ausschließlich den Schienenverkehr betreffen würde, hält das BMV nicht für nennenswert. Auch zur Überarbeitung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) beschränkt sich der Bericht auf formale Aspekte und klammert nicht nur Inhaltliches aus, sondern auch die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe. So ist von Interesse, ob die Umweltverwaltung von Bund und Ländern einbezogen wird. Welches sind die „ersten Schwerpunktthemen der Überarbeitung“? Auch dazu wird der ALD Auskunft beim BMV einholen. Es bleibt zu wünschen, dass der weitere Sachstandsbericht, um den die Verkehrsministerkonferenz in ihrem Beschluss das BMV zur nächsten Sitzung bat, aussagekräftiger ausfallen wird.

2.5. Mobilität in Deutschland in kleinräumiger Gliederung

Im Projekt „*Mobilität in Deutschland*“ ist im November ein weiterer Datensatz publiziert worden. Mit der Methode „*Small Area-Estimation*“ (SAE) werden mit den deutschlandweiten MiD-Daten durch weitere verknüpfbare Parameter Schätzungen des Mobilitätsverhaltens auf kleinteilige Geographische Einheiten ausgeweitet.

(siehe den Bericht „*Mobilitätskennzahlen für Deutschland in kleinräumiger Gliederung*“, https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_SAE-Bericht.pdf)

„Im Rahmen der MiD 2023 soll durch den Einsatz von Small Area-Schätzmethoden die Genauigkeit der Schätzung von Verkehrskennzahlen für kleine Gebietseinheiten (Kreise/Gemeinden) verbessert werden. Solche Genauigkeitsverbesserungen lassen sich erreichen, wenn Hilfsmerkmale zur Verfügung stehen, die mit den Analysevariablen – hier Merkmale des individuellen Verkehrsverhaltens – korreliert sind.“

„Als Hilfsmerkmale bei der Small Area-Schätzung können beispielsweise soziodemographische und/oder ökonomische Merkmale herangezogen werden, wenn die Grundgesamtheitswerte dieser Merkmale auf der Ebene der kleinen Gebietseinheiten aus externen Quellen (wie z.B. der amtlichen Statistik) vorliegen.“

*„Wichtig zu erwähnen ist, dass es sich bei den Ergebnissen der vorliegenden Small Area-Schätzungen nicht um amtliche Daten handelt, sondern um Berechnungen von regional untergliederten Mobilitätskennziffern, welche mittels Modellschätzungen für **alle Stadt- und Landkreise** in Deutschland sowie für **Gemeinden ab 10.000 Einwohnern** auf Basis der aktuell verfügbaren Befragungsdaten und Hilfsinformationen aus externen Quellen einheitlich erzeugt wurden.“*

Die Daten sind in einer Excel-Tabelle zusammengestellt:

https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD23_SAE_Regionalisierung-von-MiD-Ergebnissen_Gemeindedaten.xlsx

Damit lässt sich z.B. ermitteln, dass der Anteil der Zahl der Wege im Motorisierten Individualverkehr (MIV) (Fahrende und Mitfahrende) zwischen 26,1 und 76,0 % liegt. Der Anteil der Fußwege liegt zwischen 15,6 und 36,7 %.

2.6. Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von Luftwärmepumpen – Fokus Lärmschutz

Diese Veranstaltung des Bildungszentrums für die Ver- und Entsorgungswirtschaft (BEW) in Kooperation mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) fand am 27. November 2025 in Essen statt. Sie richtete sich an Vertreterinnen und Vertreter von Stadtwerken, Versorgungsunternehmen, Planungsbüros einschließlich Energieberatung, Industriebetrieben mit Dekarbonisierungszielen sowie Kommunen und Genehmigungs- und Umweltbehördenbehörden. Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurde ein kompakter Überblick die rechtlichen Anforderungen und technischen Möglichkeiten zum Schutz vor Lärm bei der Errichtung und dem Betrieb von Luftwärmepumpen gegeben und durch Praxisbeispiele abgerundet. Nach der Begrüßung und Einführung durch Frau Dr. Brigitte Rosendahl (BEW) und Frau Dr. Stöcker-Meier (Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW) folgten insgesamt acht Vorträge. Deren Inhalt wird im Folgenden kurz wiedergegeben.

