Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 2/2019

28. Mai 2019

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA 2
   1.1. Die Bericht zur 12. Mitgliederversammlung (MV) des ALD am 21. März 2019 von 12:50 bis 14:00 Uhr in Rostock während der DAGA 2019 2
   1.2. Save the Date 1: ALD-Veranstaltung zum Motorradlärm am 21.10.2019 in Stuttgart 2
   1.3. Save the Date 2: ALD-Veranstaltung zur Lärmaktionsplanung der 3. Runde, in Kooperation mit dem Umweltministerium von Nordrhein-Westfalen am 27.11.2019 in der Berliner Landesvertretung von NRW 3
   1.4. Zukunftsbündnis Schiene (ZBS) 3
   1.5. Tagung „Leise Städte und Barrierefreiheit“ am 12. 3.2019 beim Deutschen Blinden und Sehbehinderten Verband e.V. in Berlin 4
   1.6. Positionen zu den Acoustic Vehicle Alert Systems (AVAS) im Meinungsbarometer 5
   1.7. Podiumsdiskussion zur Lärmaktionsplanung am 9.4.19 von 18:30–20:30 Uhr im Bürgertreff Altona in Hamburg 5
2. THEMEN 7
   2.1. Motorradlärm in Tirol 7
   2.2. Danke Europa! Das ALD-Bild zur Europawahl am 26.05.2019 8
   2.3. Verkehrsministerkonferenz (VMK) fordert eine Aktualisierung des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II von 2009 8
   2.4. Wie laut ist der Schienenverkehr in Deutschland wirklich? 9
   2.5. Wir müssen wohl wieder „aktiv“ werden – Teil 2 11
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE 13
   3.1. Urteil des Verwaltungsgerichts Karlsruhe vom 17.12.2018 – 1 K 4344/17: Autoposer kann aus der Innenstadt verbannt werden 13
   3.2. Weitere Gerichtsurteile 14

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. Die Bericht zur 12. Mitgliederversammlung (MV) des ALD am 21. März 2019 von 12:50 bis 14:00 Uhr in Rostock während der DAGA 2019

An der MV haben 50 Personen teilgenommen (35 Mitglieder und 15 Gäste). Die ALD-Leitung berichtete über die Aktivitäten und Projekte seit der letzten Mitgliederversammlung am 21.03.2018 und stellte die Planung für das Jahr 2019 vor. Es sind die folgenden ALD-Veranstaltungen geplant:

- Workshop zu den **WHO Environmental Noise Guidelines** ENG, zusammen mit TGL-Projekt und dem DEGA-FA Lärm- Wirkungen und Schutz, Berlin, 06.05.2019 (hat bereits stattgefunden, siehe Bericht im Akustik Journal 2/2019)
- Expertenworkshop zur **DIN 4109**, Schwerpunkt Schutz gegen Außenlärm, Berlin, 11.06.2019
- Verbändetreffen zum **Kfz-Lärm** („absichtlich laute Fahrzeuge“), Berlin, 17.05.2019 (hat bereits stattgefunden)
- Veranstaltung zur **Innenentwicklung** (Urbanes Gebiet) zusammen mit der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) Hamburg, Ende August/Anfang September 2019
- Veranstaltung zum **Motorradlärm** zusammen mit dem Verkehrsministerium von BW Stuttgart, 21.10.2019 (siehe Beitrag Save the Date 1)
- Veranstaltung zur **Lärmaktionsplanung** der 3. Runde, zusammen mit dem Umweltministerium von Nordrhein-Westfalen am 27.11.2019 (siehe Beitrag Save the Date 2)

Die den Teilnehmer*innen der MV machten u. a. die folgenden ergänzenden Vorschläge:

- Workshop zum Gesamtlärm
- Thematisierung des Spitzenpegelkriteriums
- Aktionen zur akustische Qualität von Kommunikationsräumen
- Aktionen zum Windkraftanlagenlärm
- Lärmschutzgerechte Nutzungsmischung

1.2. Save the Date 1: ALD-Veranstaltung zum Motorradlärm am 21.10.2019 in Stuttgart

Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium in Baden-Württemberg organisiert der ALD eine ganztägige und kostenlose Veranstaltung zum Motorradlärm in Stuttgart.

Anlass der Veranstaltung ist das hohe Ausmaß der Beeinträchtigungen durch Motorradlärm: Motorisierte Zweiräder haben zwar an den Fahrleistungen in Deutschland nur einen geringen Anteil. 2017[1] betrug der Anteil der Motorräder nur 1,3 %, der der Mopeds sogar nur 0,53 %. Ihre Geräusche tragen deshalb auch nur geringfügig zu den Dauerschallpegeln bei, die traditionell die Basis für die Beurteilung von Geräuschimmissionen sind. Dennoch beklagt sich ein großer Anteil der Bevölkerung über Motorradgeräusche. Gemäß der Online-Umfrage des UBA von 2011 gehört der Motorradlärm zu den Quellen mit den höchsten Belästigungen überhaupt: 39,9 % der Umfrageteilnehmer fühlen sich durch Motorradlärm äußerst oder stark belästigt (der entsprechende Wert für den Straßenverkehrslärm insgesamt ist mit 41,2% nur wenig höher). Aktuelle Untersuchungen in Tirol (siehe Beitrag “Motorradlärm im Außerfern“) belegen ebenfalls ein hohes Ausmaß der Beeinträchtigungen.

Ursachen dieser überproportionalen Störwirkung sind die z. T. extremen Geräuschemissionen von Motorrädern und der Motorrad-Freizeitverkehr in ansonsten ruhigen Erholungsgebieten. Die sehr hohen Einzelereignispegel mit ihrem besonderen Klangcharakter heben sich – vor allem in ruhigeren Tageszeiten – deutlich vom Umgebungsgeräusch ab, man nimmt sie über Hunderte von Metern wahr. Motorradverkehr wird zusätzlich deshalb besonders negativ bewertet, weil er als überwiegend nicht notwendiger Verkehr angesehen wird.

[1] BMVI (2018): Verkehr in Zahlen 2019, S.153
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen_2019-pdf.pdf?__blob=publicationFile

Die extremen Geräuschemissionen sind das Resultat

- von nicht besonders ambitionierten Geräuschgrenzwerten, die denen der lautesten Lkw entsprechen,
- der oft hochtourigen Fahrweise von Motorradfahrern („eine hochtourige Fahrweise kann den Schalldruckpegel um 15 bis 25 dB erhöhen“[2]),
- der weitverbreiteten geräuschsteigernden Besonderheiten wie Klappenauspuffanlagen (in bestimmten Fahrsituationen öffnen sich Klappen im Auspuff, so dass die Verbrennungsgeräusche fast ungestört emittiert werden)
- und anderen bewusst eingesetzten Manipulationen zur Steigerung der Geräusche; es wird geschätzt, dass etwa 35 % der Motorräder manipulierte Schalldämpfer haben[3].

