

# Arbeitsring Lärm der DEGA

## Newsletter Nr. 2/2018

24. April 2018



### Inhalt

1	NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA .....	2
1.1	Der ALD hat eine neue Leitung.....	2
1.2	ALD erhält eine Förderung durch das Bundesumweltministerium .....	2
1.3	Bericht zur Strukturierten Sitzung des ALD auf der DAGA 2018, "Aktuelle Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung zum Umgebungslärm" .....	3
2	THEMEN .....	5
2.1	21. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2018 am 25. April 2018: Der Tag gegen Lärm setzt neue Akzente.....	5
2.2	Soundgeneratoren, Klappen-Schalldämpferanlagen .....	5
3	AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN; GERICHTSURTEILE; VORTRÄGE .....	6
3.1	Band 3 der ALD-Schriftenreihe jetzt online verfügbar .....	6
3.2	Interaktiver Online-Assistent zur Anwendung des LAI-Leitfadens für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm bei stationären Geräten (Klimageräte, Kühlgeräte, Lüftungsgeräte, Luft-Wärmepumpen) .....	6
3.3	Öffentliche Konsultation über die Regelungen der EU für lärmabhängige Trassenentgelte im Schienenverkehr.....	7
3.4	Konsultation der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur Fortentwicklung der TSI Geräusche .....	8
3.5	Öffentliche Konsultation zur Bewertung und eventuellen Überarbeitung der Richtlinie 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen (Geräusche von im Freien betriebene Maschinen und Geräte – Outdoor Machinery Noise) .....	8
3.6	Evaluation des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm .....	9
3.7	LärmKongress 2018 „Mehr Schwung für den Lärmschutz“ am 07. und 08.06.2018 in Stuttgart.....	10
3.8	Berlin wird leiser – Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Erstellung des 3. Lärmaktionsplans des Landes Berlin .....	10

# 1 NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

## 1.1 Der ALD hat eine neue Leitung

Auf der 10. Mitgliederversammlung des ALD am 21.03.2018 in Garching bei München wurde turnusgemäß – eine „Amtsperiode“ dauert drei Jahre – eine neue Leitung gewählt. Vorsitzender der Leitung ist Michael Jäcker-Cüppers, die beiden Stellvertreter sind Dr. Christian Beckert und Dirk Schreckenber. M. Jäcker-Cüppers und D. Schreckenber gehörten schon der alten Leitung an, C. Beckert ist seit 1993 im Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt für Lärminderung in der Umwelt zuständig. Die Zusammensetzung der neuen Leitung hat also die bewährte gute Mischung aus den Bereichen des praktischen Immissionsschutzes auf Landes-, Bundes- sowie europäischer Ebene und der Lärmwirkungsforschung.

Die neue Leitung freut sich über alle Beiträge zur Arbeit des ALD. Ihre Kontaktdaten sind unter <http://www.ald-laerm.de/ald/wir-ueber-uns/organe-und-einrichtungen-des-ald/ald-leitung/> zu finden. Sie dankt der scheidenden Vorsitzenden der alten Leitung, Dr. Regina Heinecke-Schmitt, für die engagierte und kompetente Arbeit in den letzten drei Jahren, die wegen der ausgebliebenen Förderung durch das Bundesumweltministerium nicht einfach war.

## 1.2 ALD erhält eine Förderung durch das Bundesumweltministerium

Im Sommer 2017 hatte der ALD zusammen mit der Projektleitung für den „Tag gegen Lärm“ im Rahmen der Verbändeförderung eine Finanzierung seiner Aktivitäten zum Thema „Lärmschutz-Lösungen für die neuen Herausforderungen in der Stadtentwicklung“ durch das Bundesumweltministerium beantragt. Der Antrag war erfolgreich: Für den Zeitraum vom 01.04.2018 bis zum 31.03.2020 stehen für das gemeinsame ALD/TGL-Projekt 135.000 € zur Verfügung.

Die vom ALD vorgeschlagenen Aktivitäten umfassen u. A.:

- Vier ALD-Teilprojekte zum Themenkreis Innenstadtverdichtung
  - „Lärm und Umweltgerechtigkeit“
  - „Innenstadtverdichtung, Gewerbe- und Baustellenlärm“
  - „Lärm von Sport- und Freizeitanlagen im innerstädtischen Bereich“
  - Kompensatorische Maßnahmen zur Innenstadtverdichtung: Verkehrsberuhigung, Urbanes Grün – aus Gründen des Klimaschutzes und als ruhiges Gebiet
- Vier Experten-Workshops, z. B. zu den Themen
  - Gesamtlärbetrachtung
  - Rechtliche Absicherung der Lärmsanierung an Straße und Schiene
  - Maximalpegelkriterium für die Bewertung von Schienenverkehrslärm
  - Wirkung und Immissionsschutzrechtliche Bewertung von Sport- und Freizeitlärm
  - Bauplanungsrechtliche Instrumente zur immissionsschutzrechtlich verträglichen Innenstadtverdichtung (u. a. Bewertung des Vollzugs Urbane Gebiete)
  - Wahrung des Lärmschutzes für den Außenbereich
  - Fortentwicklung des Schutzes gegen Fluglärm (Revision des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und des Luftverkehrsgesetzes) auf dem Hintergrund der neuesten Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung
  - Vorschläge für eine Neuorientierung der Verkehrslärmschutzpolitik (Harmonisierung der Instrumente, Verbesserung der Finanzierung)