Baurechtliche und immissionsrechtliche Bewertung der von Luftwärmepumpen hervorgerufenen Geräusche (Dr. Gernot Schiller, Redeker Sellner Dahs Rechtsanwälte Berlin)

Kernpunkte:

Der Einbau von Luftwärmepumpen ist an sich baugenehmigungsfrei (§61 Abs.1 Nr.2 MBO: Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung), aber als Teil eines Neubaus – Wohnhauses erstreckt

sich dessen Baugenehmigungspflicht auch auf die Luftwärmepumpe; zu beachtende Punkte im (auch vereinfachten) Baugenehmigungsverfahren

- Bestimmtheit der Baugenehmigung
- Zulässigkeit der Luftwärmepumpe richtet sich nach baurechtlichem Gebot der Rücksichtnahme (§15 Abs.1 Bau NVO; § 34 Abs. 1; § 35 Abs. 3 BauGB); Inhalt wird konkretisiert durch TA-Lärm

In der Baugenehmigung bedarf es zur Wahrung der nachbarschützenden Bestimmtheit Detailfestlegungen der mit dem Bauvorhaben zugelassenen Luftwärmepumpe:

- Emissionsrelevante Kenngrößen der Luftwärmepumpe (z.B. Schalleistungspegel, Betriebszeiten, Abschirmung, Abstand zum Immissionsort, Gebietsart, Angaben über Ton- und Impulshaltigkeit)
- Festlegung eines zielorientierten Immissionswert als Grenzwert

Die Ausweisung eines Neubauwohngebiets führt nicht zwingend zur Verwendung von Luftwärmepumpen für Raumheizung und Versorgung mit Warmwasser.

Relation zwischen Belästigung und Belastung durch Luftwärmepumpen und Klimageräten (Markus Braun Möhler+ Partner Ingenieure GmbH)

Zielsetzung des vom UBA ausgeschriebenen Projektes war die Beantwortung der Frage, ob und in welchem Maß die charakteristischen Geräuschimmissionen aus Luftwärmepumpen wirkungsrelevant sind.

Tagsüber:

- Wie werden Geräusche von Luftwärmepumpen subjektiv wahrgenommen und deren Lästigkeit erlebt?
- Treten lärmrelevante physiologische Reaktionen auf diese Geräusche im Wachzustand auf? z.B. durch Änderung von Herzrhythmus, Blutdruck

Nachts:

- Veränderung der nächtlichen Betriebsgeräusche von Luftwärmepumpen die Makro- und Mikrostruktur des Schlafes (verringerte Schlaffeffizienz, verlängerte Einschlafzeit, erhöhte Arusalanzahl (Maß der Schlafmedizin, das die Anzahl der Weckreaktionen pro Stunde Schlafzeit angibt und die Schlafqualität sowie Schlafstörungen wie Schlafapnoe beurteilt))
- Gibt es eine zeitliche Assoziation des Auftretens von Geräuschereignissen der Luftwärmepumpe und Störung der Schlafstruktur?

Die Versuche wurden im Schlaflabor mit 40 Probanden unterschiedlichen Alters und Geschlecht nach wissenschaftlichen Methoden durchgeführt. Die Abfolge waren 3 Nächte Schlaf unter verschiedenen Geräuschbedingungen (Ruhennacht, Geräusche bei gekipptem Fenster (simuliert) und Geräusche bei geschlossenem Fenster (simuliert)).

Ergebnisse:

Schlaf:

- Es ergaben sich für die Schlafparameter keine signifikanten Unterschiede zwischen den drei Interventionsnächten.
- Arusal: u.a. signifikanter Unterschied in der Anzahl der lärmassoziierten spontanen Arousal zwischen den beiden Geräuschbedingungen

Tagesstudie:

- Signifikante Unterschiede zwischen der Ruhebedingung und der Geräuschbedingung für Lärmbelästigung, Konzentrationsmangel und Aufmerksamkeit
- Es wurden keine Unterschiede zwischen den Bedingungen für die Physiologischen Parameter gefunden.
- Einzelne Geräuschmerkmale werden störender wahrgenommen (Ausblendbarkeit, dröhnen, röhrend).

Schallentstehung und Möglichkeiten zum Schallschutz (Thomas Przybilla Landesamt für Natur, Umwelt und Klima NRW)

Die primären Schallquellen einer Luftwärmepumpe sind der Kompressor (Strömungsgeräusch und Pulsation, auch tonale Komponenten möglich), der Verdampfer (Schutzgitter, Wirbelgeräusch des Ventilators und der Schaufeldrehklang) und das Expansionsventil. Schallübertragungswege sind Luft- und Körperschall und sekundärer Luftschall. Vereisung und automatische Auftauvorgänge bei Außentemperaturen von unter 10 Grad, teilweise unter 5 Grad Celsius, verursachen ebenfalls störende Geräusche. Bei der Aufstellung der Luftwärmepumpe sollte auf eine gute Körperschall- und Gehäusedämmung sowie ausreichend Abstand zu Immissionspunkten und eine lärmarme Technologie geachtet werden. Gegebenenfalls kommt eine Kapselung der Pumpe in Frage. Beim Betrieb können die Betriebsarten „Silentmode und Inverterbetrieb“ das Takten vermeiden und die Betriebszeiten (beispielsweise kein Nachtbetrieb) modifiziert werden. Bei der Wahl des Aufstellungsortes sind weitere Lärmquellen, die auf den Immissionsort einwirken zu beachten (siehe Vortrag von Sven-Oliver Wessolowski).