Auf der Veranstaltung wird das Problem des Motorradlärms von verschiedenen Akteuren behandelt: Betroffene und Umweltverbände, Politik, Verwaltung, Polizei und Wissenschaft, aber auch die Verbände der Motorradfahrer und der Hersteller beschreiben die Problemlage und tragen Lösungsvorschläge vor. Der Flyer zur Veranstaltung mit dem Programm wird derzeit erarbeitet und bald zur Verfügung stehen.

1.3. Save the Date 2: ALD-Veranstaltung zur Lärmaktionsplanung der 3. Runde, in Kooperation mit dem Umweltministerium von Nordrhein-Westfalen am 27.11.2019 in der Berliner Landesvertretung von NRW

Seit 2008 haben die zuständigen Behörden und Stellen (in der Regel die Kommunen) nach der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm die Aufgabe, Lärmaktionspläne auszuarbeiten, mit denen Lärmprobleme an Hautverkehrstrassen, Großflughäfen und Ballungsräumen gelöst werden sollen. Mindestens alle fünf Jahre sind diese Pläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Aktuell läuft die dritte Runde der Lärmaktionsplanung. Die Überarbeitung der Lärmaktionspläne hatte zum 18. Juli 2018 abgeschlossen zu sein.

Die gemeinsame ganztägige Veranstaltung des ALD und des Umweltministeriums von NRW hat zum Ziel, eine Bestandsaufnahme der laufenden Aktionsplanung zu leisten und aktuelle Lösungen für die Lärmprobleme infolge des Verkehrs- und Gewerbelärms vorzustellen und zu diskutieren.

Das endgültige Programm wird zurzeit erarbeitet.

1.4. Zukunftsbündnis Schiene (ZBS)

Am 09. Oktober 2018 hatte das Bundesverkehrsministerium das „Zukunftsbündnis Schiene“ gestartet. Das Zukunftsbündnis Schiene soll einen Masterplan Schienenverkehr erstellen, der die im Koalitionsvertrag vom März 2018 enthaltenen Ziele für den Schienenverkehr „fachlich einordnet und die zu ihrer Erfüllung erforderlichen zentralen Maßnahmen benennt.“ Es besteht aus einem Lenkungskreis und fünf thematischen Arbeitsgruppen. Die Arbeitsgruppe 4 „Lärmemissionen senken“ soll Konzepte erarbeiten, wie sich eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene – auch an Bestandsstrecken – mit der Reduzierung des Schienenlärms verbinden lässt, um die Akzeptanz für die Verlagerung zu erhöhen und die nach wie vor erforderliche Beseitigung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Schienenverkehrslärm zu erreichen. Die verschiedenen Akteure im Bereich des Schienenverkehrslärms sind in der AG vertreten: Eisenbahnsektor, Bahnindustrie, Politik, Wissenschaft, Gewerkschaften, Verkehrsverbände, Verbände der Betroffenen. Der ALD ist in Person seines Vorsitzenden Mitglied der Arbeitsgruppe. Ebenso ist die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm BVS vertreten. Seit dem 07.05.2019 liegt der erste Zwischenbericht der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vor (Stand nach Diskussion im Lenkungskreis am

[2] UBA (2010): Verbraucherforum „Motorradlärm“ des Umweltbundesamtes am 26.04.2010 in Berlin. Zusammenfassung https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/zusammenfassung_verbraucherforum.pdf

[3] Siehe Holger Siegel, H. (2010): „Vom Nutzfahrzeug – über Hobby – zur Landplage“. Verbraucherforum „Motorradlärm“ des Umweltbundesamtes am 26.04.2010 in Berlin. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/siegel.pdf

09.04.2019): https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienengipfel-zwischenbericht-ag.pdf?__blob=publicationFile

(Kurzfassung unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienengipfel-zwischenbericht-psts-f.pdf?__blob=publicationFile)

Entgegen der Zielsetzung des Zukunftsbündnisses beschränkt sich der Bericht der AG 4 im Wesentlichen auf den kurzfristigen Zielhorizont von 2020 (Umsetzung des bekannten Halbierungsziels der Lärmbelästigung, Abschluss des Umrüstprogramms, Einführung der Fahrverbote für laute Güterwagen ab Ende 2020). Die konkrete Formulierung eines Lärmschutzziels nach 2020 fehlt. Immerhin konnten ALD und BVS erreichen, dass die folgenden Absichten in den Bericht aufgenommen wurden:

- „Die deutliche Senkung des Schienenverkehrslärms ist für eine bessere Akzeptanz der Schiene in der Bevölkerung entscheidend. Dabei sind auch die neuen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die gestiegenen Ansprüche der Bevölkerung an das Schutzniveau zu beachten wie auch die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der umweltfreundlichen Schiene gegenüber dem LKW“
- „Es ist zu prüfen, inwieweit die neuen Erkenntnisse, Ansätze und Forderungen zum Schutzniveau Eingang in das Immissionsschutzrecht finden können. Dabei ist auch zu untersuchen, wie die vielfach beklagten Mängel der Verkehrslärmschutzverordnung, wie z.B. die isolierte Betrachtung des zu verändernden Verkehrswegs, d. h. das Fehlen einer Gesamtlärmbewertung oder die wesentliche Änderung nur infolge erheblicher baulicher Eingriffe, d. h. keine Berücksichtigung von betriebsbedingter Pegelerhöhungen oder die fehlende Behandlung der Fernwirkung eines Trassenneu- oder -ausbaus behoben werden können.“
- „Letztlich dürfen als vorbeugende Maßnahme des Gesundheitsschutzes – wie im Straßen- und Luftverkehr bereits gesetzlich eingeführt – auch Betriebsregelungen und -beschränkungen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Hierbei sind jedoch die Besonderheiten des Schienenverkehrs zu berücksichtigen. Kapazitätseinschränkungen und damit verbunden eine Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs ist zu vermeiden“
- „Um die geplanten Vorhaben nunmehr operativ umzusetzen, bedarf es der Fortsetzung des Dialogs. Der gemeinsame Austausch stärkt das Problembewusstsein und trägt dazu bei, umfassende Lösungsstrategien zu entwickeln. Für die nächste Sitzung, vorgesehen im Mai/ Juni 2019, sollen daher zu den geplanten Vorhaben konkrete Projektvorschläge entwickelt, diese vorgestellt und besprochen werden. Die Projekte sollen grundsätzlich bis Ende 2020 abgeschlossen werden. Weitere Treffen der AG 4 werden nach Bedarf stattfinden und dienen sowohl der Information als auch der Begleitung der Projekte.“

1.5. Tagung „Leise Städte und Barrierefreiheit“ am 12. 3.2019 beim Deutschen Blinden und Sehbehinderten Verband e.V. in Berlin

Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen der sichere Verkehrsraum und die Bedarfe der blinden und sehbehinderten Menschen. Die Problematik wurde sehr gut durch Sketche und Filmvorführungen veranschaulicht. An vielen Beispielen wurde gezeigt, wie nicht nur durch bauliche Anpassungen im Straßenraum, z.B. Böden, die mit Bodenplatten mit Rillen und Noppen ausgestattet sind, und die mit dem Blindenstock ertastet werden können, sondern auch akustische Leitsysteme die Fortbewegung erleichtern.