- Bewertung der Lärmentwicklung infolge innerstädtischer Verdichtung mit den Instrumenten der Umgebungslärm-Richtlinie

Einige Themen werden durch den Koalitionsvertrag (KV) der Regierungsparteien im Bund vom 07.02.2018 in ihrer Bedeutung bestätigt, so die Neuorientierung des Verkehrslärmschutzes, die Gesamtlärmbetrachtung und die Fortentwicklung des Schutzes gegen Fluglärm. Andere Themen wie die Wahrung eines hohen Schutzniveaus bei der Innenentwicklung sind angesichts der Verabredungen im KV, dabei „bestehende Hemmnisse (zu) beseitigen“ ebenfalls besonders wichtig geworden.

Auf der Mitgliederversammlung des ALD am 21.03.2018 zur DAGA 2018 wurde das Projekt vorgestellt und diskutiert. Die Mitglieder machten zahlreiche ergänzend thematische Vorschläge (z. B. die umweltfreundliche Gestaltung des wachsenden Paketlieferverkehrs in unseren Städten).

Die ALD-Leitung würde sich über das Interesse von Mitgliedern freuen, bei den genannten Projekten mitzuarbeiten (Kontaktaufnahme unter <http://www.ald-laerm.de/ald/wir-ueber-uns/organe-und-einrichtungen-des-ald/ald-leitung/>).

### **1.3 Bericht zur Strukturierten Sitzung des ALD auf der DAGA 2018, "Aktuelle Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung zum Umgebungslärm"**

Die ALD-Sitzung auf der diesjährigen DAGA 2018 am 22.03.2018 in München stand ganz im Zeichen der Lärmwirkungsforschung. Hier wurden neueste Ergebnisse aus Deutschland und der Schweiz vorgestellt. Die Vortragssitzung startete mit einem Vortrag von Herrn Martin Rööfli von der Universität Bern zu zentralen Ergebnissen der umfassenden Schweizer Studie SiRENE (Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure). Die Studie umfasst mehrere Labor- und Feldstudien zur gesundheitlichen Wirkung von Verkehrslärm in der Schweiz. Dazu gehören eine repräsentative Bevölkerungsumfrage (verknüpft mit adressgenau berechneten Verkehrsgeräuschpegeldaten) zur Lärmbelastung und Schlafstörungen, eine experimentelle Schlaflaborstudie mit Einspielung von Geräuschkennlinien und eine Re-Analyse der SAPALDIA Biobank und der Schweizer Nationalkohorte im Hinblick auf verkehrslärmbedingte Risiken und Risikofaktoren von Herz-Kreislauf- und Stoffwechselerkrankungen sowie vorzeitiger Sterblichkeit. Neben Mittelungspegeln wurde auch ein Maß der Intermittenz der Verkehrsgeräusche (intermittency ratio) eingeführt und in der Wirkung untersucht. Es zeigte sich, dass die Intermittenz bei nahezu allen untersuchten Wirkungen einen Effekt hatte. Allerdings waren die Effekte der Intermittenz auf die gesundheitlichen Wirkungsbereiche nicht-linear und teilweise gegenläufig; hier besteht noch weiterer Untersuchungsbedarf. Insgesamt erlauben die Befunde ein besseres Verständnis der Bedeutung des Schlafs, der zeitlichen Verteilung von Verkehrsgeräuschen und deren Intermittenz für die akuten und Langzeitwirkungen von Verkehrslärm auf Herz-Kreislauf- und Stoffwechselerkrankungen.