Abschließend kann festgestellt werden das bei Beachtung aller Punkte Luftwärmepumpen keine kritischen Lärmquellen sind.

Wie das von der Bundesregierung angekündigte Gebäudemodernisierungsgesetz unter dem Aspekt der Technologieoffenheit vorsieht, sollten neben der Wärmepumpe z.B. auch Geothermie oder Fernwärme zur Wärmeversorgung geprüft werden.

Schallbewertung mittels LAI-Leitfaden und Schallrechner (Sven-Oliver Wessolowski Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW)

Die Lärmbelastungen nehmen durch die Vielfalt an emittierenden stationären Anlagen (z.B. Wärmepumpen, Mini-BHKW, Lüftungs- und Klimageräte) im Wohnumfeld zu. Die Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) aktualisierte 2023 ihren Leitfaden (Kurz- und Langfassung) zur Anwendung der TA-Lärm für die Errichtung und den Betrieb von Luftwärmepumpen (nicht genehmigungsbedürftige Anlage nach § 22 BImSchG), um damit dem Vollzug ein Instrument für den vorsorgenden Schutz vor Lärm durch diese Art von stationären Geräten an die Hand zu geben.

Die Langfassung mit Vollzugshinweisen (z.B. zur Bearbeitung von Lärmbeschwerden und für Stellungnahmen zur Bauleitplanung oder zu Bauvorhaben) für Immissionsschutzbehörden und die Kurzfassung für Planer, Architekten und das Handwerk gedacht. Wie die Langfassung beinhaltet die Kurzfassung u.a. eine Berechnungshilfe zur Aufstellung der Luftwärmepumpen mit den notwendigen Erläuterungen, Kurzhinweise zur Nachweisführung durch Planende und zu geräuschmindernden Maßnahmen. Können die Empfehlungen dieses Leitfadens nicht eingehalten werden, soll komplexer Schallschutz geplant werden oder ist eine Lärmmessung zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen nach TA Lärm erforderlich, sollte eine Fachperson hinzugezogen werden.

Ergänzend gibt es eine Online-Anwendung des Landesamtes für Umwelt Sachsen-Anhalt (<https://lwpapp.web.de/yte>) und Schallrechner des Bundesverbandes Wärmepumpen (bwp) (<https://www.waermepumpe.de/werkzeuge/schallrechner/>).

Lärmschutz bei Luftwärmepumpen aus Verbrauchersicht (Thomas Zwingmann Verbraucherzentrale NRW e.V.)

Die Verbraucherzentrale des Landes Nordrhein-Westfalen berichtete über Ihr Beratungsangebot. Sie berät zu allen Fragen der Aufstellung, der Anschaffung und Finanzierung (Förderprogramme des Landes und des Bundes) von Wärmepumpen. Es hat sich gezeigt, dass auch die rechtzeitige Einbindung von Nachbarn vorteilhaft ist, da oft Vorurteile bezüglich der Aufstellung im Außenbereich in Sichtweite bestehen. Die Beratungsangebote werden vor Ort, in den Beratungsstellen und an Infoständen durchgeführt. Um den Verbrauchern ein Gefühl für installierte Geräte zu geben, werden auch vor Ort Spaziergänge in entsprechenden Wohnvierteln organisiert.

Lärmschutz aus der Sicht eines Handwerksbetriebes (Alexander Stamos, Heiko van Bergen Stamos GmbH) **sowie Lärmschutz bei Luftwärmepumpen, Erfahrungen und Praxisbeispiele aus den Kommunen** (Katrin Wieland Stadt Köln, Thomas Rümping Kreis Borken)

Die Veranstaltung wurde überwiegend von Kommunalvertretern aus den Vollzugsbehörden besucht. Auf Nachfrage wurden lediglich 6 bis 12 Beschwerdefälle über Luftwärmepumpen reflektiert. Das spiegelt den guten technischen Standard der Geräte und der Firmenberatung wider. Die Stadt Köln und der Kreis Borken erläutern an vielen Beispielen, wo es zu Lärmbelastungen gekommen ist, die Probleme und die gefundenen Lösungen der Konflikte.