Hierzu gehören die mit taktilen Signalgebern ausgestatteten Fußgängerampeln. Hier ergeben sich aber noch diverse zu lösende Probleme. Die Ampeln sollten mit einem Orientierungston zum leichteren Auffinden bis zu einem Abstand von 4,5 Metern ortbar sein. Hier kommt es immer wieder zu Problemen mit Anwohnern, die wegen der akustischen Belästigung in der Nacht die Geräte zerstören. Aus Sicht des Blindenverbandes ist weiterhin problematisch, dass deshalb die Geräte oft nachts abgeschaltet werden, erst 1/3 aller Anlagen mit taktilen Geräten ausgestattet sind, keine richtungsabhängige Abstrahlung erfolgt oder Altanlagen nicht normgerecht umgebaut werden können. Zum anderen werden Neuerungen nicht standardmäßig berücksichtigt. Über eine App oder ein „Ein-Knopf-Gerät“ ließe sich z.B. die Lautstärke regeln, statt ein Dauertackern auszulösen. Hilf-

reich ist auch, dass beim Überqueren der Straße an Ampeln von der gegenüberliegenden Seite ein Signal ausgestrahlt wird, das die Richtungsortung beim Überqueren erleichtert.

Von einem anderen interessanten Projekt wussten die Berliner Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Blinden und Sehbehinderten-Verband zu berichten. Auf einer Straßenbahn- und einer Buslinie wurde in einem einjährigen Versuch mit Ansagen speziell für sehbehinderte und blinde Fahrgäste experimentiert. An den Fahrzeugen gibt es die Information zur Fahrtrichtung nach dem Öffnen der Türen, so dass vor dem Bus oder der Tram Wartende die entsprechende Linie erkennen. Hier gab es jedoch u.a. das Problem, dass die Abstrahlcharakteristik mehrfach geändert werden musste, um zum einen von den Sehbehinderten besser gehört zu werden, und zum anderen auch die im Bus sitzenden Fahrgäste durch die ständigen sich wiederholenden Ansagen nicht zu belästigen. Um Anwohner nicht zu beeinträchtigen, wurde die Lautstärke abhängig von den Umfeldgeräuschen geregelt.

An den Haltestellen kommen die Ansagen per Knopfdruck. Die Anlagen sind in der Regel in die Haltesäulen integriert. Neben der aktuellen Uhrzeit nennt das System die nächsten Abfahrten und die Abfahrtzeitenzeiten. Auch in anderen Städten, wie Potsdam und Erfurt, wird seit längerem ähnlich verfahren.

Zum 1.7.2019 tritt die EU-Verordnung in Kraft, nach der Elektrofahrzeuge im Geschwindigkeitsbereich bis 20 Km/h und beim Rückwärtsfahren verbrennungsmotorenähnliche Geräusche bis zu einem Maximalpegel von 75 dB(A) von sich geben müssen. Die für die elektrisch betriebene Kfz (zur Personen- und Güterbeförderung) vorgeschriebenen akustischen Warnsysteme (AVAS) entsprechen einer Forderung der Blindenverbände: Die Wahrnehmung von differenzierten Geräuschen sehen sie als Voraussetzung für ein autonomes Handeln und Bewegen im Straßenverkehr, sodass sie anderen Verkehrsteilnehmern gleichgestellt sind. Die TU Dresden stellte hierzu Untersuchungsergebnisse vor, die veranschaulichten, dass durch Richtungslautsprecher und auf den Umgebungslärm angepasste Signale die Lärmbelastung eingegrenzt werden könnte. Da in Städten, selbst in Wohnstraßen, hohe Umgebungslärmpegel vorherrschen, ist davon auszugehen, dass das abgestrahlte Signal relativ laut sein muss, um gehört zu werden (für richtungsabhängiges Hören muss es größer 11 dB(A) gegenüber dem Umgebungsgeräusch sein).

Da in Städten wie Berlin in Wohngebieten in der Regel Spielstraßen ausgewiesen werden, bundesweit zunehmend Fahrradstraßen und Shared Space Zonen eingerichtet werden, wird oft Schrittgeschwindigkeit < 20 km/h gefahren. Das bedeutet künftig bei 80-90 % E-Fahrzeuganteil eine neue Geräuschkulisse. Die Problematik wurde auf der Podiumsdiskussion erörtert, wobei der ALD den Lärmschutz vertreten hat.

Bernd Lehming

1.6. Positionen zu den Acoustic Vehicle Alert Systems (AVAS) im Meinungsbarometer

Unter dem Link des Meinungsbarometers https://www.meinungsbarometer.info/beitrag/Wie-E-Autos-smart-klingen-koennten_3338.html finden sich verschiedene Positionen zu den akustischen Warnsystemen für elektrische Fahrzeuge bei niedrigen Geschwindigkeiten, u. a. auch vom ALD.

1.7. Podiumsdiskussion zur Lärmaktionsplanung am 9.4.19 von 18:30–20:30 Uhr im Bürgertreff Altona in Hamburg

In einen Impulsreferat wurden neben einigen grundsätzlichen Fakten zum Lärm die Historie des Lärmaktionsplans Hamburg erläutert und eine Beurteilung des ursprünglichen 12-Punkte-Plans des Strategischen Lärmaktionsplans der Jahre 2013 bis 2018 (https://www.hamburg.de/laermaktionsplan/resümiert) vorgestellt und was davon umgesetzt wurde.

Auch in Hamburg, wie in anderen Ballungsräumen, dominiert der Straßenverkehr die lärmbelasteten Anwohner (> 70 dB(A) L_{den} → 33.000 Anwohner; > 65 dB(A) L_{den} → 113.000 Anwohner; > 65 dB(A) L_{night} → 133.000 Anwohner). Danach folgt der Schienen- und Luftverkehr. Obwohl laut Lärmkarte 2012 die Zahl der Lärmbelasteten durch den Luftverkehr mit 2.700 Einwohnern > 65 dB(A) L_{den} und 800 Einwohnern > 55 dB(A) L_{night} deutlich hinter der Zahl der Lärmbelasteten durch

Straßen- und Schienenverkehr zurück bleibt, scheinen sich hier die Betroffenen am stärksten organisiert gegen die Lärmbelastung zu wehren.

In einem 12-Stufenplan wurden für Hamburg alle ordnungspolitisch und technisch zu realisierende Maßnahmen bis hin zu einem Programm zum passiven Schallschutz beschrieben. Es fällt allerdings auf, dass überwiegend eine konkrete Verortung der Maßnahmen fehlt. Die Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen ist erschwert, weil bis dato erst an einem gesamtstädtischen Verkehrsmodell gearbeitet wird. Einen Schwerpunkt stellt die Integration verkehrlicher Maßnahmen in den zu erarbeitenden Verkehrsentwicklungsplan dar. Daneben wurde festgestellt, dass das Programm zum passiven Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster) wenig genutzt wird, weil die Förderquote zu niedrig ist. Entscheidende konkrete Fortschritte soll der Aktionsplan der 3. Stufe bringen, der in Kürze zur Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt wird.