Drei weitere Vorträge widmeten sich dem Vorschlag der Einführung von Maximalpegelkriterien für die Beurteilung des nächtlichen Schienenverkehrslärms. Die Vorträge beziehen sich auf ein Gutachten, das in 2016/2017 im Auftrag des Hessischen Umweltministeriums erstellt wurde. In dem ersten der drei Vorträge beschrieb Herr Dirk Schreckenberger von der ZEUS GmbH, Hagen, die Definition eines gesunden, erholsamen Schlafs und die akuten, mittel- und langfristigen Folgen, die Verkehrslärm darauf haben kann. Daraus wurde eine psychologische (in Befragungen erfassbare) Wirkungsgröße, der Prozentanteil hoch durch Schienenverkehrslärm schlafgestörter Personen, und die zusätzlichen, durch Schienenverkehrslärm bedingten Aufwachreaktionen als physiologische Wirkungsgröße abgeleitet. Diese Größen stellen im Gutachten die Wirkungskriterien für die weitere Ableitung von Maximalpegelkriterien dar. In dem Vortrag von Herrn Schreckenberger

wurden dann anhand von Daten der NORAH-Studie zum Schienenverkehrslärm ermittelte Expositions-Wirkungskurven zum Prozentanteil hoch durch Schienenverkehrslärm schlafgestörter Personen bezogen auf den nächtlichen Dauerschallpegel und den höchsten Maximalpegel über alle Zugarten vorgestellt. Die Differenz zwischen den Kurven wurde für die Ableitung eines "psychologischen" Maximalpegelkriteriums verwendet. Der zweite Vortrag zu dem Gutachten, den Herr Schreckenbergh stellvertretend für Herrn Uwe Müller vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Köln, hielt, bezog sich auf die Ermittlung von Expositions-Wirkungskurven zur physiologischen Aufwachwahrscheinlichkeit durch den ereignisbezogenen Maximalpegel von Schienenverkehrsgeräuschen. Die Kurven wurden im Rahmen von Re-Analysen der DEUFRAKO-Bahnlärmstudie des DLR ermittelt. Für das Gutachten wurden vereinfachte, in der Praxis anwendbare Berechnungsmodelle getrennt für den Güterzug- und Personenzugverkehr vorgestellt. Im dritten Vortrag zum 'Maximalpegel-Projekt' berichtete Herr Ulrich Möhler von der Möhler+Partner Ingenieure AG, München, wie anhand der zuvor ermittelten Expositions-Wirkungskurven für den Prozentanteil schlafgestörter Personen und der Wahrscheinlichkeit zusätzlicher, bahnlärmbedingter Aufwachreaktionen ein "psychologisches" und ein "physiologisches" Maximalpegelkriterium abgeleitet wurde. Anhand von Fallbeispielen wurde der Effekt der beiden Maximalpegelkriterien untersucht. Während das psychologische Maximalpegelkriterium eher sensitiv für Situationen mit (wenigen) einzelnen Zugvorbeifahrten mit besonders hohen Maximalpegeln ist, ist das physiologische Maximalpegelkriterium vor allem sensitiv für die Menge an zusätzlichen, bahnlärmbedingten Aufwachreaktionen, die sich kumulativ anhand der Expositions-Wirkungsfunktion zur Aufwachwahrscheinlichkeit der Einzelereignisse berechnen lassen.

Herr Kunz von der TH Bingen berichtete über die Ergebnisse einer Studie zu den Erschütterungen des Eisenbahnverkehrs am Mittelrhein und welche Auswirkungen diese auf die Erschütterungs- und Lärmbelastigung von Anwohnern haben. In der Studie wurden an der Mittelrheinstrecke in den Innenräumen von Anwohnern durch den Bahnverkehr verursachte nächtliche Erschütterungs- und Innengeräuschpegel gemessen und die Anwohner zur Belastigung und den Schlafstörungen befragt. Die Studie zeigte, dass im Vergleich zwischen der Wirkung des Bahnlärms und der Wirkung der Erschütterungen der Lärm die größere Belastigung auslöst. Allerdings verstärken sich die negativen Reaktionen auf den Bahnlärm bei zunehmender Erschütterung, d. h. Lärm und Erschütterung interagieren in der Belastigungswirkung.

Den Abschluss bildete der Vortrag von Herrn Rainer Guski von der Ruhr-Universität Bochum. Er berichtete über ein gerade gestartetes Vorhaben einer deutsch-schweizerischen Forschungskoooperation (EMPA, Ruhr-Universität, ZEUS GmbH), welches durch das Schweizer Bundesamt für Umwelt und durch Eigenfinanzierung der Ruhr-Universität Bochum gefördert wird. In dem Forschungsprojekt geht es darum, anhand von Fluglärmwirkungsdaten aus Deutschland (NORAH-Studie 2011-13, RDF-Studie 2005) und der Schweiz (Schweizer Lärmstudie 2000, SiRENE-Studie) die Expositions-Wirkungsbeziehung zur Fluglärmbelastigung anhand verschiedener akustischer Kenngrößen zu untersuchen. Es wird geprüft, ob in Ergänzung zum Dauerschallpegel, weitere Kenngrößen einzeln oder in Kombination (z. B. Maximalpegel kombiniert mit Flugbewegungszahlen) die Erklärung/Vorhersage der Fluglärmbelastigung verbessert bzw. die Wahl alternativer Halbierungsparameter im Mittelungspegel oder die Einführung einer Kennzahl für den Flottenmix zu einer Verbesserung der Vorhersage führen. Eines der Ziele dabei ist es festzustellen, ob der bisher zu beobachtende Trend der Zunahme der Fluglärmbelastigung bei vergleichbaren Dauerschallpegeln durch über die Jahre eingetretene Veränderungen im Flugverkehr, die im Dauerschallpegel nicht oder nur unzureichend abgebildet werden, erklärt werden kann.