Die Beschwerdelage in der Stadt Köln spiegelt sich wie folgt wider:

Beschwerden seit 2019, einige, z.B.:

- Mangelnde Wartung, falscher Aufstellort, keine Abschirmung, Problem der Gesamtbelastung
- keine Regelung in der Baugenehmigung

Beschwerden in 2025 seltener,

- Problembewusstsein und Bereitschaft zu Lärminderungsmaßnahmen ist vorhanden
- Nachfrage im Mietwohnungsbestand nicht oder selten
- Prognose: Zunahme an Konfliktsituationen
- durch das städtische Dekarbonisierungskonzept ca. über 80% der Gebäudeenergieversorgung erfolgt gegenwärtig mit Gas
- Kommunale Wärmeplanung – in Köln: meist Wohngebiete ohne Fernwärme
- Luftwärmepumpen als Etagenheizung

Das Handwerk empfiehlt u.a. den Installationsort und die Betriebszeiten von LWP wegen der aufgezeigten Problematik sorgfältig auszuwählen und ggf. zusätzliche geräuschkindernde/abschirmende Maßnahmen vorzusehen. Auch regelmäßige Wartungen sollten zu den Pflichten der Anlagenbetreiber gehören (u.a. Lagergeräusche, Verschleiß, Verunreinigungen). Entscheidend ist eine vorzeitige Lärmprognose, kleine Maschinen bedeuten weniger Konflikte (kleiner Kompressor – leisere Maschine, läuft im Teilastbereich effizienter, weniger Spitzenlast).

Weitere Hinweise auch auf den Internetseiten des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (<http://www.umwelt.nrw.de>).

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass das BEW eine Wiederholung der kostenpflichtigen Veranstaltung im zweiten Halbjahr 2026 plant.

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Forschungsbericht „Lärmarmes Bauen“ – Ermittlung, Beurteilung und Minderung von Geräuschemissionen typischer Baumaschinen und -verfahren zur allgemeinen Förderung des lärmarmen Baubetriebs

UBA-Texte | 147/2025

November 2025

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/147_2025_texte_0.pdf

„Wirtschaftliches Bauen ist essenziell, jedoch verursachen Baumaschinen oft störenden Lärm. Das Forschungsvorhaben zielte darauf ab, Baumaschinen und -verfahren zu identifizieren, die einen lärmreduzierten Baubetrieb ermöglichen. Dies beinhaltete auch Instrumente zur Lärminderung, wie Schallschutzmaßnahmen und zielorientierte Planung. Über eine umfassende Literaturrecherche und Baustellenbesuche wurden relevante Maschinen und Verfahren analysiert. Es zeigte sich, dass lärmreduziertes Bauen meist durch sorgfältige Planung der Abläufe erreicht wird. Die Ergebnisse wurden in das digitale Standardleistungsbuch-Bau (STLB-Bau) integriert, um die Ausschreibung lärmreduzierter Baustellen zu fördern.“

Begleitende Broschüre:

Lärminderung im Baubetrieb – Planung und Umsetzung

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_laerminderung_im_baubetrieb.pdf

3.2. Beurteilung und Minderung des Lärms bei Recyclingvorgängen

Das Umweltbundesamt hat zu diesem Thema ein Forschungsvorhaben durchführen lassen und den Abschlussbericht unter gleichem Titel im Dezember 2025 veröffentlicht.

UBA-Texte | 151/2025

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/151_2025_texte.pdf

Die Kurzbeschreibung zum Forschungsprojekt lautet:

„Als Bestandteil der Daseinsvorsorge werden in Städten öffentliche Sammelplätze zur Entsorgung von recyclingfähigen Abfällen bereitgestellt und bewirtschaftet. Der Bevölkerung wird so zumeist wohnortnah im öffentlichen Raum eine dezentrale Entsorgungsmöglichkeit angeboten. Die Entsorgung erfolgt über Containersysteme für unterschiedliche Materialgruppen und Wertstoffe. Weitverbreitet ist das Sammlungsangebot für Altpapier und Altglas sowie für Altkleider. Der Betrieb dieser Sammelplätze bedingt Geräuschemissionen. Diese entstehen sowohl beim eigentlichen Entsorgungsvorgang als auch bei der gewerblichen Abholung der recyclingfähigen Abfälle im Rahmen der Containerleerung in Sammelfahrzeuge. Nicht selten führt die Nutzung und der Betrieb dieser Sammelstandorte zu Beschwerden aus der Nachbarschaft und wird Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten, die oft auch auf Lärmkonflikte Bezug nehmen. In diesem Forschungsprojekt werden die relevanten Geräuschquellen von Sammelstandorten messtechnisch ermittelt und schallschutzfachlich eingeordnet. Daraus werden Handlungsempfehlungen für lärmoptimierte Planungen und Betrieb der Containerstandorte abgeleitet. Mit diesen Empfehlungen sollen das Problembewusstsein im Sinne der Lärmvermeidung geschärft und Möglichkeiten zur schalltechnischen Konfliktbewältigung angeboten werden.“