Jens Kerstan, Senator der Behörde für Umwelt und Energie, macht deutlich, dass durch die unterschiedliche politische Zuständigkeit der Ressorts (ordnungspolitische Anordnung beim Senator für Inneres, verkehrliche Umsetzung beim Verkehrssenator) die Maßnahmen nur sehr zögerlich umgesetzt werden, da die Umweltbehörde selbst über keine Rechtsgrundlagen zur Durchsetzung verfügt. Als Beispiel sei die Ausweisung der ersten konkreten T-30 Strecken aus Lärmschutzgründen genannt, wovon sich erst eine in der Erprobung befindet. In Berlin sind dagegen zum Schutz gegen Lärm an Hauptverkehrsstraßen schon 106 km T-30 Strecken (7% der Streckenlänge der Hauptverkehrsstraßen) angeordnet.

Bemerkenswert im Gegensatz zu anderen Lärmaktionsplänen ist die Hamburger Initiative zum nahe der Stadt gelegenen Flughafen. Es werden bei verspäteter Landung, zur Zeit des Nachtlandverbotes, grundsätzlich Strafgebühren in fünfstelliger Höhe ausgesprochen, die die Fluggesellschaften dazu veranlassen sollen, sich an das Nachtflugverbot zu halten. Gegenwärtig gibt es bei der Umsetzung noch Vollzugsprobleme. Die Initiative wird bundesweit von allen Flughafennutzern und -betreibern aufmerksam verfolgt.

Frau Dr. Philine Gaffron, Oberingenieurin am Institut für Verkehrsplanung, spracht über die soziale Dimension des Lärms und warum die Lärmreduzierung dringend geboten ist (u.a. soziale Spannungsfelder und - Entmischung der betroffenen Bevölkerung, verringerte Mieteinnahmen, Wertminderung von Immobilien); allgemein und mit HH-Bezug (Schwerpunkt Straße/Verkehr).

Bernd Lehming, Mitglied im Arbeitsring Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik, berichtet über die Erfahrungen aus der Begleitung des Lärmminderungsplans in Berlin und machte Vorschläge für Hamburg.

Manfred Braasch, Landesgeschäftsführer des BUND HH stellt die Aktivitäten/Forderungen des BUND bzgl. Lärmbekämpfung vor und verwies auf die Möglichkeit der Unterstützung dieser Arbeit durch den BUND.

Bernd Lehming

2. THEMEN

2.1. Motorradlärm in Tirol

Die Tiroler Landesregierung und der Österreichische Arbeitsring für Lärmbekämpfung ÖAL haben am 10.05.2019 eine Studie zum Motorradlärm im Außerfern publiziert:
https://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/esa/laerm/motorradlaermstudie-2019/

Die Region Außerfern ist mit dem Bezirk Reutte deckungsgleich, einem politischen Bezirk des österreichischen Bundeslandes Tirol. Sie bezeichnet das Tal zum historischen Anstieg des Fernpasses. Der Bezirk wird hoch belastet vom Motorradlärm, besonders an Wochenenden. Das folgende Bild 2.1 zeigt die Expositions-Wirkungskurve für den Motorradlärm im Vergleich zum Autolärm. Sie ist das Ergebnis einer Befragung der Bevölkerung (571 Personen) mit der gebräuchlichen 5-teiligen verbalen Skala entsprechend den Empfehlungen der ICBEN (International Commission on Biological Effects of Noise) – gefragt wird, ob die Störung als „äußerst/stark/mittelmäßig/etwas“ oder „überhaupt nicht“ empfunden wird.

Die Expositionen wurden mit den Emissionsannahmen von CNOSSOS-EU berechnet, die auf Grund von Kontroll-Messungen für die Motorräder um 4 dB(A) angehoben worden sind. Im Diagramm sind die Prozentzahlen der stark und äußerst Gestörten (HA – Highly-Annoyed) in Abhängigkeit von der Belastung an Sonntagen dargestellt. Die Störungen durch Motorradlärm betragen bei gleichem Pegel das 2,5 bis 4,3fache der Störung durch Autolärm

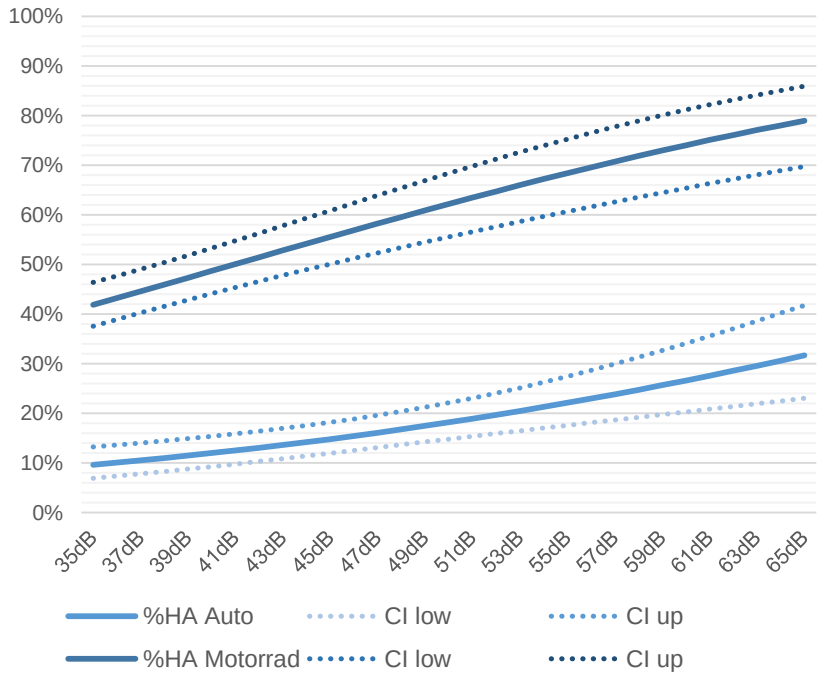

Bild 2.1: Expositions-Wirkungs-Kurven für Motorrad- und Autolärm im Unterfern: Prozentsatz der stark Gestörten (Highly Annoyed – HA) in Abhängigkeit vom Beurteilungspegel $L_{rT,13h}$ an den Sonntagen von Juni bis September von 6 bis 19 Uhr, adjustiert nach Alter, Geschlecht und subjektiver Einschätzung der eigenen Lärmempfindlichkeit, Konfidenzintervalle CI für 95%.
(© Lechner/Schnaiter, Motorradlärmstudie Unterfern 2019, S. 3)