## 2 THEMEN

### 2.1 21. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2018 am 25. April 2018: Der Tag gegen Lärm setzt neue Akzente

Immer mehr Baustellen, nicht kalkulierbares Straßenverkehrsaufkommen, extremer Güterverkehr auf der Straße und Schiene, nachbarschaftliches Getöse, Tellerklappern in Restaurants, Beschallungen überall im täglichen Leben – dagegen wird der Tag gegen Lärm aktiv.

Unterstützung gibt es durch die Umgebungslärmrichtlinie und die Verwendung des Soundscape-Konzeptes, die die Plattform für Erneuerungen bereitstellen. Veränderungen von Straßenverläufen, Etablierung von Begegnungszonen und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, die ihre lokale Expertise in Planungen einbringen, eröffnen neue akustische Lebensräume. Dadurch wird die Lebensqualität erhöht, und auch die urbane Umwelt wird lebenswerter gestaltet.

Akustische Umwelt gestalten: Elektromobilität, umweltfreundliche Schiene, autofreies Wohnen, Lärmschutz an der Quelle – diese Konzepte ziehen immer mehr in den Alltag ein. Die zentrale Veranstaltung zum Tag gegen Lärm greift diese aktuellen Entwicklungen auf und wird am 15. Juni 2018 in Berlin in der Landesvertretung Rheinland-Pfalz unter dem Motto „Laut war gestern – Straßenverkehrskonzepte heute“ stattfinden. Vertreten werden u. a. die Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V., das Umweltbundesamt und die Gesellschaft für Stadt- und Regionalanalysen und Projektentwicklung mbH, Hamburg sein. Die interessierte Öffentlichkeit, Fachleute aus der Verwaltung und aus Ingenieurbüros sowie Vertreter/innen der Politik und der Presse sind eingeladen, an der Veranstaltung teilzunehmen. Das Programm finden Sie in Kürze unter <http://www.tag-gegen-laerm.de/aktuelle-aktionen/-2>.

Der Tag gegen Lärm ist in diesem Jahr zum ersten Mal in den sozialen Netzwerken aktiv. Folgen Sie uns auf Facebook (<https://www.facebook.com/pg/TGL2018/posts/>) und Twitter (<https://twitter.com/TGL2018>).

*Evelin Baumer, André Fiebig und Brigitte Schulte-Fortkamp*

### 2.2 Soundgeneratoren, Klappen-Schalldämpferanlagen

Der langersehnte Frühling ist da, die Temperaturen steigen und mit ihnen die Geräuschemissionen des Straßenverkehrs und der Freizeitaktivitäten. Verstärkt sind laute und teilweise manipulierte Motorräder unterwegs, aber auch Pkw, die über zusätzliche geräuscherzeugende Einbauten – wie Soundgeneratoren und Klappen-Schalldämpferanlagen – verfügen. Die Kfz-Hersteller nutzen diese Einrichtungen gern zur Erzeugung „emotionalerer Geräuschemissionen“.

Der Bund-Länder-Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) hat nun sehr deutlich klargestellt, dass geräuschmodifizierende Einbauten (standardmäßig oder als Nachrüstung nur zulässig sind, wenn sie in allen Betriebsmodi die Geräuschemissionsgrenzwerte der EU (Fahrgeräusche und die Additional Sound Emission Provisions ASEP) einhalten (Verkehrsblatt Heft 5/2018, S. 214-215, vom 15.03.2018). Der BLFA-TK weist darauf hin:

*„Seit einiger Zeit ist nunmehr die Nachrüstung mit zusätzlichen Steuergeräten oder modifizierten Softwarevarianten zur geänderten Ansteuerung von Klappenschalldämpfern bzw. Soundgeneratoren anzutreffen. Die Bandbreite der Veränderung reicht von manuellen mechanischen oder elektronischen „laut/leise-Umschaltern“ bis zu kennfeldgesteuerten sich*

*automatisch ändernden Schallpegeln (gesteuert z. B. über Geschwindigkeits-, Gang-, Last- oder Drehzahlsignal). Das Geräuschverhalten der geänderten Fahrzeuge ist im Regelfall höher als das serienmäßige Geräuschverhalten.“*

Das kommt einem sehr bekannt vor!