Die höchsten Geräusche entstehen bei der **Abholung** des Recyclingguts. So werden bei der Entleerung von Oberflur-Altglascontainern maximale Schallleistungspegel zwischen 125 und

139 dB(A) verursacht. Die Maximalwerte bei den **Einwurfsvorgängen** in Oberflur-Altglascontainern liegen zwischen 97 und 115 dB(A). Dies zeigt einerseits sehr hohe Emissionen, andererseits aber ein großes Minderungspotenzial durch die Nutzung des **Standes der Technik**.

Mit dem Bericht wurde zusätzlich die öffentlichkeitswirksame Broschüre „*Beurteilung und Minderung des Lärms an Sammelplätzen für recyclingfähige Abfälle*“ publiziert. (siehe: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_beurteilung_und_minderung_des_laerms_an_sammelplaetzen_fuer_recyclingfaehige_abfaelle.pdf)

In der Broschüre wird auf die Bedeutung der schalltechnischen Planung für Standorte von Sammelcontainern hingewiesen:

„Standorte von Sammelcontainern beeinträchtigen die Nachbarschaft insbesondere dann, wenn in der Planung eine **schalltechnische Betrachtung ausgeblieben** ist und so nicht der **Stand der Technik** umgesetzt werden konnte. Solche Beeinträchtigungen wären in vielen Fällen vermeidbar, weil es zahlreiche in der Praxis bewährte Lärminderungsmaßnahmen gibt.“ (S. 6)

3.3. Aktueller Fortschrittsbericht des Bundesverbands gegen Motorradlärm (BVgM) 2025

Der Fortschrittsbericht 12/2025 ist online nicht verfügbar. Er behandelt folgende Themen

- Abschluss des „LENS“ EU-Forschungsprojekts – Neue Erkenntnisse zu Luft- und Lärmverschmutzung von L-Fahrzeugen – am 15. Oktober 2025 (LENS = Light-Vehicles Emission and Noise Mitigation Solutions)
- Sonntagsruhe für LKW – aber nicht für die Ohren: Die Lärmlücke im Straßenverkehr
- Beispiel Dolomiten: Verbot von Verbrenner-Events gefordert – Stimmung kippt – Tourismus leidet zunehmend unter dem Lärm
- Vernetzung nimmt Fahrt auf: Europäische Initiativen bündeln Kräfte

Am Bericht Interessierte mögen sich direkt an den BVgM wenden.

3.4. Ausgewählte Berichte über Lärmprobleme in den Medien

Der Schutz vor Umgebungslärm findet zwar zurzeit kaum Beachtung in den überregionalen Medien. Jedoch gibt es auf regionaler Ebene zur Lärmaktionsplanung und zu Tempo 30 in den Innenstädten aktuell eine Fülle von Berichten, auf die der ALD im Folgenden gern aufmerksam macht.

Unterwasser-Glasfaserkabel sollen gefährdeten Orcas helfen Berliner Morgenpost vom 24.10.2025

Unter diesem Titel berichtet die Berliner Morgenpost vom 24.10.2025 über ein neues Verfahren, Meerestiere vor Unterwasserschall zu schützen.

(https://www.morgenpost.de/ratgeber-wissen/article410287570/unterwasser-glasfaserkabel-sollen-gefaehrdeten-orcas-helfen.html?mj_campaign=nl_ref&mj_content=zeitde_text_link_x&mj_medium=nl&mj_source=int_zonaudev_Was%20jetzt%3F)

„Berlin. Forscher wollen Glasfaserkabel in Unterwassermikrofone verwandeln, um Orcas besser zu schützen. Klingt viel versprechend. Doch kann das wirklich gelingen?

Ein Forscherteam der University of Washington hat vor der Küste der Insel San Juan in der Salischen See an der Westküste Kanadas ein 2,1 Kilometer langes Glasfaserkabel verlegt. Ziel des Projekts ist es, gefährdete Orcas und andere Wale besser zu verstehen und langfristig zu schützen. San Juan liegt etwa 170 Kilometer nordöstlich der US-Metropole Seattle.