2.2. Danke Europa! Das ALD-Bild zur Europawahl am 26.05.2019

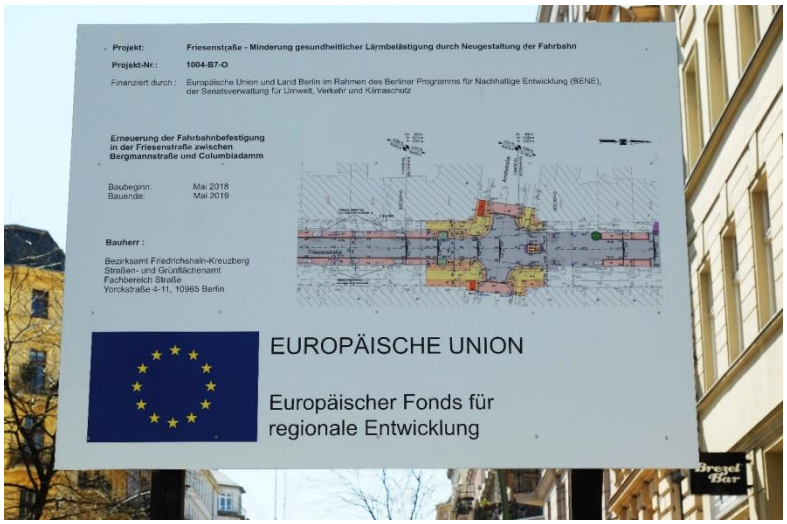

Bild 2.2: Hinweisschild zur Förderung des Europäischen Regionalfonds **EFRE** für die Fahrbahnerneuerung in der Friesenstraße in Berlin-Kreuzberg zur „Minderung gesundheitlicher Lärmbelästigung“ (© M. Jäcker, 23.04.2019)

Die mit der Lärmaktionsplanung in Berlin Vertrauten wissen, dass die Friesenstraße dabei einen besonderen Stellenwert hat. Anfangs nicht einmal Teil der Lärmkartierung in der 2. Runde der Lärmaktionsplanung in Berlin (2013 bis 2018), da keine Hauptverkehrsstraße, war die Friesenstraße der am meisten bewertete Ort des Straßenverkehrslärms in der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Zebralog GmbH & Co. KG (2013): Auswertungsbericht Berlin wird leiser: aktiv gegen Verkehrslärm https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/download/laermaktionsplan/lap_leises_berlin_auswertung.pdf). „Reklamiert werden in den Beiträgen die hohe Lärmbelastung durch das Verkehrsaufkommen in Verbindung mit dem schlechten Fahrbahnbelag und hohen Geschwindigkeiten [die Friesenstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone]; die hohe Lärmbelastung wird als deutliche Einschränkung der Lebensqualität in diesem Bereich empfunden. Als Gegenmaßnahmen wird hauptsächlich die **Unterbindung von Durchgangsverkehren** durch eine Sperrung in Höhe Zossener Straße eingefordert, vereinzelt auch Geschwindigkeitskontrollen, eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit und eine Fahrbahnsanierung. Bedingt durch die verkehrlichen Anforderungen ist eine Sperrung der Friesenstraße in Höhe der Zossener Straße, mit Einbindung in das Modellprojekt Begegnungszone Bergmannstraße, nicht realisierbar. Insofern wird eine **Fahrbahnsanierung** in Verbindung mit einer Neugestaltung des Straßenraums angestrebt, hierzu gab es erste Abstimmungen mit dem Bezirk und der Verkehrsverwaltung, siehe auch Ausführungen hierzu im Lärmaktionsplan“ (Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2014): Anhang 9 d - Lärmaktionsplan Berlin 2013 - Auswertung ‚Öffentliche Auslegung’ – Friesenstraße, https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/download/laermaktionsplan/anhang_9_d_auswertung_friesenstrasse.pdf).

Die Erneuerung des Fahrbahnbelags der Friesenstraße soll bis zum Mai 2019 abgeschlossen sein, auch wenn die lokale Bürgerinitiative nach wie vor für eine Sperrung des Durchgangsverkehrs plädiert.

2.3. Verkehrsministerkonferenz (VMK) fordert eine Aktualisierung des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II von 2009

Einige Umwelt- und Verkehrsverbände hatten sich vor der Bundestagswahl 2013 auf ein Positionspapier zur Lärmschutzpolitik geeinigt. Unter den übergeordneten Kernforderungen der Umwelt- und Verkehrsverbände für eine harmonisierte und verbindlich geregelte Verkehrslärmschutzpolitik war auch die „Fortschreibung des Nationales Verkehrslärmschutzpakets unter Beteiligung der Umwelt- und Verkehrsverbände“. Dies wurde wie folgt begründet:

„In Deutschland (wie auch in der EU) fehlt eine Gesamtstrategie zum Lärmschutz, die alle Akteure einbindet (UN, EU, Bund, Länder, Gemeinden, Verursacher, Betroffene). Das BMVBS [heute BMVI] hat zwar für den Verkehrslärm ein Nationales Verkehrslärmschutzpaket aufgestellt (Version NVLärmSchP II von 2009). Dieses genügt aber in zentralen Punkten nicht dem Konzept einer Gesamtstrategie. So benennt das NVLärmSchP II keine absoluten Lärmschutzziele. Andererseits gilt: "Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket ist weiterhin auf Dialog und Entwicklung angelegt". Deshalb wäre die Fortschreibung des NVLärmSchP II mit Beteiligung aller Akteure ein wichtiger Schritt zur Entwicklung einer harmonisierten und verbindlich geregelten Gesamtstrategie zur Minderung des Verkehrslärms."

Es ist deshalb zu begrüßen, dass jetzt auch die „Politik" eine Aktualisierung des Verkehrslärmschutzpakets II von 2009 fordert. Die VMK „ist der Auffassung, dass das Verkehrslärmschutzpaket II aufgrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung sowie der technischen und verkehrlichen Entwicklungen fortentwickelt werden muss."
„Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, gemeinsam mit den Ländern das Verkehrslärmschutzpaket II aus dem Jahr 2009 zu evaluieren und im Jahr 2020 zu aktualisieren."

(Beschlüsse der VMK vom 04./05.04. 2019,
https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/19-04-04-05-vmk/19-04-04-05-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

2.4. Wie laut ist der Schienenverkehr in Deutschland wirklich?

Der ALD hat schon mehrfach über das Gesamtkonzept der Bundesregierung zur Minderung des Schienenverkehrslärms in Deutschland berichtet. Seit dem 23.April 2019 ist nun ein weiterer Baustein in diesem Konzept in Funktion. Seit diesem Tag sind die Ergebnisse von 6 Messstationen an Eisenbahnstrecken (in Andernach, Lahnstein, Bad Hersfeld, Radebeul, Emmendingen und Rosenheim) online unter dem Link https://www.laerm-monitoring.de/ verfügbar. Insgesamt sind 19 Messstationen geplant, mit denen die Geräuschemissionen von mehr als zwei Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs erfasst werden („Bahnlärm-Monitoring"). Seit dem 03. 05.2019 sind die Messstationen Telgte und Karlstadt hinzugekommen.
Die Messungen werden im Auftrag des Eisenbahn-Bundesamtes durchgeführt.