Zentrales Problem ist aber die Einhaltung der eindeutigen rechtlichen Regelungen: Hier ist zu fordern, dass das Kraftfahrt-Bundesamt und die technischen Aufsichtsbehörden sowie die Polizei in die Lage versetzt werden müssen, ihre Kontrollfunktionen wahrzunehmen (was oft nicht so einfach sein dürfte, da die Nutzung der Zusatzsysteme wie oben beschrieben über kennfeldgesteuerte Software gemacht werden kann).

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

#### **3.1 Band 3 der ALD-Schriftenreihe jetzt online verfügbar**

Unter dem Titel „Schienenverkehrslärm – Information für Betroffene“ erschien Anfang März 2018 der dritte Band der ALD-Schriftenreihe.

Die hohen Belastungen an Schienentrassen und das politische Ziel einer verstärkten Verkehrsverlagerung auf die Schiene erfordern deutlich stärkere Bemühungen um Lärminderung als bisher. Die damit einhergehende Verbesserung des Gesundheitsschutzes und der gesellschaftlichen Akzeptanz wird nur im Einklang mit allen Akteuren – den Bahnen, den Gemeinden, den Bundesländern, dem Bund und der Europäischen Union unter angemessener Beteiligung der Betroffenen – erreichbar sein.

Diese Broschüre verfolgt das Ziel, die betroffenen Gemeinden und ihre Bürgerinnen und Bürger über die Möglichkeiten zum Lärmschutz zu informieren und Hinweise zu Lösungen von Problemen zu bieten. Es unterstützt den fachlich fundierten und sachlichen Dialog mit Bahnen, Politik und Verwaltung, wenn die Beteiligten über Fachwissen verfügen und sich in der gleichen Terminologie verständigen können. Deshalb vermittelt die Broschüre die physikalisch-technischen Grundlagen der Entstehung von Schienenlärm, erläutert wesentliche Fachbegriffe aus dem Instrumentarium der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung und zeigt die rechtlichen Rahmenbedingungen auf, in denen die Beteiligten ihre Belange verfolgen können. Die Broschüre verdeutlicht darüber hinaus, welche Erfolge beim Lärmschutz im Schienenverkehr erreicht wurden und wo die Grenzen der heute geltenden rechtlichen Regelungen liegen. Damit verbunden ist ein Appell an die Politik, den ressourcenschonenden Schienenverkehr stärker finanziell und verkehrspolitisch zu fördern.

Die Broschüre ist unter dem Link [http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/ALD-Broschuere\\_Schienenverkehrslaerm\\_Web.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/ALD-Broschuere_Schienenverkehrslaerm_Web.pdf) elektronisch verfügbar.

Wir danken allen beteiligten ALD-Mitgliedern und externen Autoren für ihre Mitwirkung!

#### **3.2 Interaktiver Online-Assistent zur Anwendung des LAI-Leitfadens für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm bei stationären Geräten (Klimageräte, Kühlgeräte, Lüftungsgeräte, Luft-Wärmepumpen)**

In den vergangenen zwei Jahren ließ das Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt einen interaktiven Online-Assistenten entwickeln, nachdem verschiedene Anwender (zuständige Behörden, interessierte Bürger, Installateure) kritisieren, dass der LAI-Leitfaden

für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm bei stationären Geräten ([https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/leitfaden\\_1503575952.pdf](https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/leitfaden_1503575952.pdf)) zu nutzerunfreundlich sei. Der Assistent steht nunmehr kostenfrei zur Verfügung. Umfang und Aufbereitung der enthaltenen Informationen und Berechnungen erleichtern dem Nutzer, die notwendigen Werte schnell und präzise auf eine konkrete Situation anzuwenden.

Der Online-Assistent ist für die oben genannten Nutzer konzipiert und unterstützt sie bei der Anwendung des LAI-Leitfadens. Die Anwendung der Berechnungsgrundlagen aus dem Leitfaden übernimmt dann der Assistent automatisch, so dass der Nutzer nur die essentiellen Angaben zu seiner konkreten baulichen Situation eingeben muss. Dabei übernimmt der Online-Assistent den Schutzgedanken des Leitfadens, d. h. die Vorbelastung mit Geräuschen durch weitere Geräte wird pauschal berücksichtigt. Gegenüber dem LAI-Leitfaden wurde der Anwendungsbereich um das urbane Gebiet ergänzt. Die Definition der Tonhaltigkeit der TA Lärm ist berücksichtigt und erlaubt optional im konkreten Einzelfall Zwischenwerte bzw. Anpassungswerte zu definieren. Darüber hinaus wurde die Ergebnistabelle des LAI-Leitfadens auf 1 dB präzisiert. Wie im LAI-Leitfaden erfolgt keine quantitative Aussage zu tieffrequenten Geräuschimmissionen.