Laut einem Bericht der Associated Press (AP) erhoffen sich die Wissenschaftler die hauchdünnen Kabel, die eigentlich der Internetübertragung dienen, in eine Art Unterwassermikrofon zu verwandeln (siehe <https://apnews.com/article/orcas-monitoring-internet-cables-climate-6ab7d1141e65ed60e9aa8d334635cefc>). Die dahinterstehende Technologie wird als Distributed Acoustic Sensing (DAS) bezeichnet. Damit lassen sich Geräusche und Vibrationen durch Veränderungen von Lichtimpulsen in Lichtwellenleitern lokalisieren und analysieren. Ursprünglich wurde sie entwickelt, um Pipelines zu überwachen und Infrastrukturprobleme zu erkennen. Nun haben die Forscher sie angepasst, um Walgesänge und Klicklaute aufzuzeichnen.“

„DAS-System könnte Echtzeitinformationen über die Orcas liefern und so ihren aktiven Schutz ermöglichen. Wenn das System beispielsweise Orcas registriert und ihre Geschwindigkeit ermittelt, könnten Forscher Fahrbetreiber rechtzeitig warnen, damit diese langsamer und leiser fahren, bis die Wale die Gegend passiert haben.“

Schleifen von Kopfsteinpflaster zur Verbesserung des Komforts für Radfahrer (und zur Minderung der Geräuschemissionen?)

Pressemitteilung der Berliner Senatsverwaltung vom 10.10.2025

Die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) teilt in ihrer Pressemitteilung vom 10.10.2025 „Hufelandstraße in Pankow wird zur Fahrradstraße“ mit, dass die

„Hufelandstraße [die ein Kopfsteinpflaster hat,] im Bötzowviertel ... **fahrrad- und fußgängerfreundlicher** [wird]: Am 13. Oktober 2025 beginnen die Bauarbeiten. Zunächst wird die Fahrbahn-decke saniert, das heißt **das Kopfsteinpflaster geschliffen**, so dass Radfahren komfortabler wird.“

„Vorgesehen sind auch Begleituntersuchungen zu Rutschfestigkeit, **Lärmreduzierung** und Nutzung der Fahrradstraße.“

siehe <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1605623.php>

Weitere Materialien

<https://bau.bi/baumagazin/tiefbau-strassenbau/neue-fraese-kopfsteinpflaster-barrierefrei-abschleifen-b17501>

vom 04.03.2024

„Kopfsteinpflaster barrierefrei abschleifen

Der Bodenspezialist Schwamborn mit Sitz in Wangen bei Göppingen hat ein Verfahren entwickelt, das gepflasterte Oberflächen relativ kostengünstig, schnell und nachhaltig eben, **leise** und barrierefrei macht.“

Lärmschutz an der Amerikalinie

Weser-Kurier vom 08.11.2024 und 12.11.2025

Die Amerikalinie ist eine Bahnstrecke von Langwedel (Weser) über Uelzen und Salzwedel nach Stendal. Sie entstand als Kernstück einer Direktverbindung Berlins mit den Nordseehäfen. Auf ihr fuhren viele Auswandernde aus den östlichen Teilen des Deutschen Reiches und aus osteuropäischen Staaten über Berlin nach Bremen/Bremerhaven und von dort mit Auswandererschiffen nach Amerika – daher der umgangssprachliche Name.

Sie ist heute Teil des Bahnprojekts „Hamburg/Bremen – Hannover“, das die Erweiterung und Ergänzung des nordwestdeutschen Schienennetzes vorsieht, um eine bessere Anbindung des Gesamtnetzes an die norddeutschen Seehäfen zu leisten und bestehende Engpässe zu beseitigen (siehe die Projektinternetseite der DBInfraGO unter <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/projektbeschreibung.html>). Im Detail wird der Planungsstand zur Amerika-Linie unter <https://www.hamburg-bremen-hannover.de/bremerhaven-bremen-langwedel-uelzen.html> dargestellt.

Die geplanten Maßnahmen mit Einfluss auf die Geräuschbelastung sind u.a. :

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h.
- Elektrifizierung der Strecke zwischen Langwedel–Uelzen.
- Schaffung von Kreuzungsbahnhöfen und einen 7 km langen Begegnungsabschnitt

Der Schutz vor dem Bahnlärm ist ein wichtiger Bestandteil des Projekts. Im Dialogforum „Schiene Nord“ waren 2015 die Forderungen der Region nach einem Schutz vor Lärm über das gesetzliche Maß hinaus aufgestellt worden (siehe das Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord unter <https://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/24b7100d4221ecc3c60ebfcb1fca79bdunter>). Die Kernforderung zum Schutz vor Bahnlärm ist für alle betroffenen Bahnstrecken – auch für die ohne bauliche Maßnahmen – die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) der Verkehrslärmschutzverordnung allein durch aktive Maßnahmen („Vollschutz“ durch Einhaltung der IGW außen). Die Bahn plant aber nur den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz.