Die Messungen haben vorrangig die Funktion zu zeigen, inwieweit die lärmmindernde Umrüstung der Güterwagen vorangekommen ist. Dazu werden die Vorbeifahrtpegel der Züge gemessen, die die Stationen passieren. Der Messabstand beträgt 7,5 m von der Mittellinie des befahrenen Gleises, in Übereinstimmung mit der internationalen Norm DIN EN ISO 3095 zur Messung der Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen. Der durchschnittliche Vorbeifahrtpegel wird als Transit Exposure Level TEL in dB(A) ermittelt, das ist eine Mittelung der Geräusche während der Expositionsdauer T_{TEL}, in Bild 2.4 gelb gekennzeichnet[4]. Zusätzlich wird der maximale Pegel während der Zugvorbeifahrt gemessen. Aus den Messdaten werden die Mittelungspegel für bestimmte Zeitabschnitte gebildet. Die Echtzeitpegel sind jeweils für die Zeitdauer der letzten 24 h abrufbar.

Die folgende Grafik zeigt die Auswertung der 166 Güterzugvorbeifahrten an der Messstation Andernach im Mittelrheintal zwischen 23:00 Uhr am 09.05.2019 und 23:14 am 10.05.2019. Dargestellt ist die Häufigkeitsverteilung in Pegelklassen von 3 dB(A) Breite der Vorbeifahrtpegel TEL_{80}, d. h. der auf die Bezugsgeschwindigkeit von 80 km/h normierten TEL. Bemerkenswert ist die große Spannbreite der Vorbeifahrtpegel mit einem Minimalwert von 75,4 und einem Maximalwert von 97,9 dB(A), der sich nicht allein dadurch erklären lässt, dass der lauteste Zug sich aus Güterwagen mit Graugussklotzbremsen und der leiseste aus Wagen mit alternativen Bremssystemen zusammensetzt. Der energetisch gemittelte und mit den Zuglängen gemittelte TEL_{80} beträgt 87,5 dB(A). Die Maximalpegel der Vorbeifahrten liegen zwischen 81,5 und 103,5 dB(A). Der 24-h-Mittelungspegel beträgt 73,1 dB(A).

[4] Exakt ist es das „Zeitintervall, beginnend zum letzten vor der Vorbeifahrt gemessenen Zeitpunkt, bei dem der ....Schalldruckpegel 10 dB(A) geringer ist als im Moment der Einfahrt des Zuges in den Messquerschnitt und endend mit dem Zeitpunkt, an dem der Schalldruckpegel erstmals 10 dB(A) geringer ist als der Schalldruckpegel zum Zeitpunkt, an dem der Zug den Messquerschnitt verlässt" (E DIN 38452-1:2018-03))

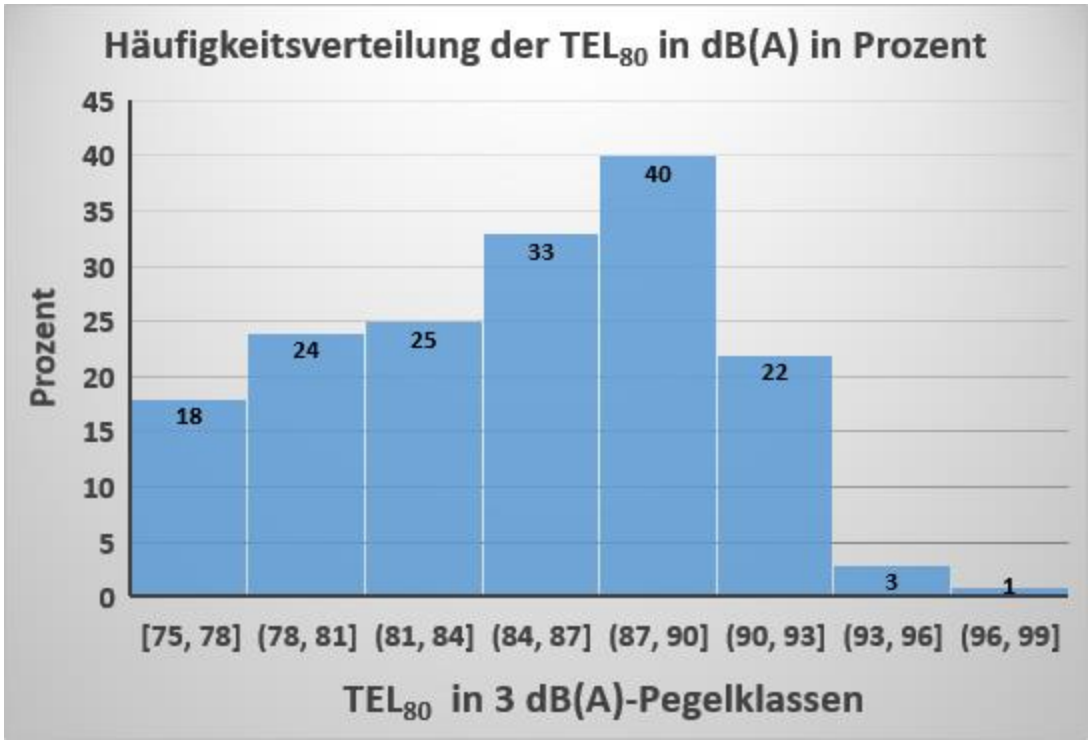

Bild 2.3: Häufigkeitsverteilung der geschwindigkeitsnormierten Vorbeifahrtpegel TEL_{80} in Pegelklassen von 3 dB(A)-Breite von 166 Güterzügen am 09./10.05.2019 an der Messstation Andernach im Mittelrheintal (Eigene Umrechnung und Klassifizierung der Daten vom 09./10.05.2019 unter https://www.laerm-monitoring.de/)

Bild 2.4 zeigt den Verlauf des AF-bewerteten Vorbeifahrtpegels für einen Güterzug an der Messstation Andernach am 11.05.2019 um 13:52 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h, einem TEL von 87,5 dB(A) und einem Maximalpegel von 93,1 dB(A). Der Zug setzt sich offensichtlich aus lauten und leiseren Güterwagen zusammen, die sich um mehr als 10 dB(A) in den Emissionen unterscheiden. Der auf 80 km/h normierte TEL_{80} beträgt 87,0 dB(A) und liegt im Mittelfeld der Emissionen.

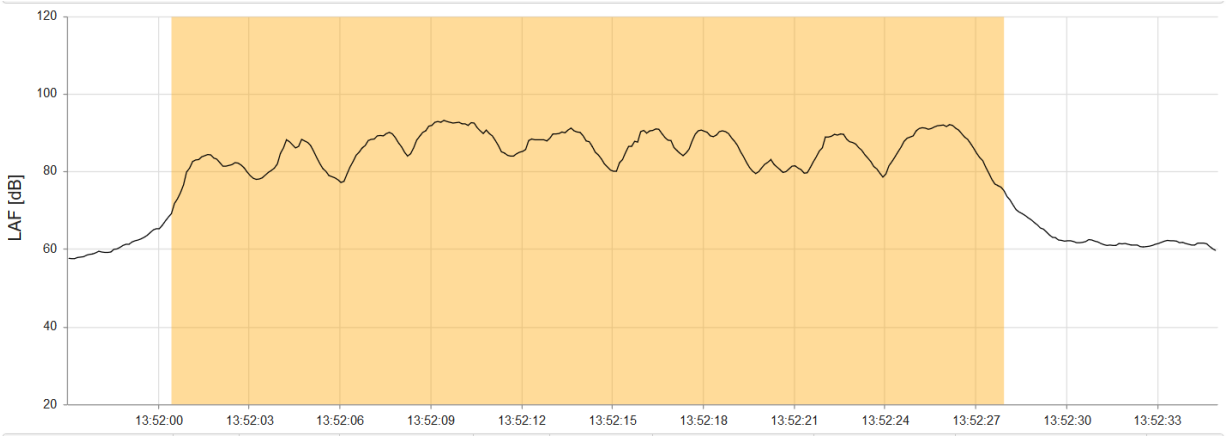

Bild 2.4: Verlauf des AF-bewerteten Vorbeifahrtpegels eines Güterzugs an der Messstation Andernach am 11.05.2019 um 13:52 Uhr (Quelle: https://www.laerm-monitoring.de/ – wegen der Löschung der Daten der Vorbeifahrten, die älter als 24 h sind, nicht mehr verfügbar)