Die webbasierte Anwendung leitet den Benutzer in fünf einfachen Schritten durch die Dateneingabe. Die einzelnen Schritte konzentrieren sich auf die, für die Berechnungen wichtige Angaben. Erklärende Hilfestellungen und Begriffsklärungen sind unmittelbar in den Eingabemasken verfügbar und ermöglichen so gezielte Hilfe, wenn sie gewünscht wird. Der Anwender spart sich das mühsame Durcharbeiten der kompletten Informationen im eigentlichen Leitfaden. Das ermöglicht die Anwendung des Leitfadens für Experten wie auch für Laien gleichermaßen. Der interessierte Anwender kann nach Bedarf über die integrierten Hilfetexte, Hintergrundinformationen, Links und Literaturempfehlungen weiter beliebig tief in das Thema einsteigen. Darüber hinaus ist der Online-Assistent sowohl auf mobilen Endgeräten wie auch auf Desktoprechnern gleichermaßen gut bedienbar und durch seine Verfügbarkeit im Internet auch jederzeit und überall auf der Homepage des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt verfügbar: <https://lau.sachsen-anhalt.de/luft-klima-laerm/laerm-und-erschuetterungen/> oder unter <http://lwpapp.webyte.de/>.

### **3.3 Öffentliche Konsultation über die Regelungen der EU für lärmabhängige Trassenentgelte im Schienenverkehr**

Die EU-Kommission hat am 28. März 2018 eine öffentliche Konsultation zu den lärmabhängigen Trassenpreisen im Schienenverkehr gestartet, die bis zum 20. Juni 2018 läuft (siehe [https://ec.europa.eu/info/consultations/2018-rail-noise\\_de](https://ec.europa.eu/info/consultations/2018-rail-noise_de)).

Die Konsultation richtet sich „an das allgemeine Publikum und gibt Bürgern oder Bürgervereinigungen Gelegenheit, sich zur Verringerung des Schienengüterverkehrslärms, unter anderem durch Nachrüstung, zu äußern.“

Es ist dazu ein Fragebogen auszufüllen, der u. A. in Deutsch vorliegt (<https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/2018-rail-noise?surveylanguage=DE>).

Die Konsultation „soll die Bewertung einer Maßnahme unterstützen, deren Ziel die Bekämpfung der Lärmbelästigung durch den Schienengüterverkehr in der EU durch Regelungen für lärmabhängige Trassenentgelte ist, die im Rahmen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 eingeführt wurden.“

Weiter Informationen zum gesamten Ablauf des Prozesses sind unter [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/environment/rail-noise-initiative\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/environment/rail-noise-initiative_en) einzusehen.

Der ALD wird sich offiziell an der Konsultation beteiligen, die Federführung dazu hat in der Leitung M. Jäcker-Cüppers. Interessierte Mitglieder des ALD, die in die Stellungnahme frühzeitig einbezogen werden möchten, wenden sich bitte an ihn ([m.jaecker-cueppers@ald-laerm.de](mailto:m.jaecker-cueppers@ald-laerm.de)).

### **3.4 Konsultation der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur Fortentwicklung der TSI Geräusche**

Der ALD hatte im Newsletter 1/2018 über diese Konsultation berichtet. Er hat sich termingerecht an der Konsultation beteiligt. Die Stellungnahme (auf englisch) ist unter <http://www.ald-laerm.de/publikationen/ald-stellungnahmen-und-positionspapiere/> abrufbar.

Die Kernaussagen der Stellungnahme sind:

1. Der ALD begrüßt die Anwendung der TSI auf die Bestandsflotten, damit Güterwagen mit traditioneller Bremstechnik (Graugussklotzbremzen GG) möglichst kurzfristig vom europäischen Schienennetz verdrängt werden. Er hält das für einen wichtigen Schritt zur beschleunigten Reduktion des Schienenverkehrslärms in Europa.
2. Der ALD hält die generelle Aufhebung der Zulassungen für nicht TSI-konforme Güterwagen zum frühestmöglichen Zeitpunkt für die effektivste und transparenteste Maßnahme.
3. Die Option, ein streckenbezogenes Betriebsverbot einzuführen, ist grundsätzlich weniger geeignet, Güterwagen mit Graugussklotzbremzen aus dem Schienennetz zu verdrängen. Das im Entwurf der TSI genannte Konzept der „Quieter Routes“ lehnt der ALD ab, weil es lediglich einen Teil der Anwohner von Schienenwegen vom Lärm durch den Schienengüterverkehr entlastet.
4. Die Geräuschimmissionen des Schienenverkehrs verursachen allgemein – jedenfalls nicht nur an den wichtigen europäischen Güterverkehrskorridoren – gesundheitliche Risiken. Deshalb ist eine umgehende Minderung der Immissionen unabdingbar. Szenarien oder Optionen, die vollständige Umsetzung der Anwendung der TSI auf die Bestandsflotten auf das Jahr 2030 zu verschieben, hält der ALD für nicht akzeptabel.