Exemplarisch seien zum Stand der aktuellen Auseinandersetzung um den Schutz vor Lärm zwei Medienberichte zitiert:

- Weser-Kurier, 12.11.2025
„*Stadtrat Verden fordert von der Bahn umfassenden Lärmschutz und mehr*“
<https://www.weser-kurier.de/landkreis-verden/stadt-verden/ausbau-amerikalinie-stadtrat-verden-fordert-umfassenden-laerm-schutz-doc8389yqk9388ma6esl0b>
Die Stadt befürchtet eine starke Zunahme der Lärmbelastung in Folge des Mehrverkehrs:
„*Nach einer Information der DB waren 2024 auf der Amerikalinie täglich etwa 21 Personenzüge und zwei Güterzüge unterwegs. Mit der aktuell gültigen Verkehrsprognose für 2030 im Zuge des Deutschlandtakts würden die Zahlen auf 34 Güterzüge (18 Züge am Tag, 16 Züge in der Nacht) sowie auf 36 Nahverkehrszüge (32 Züge am Tag, vier in der Nacht) ansteigen.*“
Die Stadt fordert „den Vollschutz“. „*Dabei müsse auch die Gesamtlärbetrachtung berücksichtigt werden, da einige der Bereiche im Einflussbereich von zwei, teilweise sogar drei Schienenserecken sowie der Autobahn 27 und der Bundesstraße 215 lägen.*“
- NDR, 08.11.2024
„*Mehr Güterverkehr: Bahn stellt Ausbaupläne für Amerikalinie vor*“
https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/lueneburg_heide_unterelbe/Mehr-Gueterverkehr-Bahn-stellt-Ausbauplaene-fuer-Amerikalinie-vor,aktuellueneburg11560.html
Der Ausbau der Strecke würde für die Stadt Soltau „*bis zu 40 Güterzüge pro Tag [gegenüber bisher 2 Güterzüge pro Tag] bedeuten, so der erste Stadtrat Karsten Lemke. Das sei für die Stadt eine große Herausforderung in Bezug auf Lärm, aber auch für die Verkehrswege, etwa wenn Schranken oft und lange geschlossen blieben. Die Stadt Soltau spreche sich deshalb gerade mit den Nachbarstädten Visselhövede und Munster ab, um der Bahn gegenüber geschlossen aufzutreten, erklärte Lemke.*“

Die Stadt Soltau fordert in ihrem Papier „*Bedingung der Stadt Soltau zum Projekt Ausbau der DB-Strecke Langwedel – Uelzen (1960) – Amerikalinie im Rahmen Alpha-E*“ vom Soltau, 06.08.2025 (https://www.soltau.de/PortalData/3/Resources//06.08.2025_-_Entwurf_-_Ausbau_Amerikalinie_Kernforderungen_der_Stadt_Soltau_Stand_06082025.pdf), u.a:

- „**WHO Werte einhalten**
Die Einhaltung der WHO-Grenzwerte für Lärmbelastigung durch den Schienenverkehr sind für

ein gesundes Wohnen zu beachten und durch geeignete, primär aktive Schallschutzmaßnahmen bestmöglich zu gewährleisten. Dieser Schutz ist laut den WHO-Leitlinien Umgebungslärm für die Europäische Region (2018) für den Schienenlärm bei einem Unterschreiten der Werte 54 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts gegeben.

- **Vollschutz** gewährleisten

Der gesetzliche Lärmschutz für alle durch die Ausbaumaßnahme betroffene Wohngebiete (Immissionsgrenzwerte sind 59 dB (A) tags und 49 dB(A) nachts) ist durchgehend und vollständig mit aktiven Schallschutzmaßnahmen als Lärmvorsorge für alle betroffenen Wohnungen zu gewährleisten (sog. Vollschutz).

Wo es für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erforderlich ist, sind insbesondere Schienenstegdämpfer, das besonders überwachte Gleis (BüG), Lärmschutzwände, Lärmschutzgalerien (mit Auskragungen) und Lärmschutzwände zwischen den Gleisen (sog. Mittelwände) einzusetzen.