2.5. Wir müssen wohl wieder „aktiv“ werden – Teil 2

Im Newsletter 5/2018 (Nr. 22) hatten wir bereits ausführlich über die Bestrebungen berichtet, bei der Mammutaufgabe, bezahlbaren Wohnraum in unseren Ballungszentren zu schaffen, nach der Einführung des Urbanen Gebiets MU im Jahr 2017 das Schutzniveau durch weitere Modifikationen der Rechtsvorschriften zu lockern.

Auf der Sitzung der **Bauministerkonferenz** am 22. Februar 2019 in Berlin wurde zum Tagesordnungspunkt 10: „Anpassung der TA Lärm .... an die Erfordernisse einer nachhaltigen Stadt- und Ortsentwicklung“ gefordert:

- „Anpassung des Bundesimmissionsschutzrechtes (BImSchG und/oder TA Lärm), die es ermöglicht, Lärmgrenzwerte bei an Gewerbebetriebe heranrückende Wohnbebauung durch passive Schallschutzmaßnahmen einzuhalten.“
- „Ergänzung der Technischen Anleitung Lärm Im Rahmen einer Novellierung der TA Lärm - auf Basis einer Anpassung des BImSchG - muss der Messpunkt zur Beurteilung entsprechend bautechnischer und planungsoptimierter Lösungen (z. B. Hamburger/HafenCity-Fenster) zur Realisierung von Innenentwicklungspotentialen differenzierter betrachtet werden können.“

„Die Bauministerkonferenz bittet die Umweltministerkonferenz der Länder, eine gemeinsame Arbeitsgruppe einzurichten mit dem Ziel, auf Basis dieses Beschlusses Vorschläge für eine Flexibilisierung ...[der] Richtlinien unter Berücksichtigung von Umweltstandards und der Erforderlichkeit einer nachhaltigen wohnungsbau- und städtebaulichen Entwicklung der Gemeinden zu erarbeiten. Die Vorschläge sollen als gemeinsame Vorschläge von Bauminister- und Umweltministerkonferenz an den Bund weitergeleitet werden.“

(Beschlüsse der Bauministerkonferenz:
https://www.bauministerkonferenz.de/Dokumente/42322357.pdf)

Auf der 92. **Umweltministerkonferenz** am 10. Mai 2019 in Hamburg wurde der Bitte der Bauministerkonferenz zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit einem **modifizierten** Arbeitsauftrag entsprochen:

„Die Umweltministerkonferenz nimmt den Vorschlag der Bauministerkonferenz für eine gemeinsame Arbeitsgruppe zu Zielkonflikten zwischen Innenentwicklung und Immissionsschutz (Lärm und Geruch) auf. Sie bittet die LAI [Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz], die Arbeitsgruppe unter Mitwirkung des BMU und unter Einbeziehung des BMI und der Bauressorts der Länder zu leiten.

Die Arbeitsgruppe soll prüfen, ob und welche Hindernisse einer nachhaltigen wohnungs- und städtebaulichen Entwicklung durch Umweltstandards in der TA Lärm – insbesondere nach Einführung der Geräuschimmissionsrichtwerte für Urbane Gebiete – und in der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) entgegen stehen, und Vorschläge entwickeln, auf welche Weise eine wohnungs- und städtebauliche Entwicklung **ohne Absenkung von Umweltstandards** möglich ist.“
(https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/vorlaeufiges-ergebnisprotokoll-umk-hamburg-100519_2_1557485947.pdf)

In ihrer Presseinformation vom 08.05.2019 berichtet die **Bundesstiftung Baukultur**, dass 50 Stadtbauräte, Dezernenten und Planungsamtsleiter aus über 40 deutschen Städten die „Düsseldorfer Erklärung zum Städtebaurecht“ unterzeichnet haben. „Sie fordern eine grundlegende Novellierung der Baunutzungsverordnung BauNVO und der Verwaltungsvorschrift TA-Lärm, damit in Zukunft schöne und lebensfähige Stadtquartiere planbar werden und nicht an überholten planungsrechtlichen Restriktionen scheitern.“ (https://www.bundesstiftung-baukultur.de/presse/erstmals-fordern-50-stadtbauraete-planungsdezernenten-gemeinsam-von-der-bundespolitik)

„Für die grundsätzlich notwendige funktionale Mischung im Stadtquartier muss es möglich werden, die gewerbliche Betätigung (z.B. moderne emissionsarme Produktionsweisen) zurück in die Stadt zu holen.“ „Grundsätzlich bedarf es der Zulässigkeit des **passiven** Lärmschutzes zum Schutz von Gewerbelärmemissionen, um die funktionale Mischung im Stadtquartier zu ermöglichen, denn die Lebensfähigkeit der Europäischen Stadt wird erst durch die funktionale Mischung und Vielfalt ermöglicht.“

Die Einführung des Urbanen Gebiets reicht den Unterzeichnern der „Düsseldorfer Erklärung“ offensichtlich noch nicht, sie plädieren für eine grundsätzliche Aufhebung der Beschränkungen der Baudichte. Man würde meinen, dass gerade die „modernen emissionsarme Produktionsweisen“ die Einhaltung anspruchsvoller Außenpegel bei den Geräuschimmissionen leichter ermöglichen würden. Über den Zusammenhang von „Lebensfähigkeit“ – wäre nicht Lebensqualität der bessere Begriff? – und städtischem Lärm findet sich leider nichts in der Erklärung.

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Urteil des Verwaltungsgerichts Karlsruhe vom 17.12.2018 – 1 K 4344/17: Autoposer kann aus der Innenstadt verbannt werden

Das Verwaltungsgerichts Karlsruhe hat am 04.02.2019 die Gründe des Urteils vom 17.12.2018 - 1 K 4344/17 - bekannt gegeben. „In seinem Urteil hatte das Verwaltungsgericht die Klage eines Autofahrers aus Ludwigshafen abgewiesen, der sich gegen das Verbot der beklagten Stadt Mannheim gewandt hatte, bei der Benutzung von Fahrzeugen unnötigen Lärm oder vermeidbare Abgasbelästigungen im Mannheimer Stadtgebiet zu verursachen.