### **3.5 Öffentliche Konsultation zur Bewertung und eventuellen Überarbeitung der Richtlinie 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen (Geräusche von im Freien betriebene Maschinen und Geräte – Outdoor Machinery Noise)**

Der ALD hat sich als Verband an der Konsultation beteiligt (siehe auch Newsletter 1/2018) und dazu nach interner Abstimmung ein Positionspapier entwickelt. Die wesentlichen Aussagen dieses Papiers sind:

- Der ALD befürwortet grundsätzlich die aktuell gültige Richtlinie 2000/14/EC des Jahres 2000 zu den Geräuschvorschriften für im Freien betriebene Maschinen und Geräte. Sie muss allerdings überarbeitet und besser umgesetzt werden, um ihre Schutzziele tatsächlich zu erreichen und der technischen Entwicklung gerecht zu werden.
- Damit die Geräuschvorschriften einen Beitrag zur Verminderung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche leisten können, müssen sie den Stand der Technik bei der Emissionsminderung der Geräte und Maschinen vorschreiben und langfristig einen Beitrag zur Dekarbonisierung auch dieser Geräte leisten (stufenweise Elimination von Geräten mit Verbrennungsmotoren, soweit dies technisch möglich ist). Es sind grundsätzlich für alle Maschinen und Geräte Geräuschgrenzwerte einzuführen. Die bisherige Befreiung einiger Maschinen und Geräte ist nicht nachzuvollziehen. Die Verfahren zur Bestimmung der Geräuschemissionen müssen überprüft und



gegebenenfalls weiterentwickelt werden, um realistische Emissionen ermitteln zu können. Sie müssen transparent sein, um eine Nachprüfung zu ermöglichen.

- Die Kennzeichnung mit den Geräuschemissionspegeln ist fortzuführen. Befürchtungen, dass die Angabe von Schalleistungspegeln unklar sein könnte, teilt der ALD nicht. Seine fachkundigen Mitglieder können sehr wohl mit einer – korrekt gemachten – Angabe des Schalleistungspegels z. B. von Baumaschinen umgehen. Anders ist dies sicher bei den Bürgerinnen und Bürger als Käufer z. B. von Gartengeräten. Es wird deshalb für diesen Fall angesichts der für den Konsumenten in der Regel unverständlichen Angabe von Schalleistungspegeln zusätzlich empfohlen, analog zur vergleichenden Bewertung z. B. beim Energieverbrauch von Haushaltsgeräten („Ampel“), auch für im Freien betriebene Geräte und Maschinen eine vergleichende Bewertung der Schallemissionen einzuführen.
- Die Geräuschemissionen der im Freien betriebenen Geräte und Maschinen sind in einer öffentlich zugänglichen und grundsätzlich vollständigen Datenbank der Europäischen Kommission zu sammeln, wie in Artikel 16 der Richtlinie vorgeschrieben. Der ALD hält diese Datenbank für unerlässlich. Nur mit ihr können Verbraucher zielsicher und schnell vergleichbare Geräte beurteilen und die für den Baulärm zuständigen Aufsichtsbehörden und Planer schnell überprüfen, ob vergleichbare, aber leisere Maschinen verfügbar sind, womit auch die Erstellung von Baulärmprognosen effektiver und einheitlicher durchgeführt werden kann. Eine einheitliche Datenbank wäre aufgrund der besseren Vergleichbarkeit auch hilfreich, um mehr Druck auf die Baugerätehersteller ausüben zu können, leisere Baumaschinen zu entwickeln bzw. den bereits erreichten Stand der Technik ebenfalls umzusetzen.
- Der Art. 17 der Richtlinie (Betriebsbeschränkungen) sollte erhalten bleiben. Es wird dazu vorgeschlagen, Grenzwerte für besonders leise Geräte und Maschinen einzuführen, damit die Mitgliedsstaaten ein einfaches Instrument haben, um gegebenenfalls differenzierte Betriebsbeschränkungen einzuführen.

### **3.6 Evaluation des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm**

Nach § 2 Abs. 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz – FluLärmG) vom 31. Oktober 2007 hätte die Bundesregierung spätestens im Jahr 2017 eine erste Evaluation der Schutzziele des FluLärmG vornehmen und dem Deutschen Bundestag berichten müssen. Aus verschiedenen Gründen – u. a. wegen des langwierigen Prozesses der Regierungsbildung – ist dies bislang noch nicht geschehen. Inzwischen hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit BMU einen ersten Entwurf des Berichts erarbeitet und am 10.04.2018 die Länder- und Verbändebeteiligung zum Berichtsentwurf eingeleitet. Diese haben bis zum 18. Mai 2018 Gelegenheit, zum Entwurf Stellung zu nehmen.