- **Gesunden Schlaf** ermöglichen

Für die Grundstücke, wo mit den ... aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachweislich die WHO-Empfehlungen zum Schutz des gesunden Schlafs nicht erreicht werden können, ist ergänzend für alle Schlafräume in allen Wohnungen mit einer nächtlichen Lärmbelastung über 44 db(A) ein Zuschuss in Höhe von 75% für passiven Lärmschutzmaßnahmen (analog der Lärmsanierung) in Form von „Hamburger Fenstern“ u.a. anzubieten.“

Oldenburg führt Tempo 30 auf Hauptstraßen ein Oldenburger Onlinezeitung vom 20. November 2025

<https://www.oldenburger-onlinezeitung.de/oldenburg/tempo-30-auf-hauptstrassen-182843.html>

Oldenburg (Oldb) führt ab dem 15.12.2025 mit dem Fahrplanwechsel für den ÖPNV ganztägig Tempo 30 auf 9 Hauptverkehrsstraßen mit einer Länge von insgesamt 7,5 km ein. Rechtsgrundlage ist der Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe 4, den der Rat der Stadt am 30.09.2024 beschlossen hat (s.u.). Im Sinne der Richtlinie zum Umgebungslärm ist Oldenburg (Oldb) mit ca. 177.000 Einwohnern ein Ballungsraum.

„Die VWG [Verkehr und Wasser GmbH, der ÖPNV-Betreiber in Oldenburg] passt Busfahrpläne und Linienführungen an [s. auch <https://www.vwg.de/ueber-uns-aktuelles.html?newsID=342>]. Für etwa die Hälfte der Linien werden Fahrzeiten verlängert. Drei Linien müssen neu verknüpft werden, da sie sonst nicht mehr fahrbar wären. Der Einsatz von vier zusätzlichen Bussen und zusätzlichem Fahrpersonal ist erforderlich.“

„Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h soll die Lärmbelastung um bis zu drei Dezibel verringern. Auch die Luftqualität soll sich verbessern, unter anderem im Hinblick auf verschärfte EU-Richtlinien ab 2030. Zudem soll die Verkehrssicherheit steigen. Sollte die Maßnahme erfolgreich sein, ist eine Ausweitung frühestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2027 möglich.“

Die Kriterien bzw. Indikatoren zur Bewertung des Erfolgs der Maßnahme werden nicht genannt. Offensichtlich sollen vor allem die verkehrlichen Auswirkungen geprüft werden, wie dem mehrheitlich angenommenen Änderungsantrag des BSW in der Ratssitzung am 30.09.2024 zu entnehmen ist.:

„Die Geschwindigkeitsreduzierungen sollen nach einem Zeitraum von einem Jahr auf ihre **verkehrlichen Auswirkungen** überprüft werden. Berücksichtigt werden sollen dabei insbesondere die Auswirkungen auf den **ÖPNV**.“ (<https://buergerinfo.oldenburg.de/getfile.php?id=282414&type=do>)

Der LAP ist unter TOP 10.1 der Sitzung des Rats am 30.09.2024 „Fortschreibung des Lärmaktionsplans“ beschlossen worden.

https://buergerinfo.oldenburg.de/to0050.php?_ktonr=114135

Dem Protokoll vom 22.10.2024 (siehe <https://buengerinfo.oldenburg.de/get-file.php?id=284331&type=do>) über die öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Rates der Stadt Oldenburg ist zu entnehmen, dass die Tempo-30-Regelung umstritten war. Es gab die bekannten Gegenargumente (die Pegelminderung durch Tempo-30-Regelung wurde in Frage gestellt, der Sicherheitsgewinn sei nicht von Bedeutung, da Oldenburg ohnehin wenig Unfälle habe, der öffentliche Verkehr würde belastet werden (s. o.), die Erreichbarkeit der Geschäfte werde erschwert usw.). Der LAP wurde aber mehrheitlich bei zwölf Gegenstimmen und einer Enthaltung beschlossen (der Rat hat insgesamt 50 Mitglieder, die Ja-Stimmen werden nicht explizit genannt).

Auch ein aktueller Kommentar in der Nordwest-Zeitung vom 12.12.2025 „Bei der Vorbereitung auf Tempo 30 hat die Stadt eine Chance vertan“ (<https://www.nwzonline.de/oldenburg/tempo-30-auf-hauptstrassen-in-oldenburg-laermschutz-ohne-messdaten-a-4.2.3149289217.html#>) führt die bekannten und schon seit Jahren widerlegten Argumente an:

„Immer wieder gibt es nämlich Stimmen, die behaupten, dass es durch die Temporeduzierung eher lauter wird: weil die Autos bei hoher Drehzahl im zweiten Gang unterwegs seien oder weil der Verkehr langsamer und dadurch stockender fließe“.

Der Kommentator hat – die von der Stadt nicht vorgesehenen – Messungen der Geräuschbelastungen mit und ohne Tempo 30 als hilfreich für die Akzeptanz der Maßnahmen befürwortet.