Zur Begründung ihres Verbots vom 22.09.2016 hatte sich die Stadt Mannheim auf § 30 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung - StVO - berufen, der es verbietet, bei der Benutzung von Fahrzeugen unnötigen Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen hervorzurufen. Zuvor war der Jaguar F-Type des Klägers zwischen dem 28.07.2016 und dem 24.08.2016 vierzehn Mal durch Bürgerinnen und Bürger der Mannheimer Innenstadt bei der Polizei gemeldet worden, weil diese sich durch Lärm bei dessen Benutzung gestört fühlten. Auch örtliche Polizeidienststellen hatten mehrmals von Amts wegen das bezeichnete Fahrzeug des Klägers gemeldet. Den polizeilichen Meldungen zufolge hatte der Kläger mit seinem Fahrzeug unter anderem auf dem Mannheimer Cityring nachts während einer Rotlichtphase „unnötig Gas“ gegeben, sei „mit durchdrehenden Rädern“ und „laut aufheulendem Motor“ unterwegs gewesen, habe „übermäßig stark beschleunigt“ und sei mehrfach durch „unnötig starke Gasstöße“ aufgefallen.

Zur Begründung seines die Klage des Autofahrers abweisenden Urteils hat die 1. Kammer des Verwaltungsgerichts nun ausgeführt: Unzumutbar könne der durch ein Fahrzeug verursachte Lärm insbesondere dann sein, wenn dieser – wie im Fall des Klägers – durch das Hochjagen des Motors im Leerlauf, hochtouriges Fahren in niedrigen Gängen, sehr starkes Beschleunigen mit durchdrehenden Reifen, plötzliches Abbremsen mit einhergehendem Reifenquietschen und hohe lärmverursachende Kurvengeschwindigkeiten hervorgerufen werde. In der Regel würden zusammen mit den genannten unnötigen Lärmbelästigungen auch vermeidbare Abgasbelästigungen auftreten. Die in § 30 Absatz 1 StVO enthaltenen Verbote knüpften dabei nicht an die Beschaffenheit des Fahrzeugs, sondern an ein Verhalten des Fahrzeugführers an. Ein Verstoß gegen § 30 Absatz 1 StVO könne deshalb auch dann vorliegen, wenn das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen sei.

Das persönliche Bedürfnis des Klägers, mit seinem Auto zu „posen“, habe im Rahmen der Gesamtbeurteilung außer Betracht zu bleiben oder jedenfalls hinter die schutzwürdigen Belange der Anwohner in der Innenstadt, vor lautem Fahrzeuglärm weitestgehend geschützt zu werden, zurückzutreten.

In der Inanspruchnahme des Klägers liege auch kein Verstoß gegen den in Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes verankerten Grundsatz der Gleichbehandlung. Aus den von der Stadt Mannheim vorgelegten Unterlagen ergebe sich, dass diese nicht nur gegen den Kläger, sondern seit dem Jahr 2016 verstärkt gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Mannheim auch gegen andere sogenannte Auto-Poser vorgehe.

Das Urteil vom 17.12.2018 (1 K 4344/17) ist nicht rechtskräftig. Die Beteiligten können innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg die Zulassung der Berufung beantragen.“

(Quelle:
http://www.vgkarlsruhe.de/pb/,Lde/Startseite/Presse/Mannheim_+Urteilsbegruendung+des+Verwaltungsgerichts+im+sogenannten+Autoposer-Fall+liegt+vor/?LISTPAGE=1220624)

3.2. Weitere Gerichtsurteile

1. Verjährung von passiven Lärmschutzansprüchen aus einem Planfeststellungsverfahren

Anwohner einer Bürgerinitiative an der A 1 in Gelsenkirchen hatten Ihre Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen nicht in Anspruch genommen, weil sie aktive Lärmschutzmaßnahmen erreichen wollten und diesbzgl. weiter verhandelt bzw. gekämpft hatten. Straßen NRW behauptete hier eine 3-jährige Verjährungsfrist und lehnte die in dem Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig festgestellten Ansprüche ab. Das BVerwG hat in dem Beschluss vom 12.2.19 – Az: BVerwG 9 B 25.18 – jedoch entschieden, dass hier analog § 197 Abs.1 Nr. 3 BGB eine 30-jährige Verjährungsfrist gelte! Es verweist diesbzgl. auf die Rechtsprechung des BGH und schließt sich dieser an. Verwaltungsrechtlich war diese Frage noch nicht entschieden worden. In erster Instanz hatte das VG Gelsenkirchen uns Recht gegeben, das OVG Münster dieses Urteil aber wieder aufgehoben.

2. Eisenbahnpfeifen an unbeschrankten Bahnübergängen

Weiterhin hat das OLG Frankfurt in einem Beschluss vom 27.11.18 – Az: 4 U 67/18 das Eisenbahnpfeifen an einem unbeschrankten Bahnübergang in Overath als mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtswidrig eingestuft und eine außergerichtliche Regelung der Beteiligten angeregt. Es wurde eine Verlegung des Bahnüberganges von allen Beteiligten für machbar angesehen, mit der die Haltesichtweiten eingehalten werden und ein Pfeifen daher nicht mehr notwendig ist. Hier waren 7 Jahre Rechtsstreitigkeiten von 3 Anwohnern mit Beweissicherungsverfahren vorangegangen, die obwohl gleichgelagert und z.T. beim selben Landgericht anhängig, unterschiedlich abgeurteilt wurden in den ersten Instanzen. Es wurde sogar behauptet, das Pfeifen sei nicht einem selbständigen Beweisverfahren zugänglich, da es sich nicht um einen Zustand bzw. um dauerhafte Geräusche handle.

Diese Frage musste erst vom Gemeinsamen Senat des OLG Frankfurt entschieden werden durch Beschluss vom 5.10.2017 – Az: 8 W 9/16, da ein Senat meine Beschwerde abgelehnt hatte und in Baden Württemberg ein anderes OLG-Urteil dazu ergangen war. Ergebnis: Eisenbahnpfeifen ist einem selbständigen Beweisverfahren zugänglich.

In einem selbständigen Beweisverfahren zu einem Nachbargrundstück waren durch Gutachten eines vereidigten Sachverständigen Lärmpegel von 73 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts nach der 16. BImSchV, sowie nach TA-Lärm 74 dB(A) tags und 70 dB(A) nachts mit Lärmspitzen bis zu 102 dB(A) tags und nachts festgestellt worden, während dagegen ein Richter des Landgerichtes Frankfurt bei einem Ortstermin nach persönlicher Inaugenscheinnahme keine erheblichen Immissionen bemerken konnte.

Auch diese beiden Beschlüsse des OLG Frankfurt dürften Signalwirkung haben. Die Frage, wie Eisenbahnpfeifen rechtlich einzuordnen ist, war bisher noch nicht geklärt worden. Sowohl die TA-Lärm als auch die 16. BImSchV waren nicht als unmittelbar anwendbar angesehen worden.

Wolfram Sedlak