Der ALD plant sich zu beteiligen. Federführend ist der ALD-Arbeitskreis Fluglärm ([fluglaerm@ald-laerm.de](mailto:fluglaerm@ald-laerm.de)). Von ihm oder der ALD-Leitung (zuständig M. Jäcker-Cüppers, [m.jaecker-cueppers@ald-laerm.de](mailto:m.jaecker-cueppers@ald-laerm.de)) können ALD-Mitglieder, die sich an der Stellungnahme beteiligen möchten, den Entwurf anfordern, da dieser nicht online verfügbar ist. Vorgesehen ist eine Abstimmung der Stellungnahme bis zum 09.05.2018, ggf. verknüpft mit einer Telefonkonferenz oder einer Besprechung in Berlin.

Die ALD-Leitung empfiehlt als wichtige Grundlage für die Evaluation den Bericht des Umweltbundesamts zum Fluglärmschutzgesetz vom Juli 2017 (Fluglärmbericht 2017, TEXTE 56/2017, Dessau-Roßlau, Juli 2017; siehe [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17\\_texte\\_56-2017\\_fluglaermbericht\\_v2.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17_texte_56-2017_fluglaermbericht_v2.pdf)).

### **3.7 LärmKongress 2018 „Mehr Schwung für den Lärmschutz“ am 07. und 08.06.2018 in Stuttgart**

Veranstalter dieser Tagung ist das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg. Der Arbeitsring Lärm der DEGA ist offizieller Kooperationspartner des Lärmkongresses und seine Mitglieder liefern mehrere Beiträge.

Der LärmKongress 2018 soll praxisrelevante Impulse für neue Ideen im Lärmschutz geben sowie Einblicke in aktuelle Entwicklungen in der Lärmbekämpfung ermöglichen und dabei die Vernetzung der teilnehmenden Fachleute nachhaltig fördern.

Nach zwei Einführungsvorträgen widmet sich der erste Tag der Fragestellung „Wo steht der Lärmschutz in Deutschland?“ in parallelen Vortragsblöcken:

- (1) Umgebungslärmrichtlinie (Tempo 30, Lärmaktionsplanung, Ruhige Gebiete),
- (2) Schallschutz im Städtebau (Baurechtsnovelle, Schallschutz in der Bauleitplanung, Urbane Raumakustik) und
- (3) Lärmwirkungen (Schlaf und Lebensqualität, Gesamtlärm, Kosten und Erlöse).

„Was braucht zukunftsorientierter Lärmschutz?“ – Diese wichtige Frage greift der zweite Tag auf. Er beginnt mit Vorträgen zu den gesundheitlichen Folgen hoher Lärmbelastungen und zu einer (notwendigen) Novellierung des Lärmschutzrechts in Deutschland.

Den Abschluss des Kongresses bildet eine hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion, die gleichzeitig Bilanz zieht und einen Blick in die Zukunft wirft, bevor die zweitägige Veranstaltung mit geführten „Klangspaziergängen“ endet.

Die Anmeldung zu dieser sehr aktuellen und umfassenden Veranstaltung ist bis zum 23. Mai 2018 online unter <http://www.laermkongress2018.de/> möglich

### **3.8 Berlin wird leiser – Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Erstellung des 3. Lärmaktionsplans des Landes Berlin**

Als einer der ersten deutschen Ballungsräume hat Berlin die Öffentlichkeitsbeteiligung zum 3. Lärmaktionsplan der Stadt gestartet.

Am 12.04.2018 fand das erste Forum „Lärminderungsplanung“ für interessierte Institutionen (wie die BVG, die DB AG) und Verbände statt, auf dem die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz den geplanten Ablauf der Lärmaktionsplanung vorgestellt hat.

Am Donnerstag, dem 26.04.2018 findet die öffentliche Auftaktveranstaltung für Fachleute und Vertreter\*innen von Initiativen und Verbänden statt (18-20 Uhr im Lichthof am Köllnischen Park 3). Ablauf und die Inhalte der Öffentlichkeitsbeteiligung werden vorgestellt sowie Hintergrundinformationen zur Lärmaktionsplanung gegeben. Der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) wird einen Blick von außen auf die Lärmaktionsplanung Berlin bringen.

Die Veranstaltung ist gleichzeitig auch der Auftakt für den Online-Dialog unter [www.leises.berlin.de](http://www.leises.berlin.de), wie er schon im Jahr 2013 durchgeführt wurde. Bürgerinnen und Bürger können sich auf der Berlinkarte verorten, auf ihre Lärmprobleme aufmerksam machen und Lösungen vorschlagen. Neben der Frage nach Lärmorten soll auch diskutiert werden, was städtische Ruheorte ausmacht.

Der Online-Dialog zur Lärmaktionsplanung Berlin ist vom 25.04. bis zum 23.05.2018 unter [www.leises.berlin.de](http://www.leises.berlin.de) möglich.

Ende 2018 soll der Entwurf der LAP vorliegen.