Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 2/2023

7. Juli 2023

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA 2

1.1. ALD-LÄRMUMFRAGE 2023 ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN 2
1.2. RÜCKBLICK AUF DEN 26. TAG GEGEN LÄRM 2
1.3. ALD-VERANSTALTUNG „LÄRM IN STADT UND LAND“: SAVE THE DATE – 11./12. DEZEMBER 2023 3

2. THEMEN 4

2.1. BERICHT DER EU-KOMMISSION ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE ÜBER UMGEBUNGSLÄRM 4
2.2. EISENBAHN-BUNDESAMT: ERSTE ERGEBNISSE DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ZUR LÄRMKARTIERUNG UND LÄRMAKTIONSPLANUNG DER 4. RUNDE (2022–2024) 4
2.3. START DER LÄRMAKTIONSPLANUNG DER 4. RUNDE IN SACHSEN 5
2.4. BERLINER LÄRMAKTIONSPLAN 2024–2029 (LAP4) 5
2.5. NEUE SUBSTANTIELLE CHANCE ZUR BAHNLÄRMMINDERUNG AN DER QUELLE 8
2.6. LÄRMKONGRESS 2023 „GESUNDHEIT KONSEQUENT SCHÜTZEN“ 11
2.7. BEURTEILUNG UND MINDERUNG DER LÄRMAUSWIRKUNGEN DURCH FREIZEITLÄRM IN STÄDTEN 12
2.8. EINFLUSS DES LÄRMS AUF PSYCHISCHE ERKRANKUNGEN DES MENSCHEN 13
2.9. AKTION „STADTOHR“ DER LÄRMLIGA SCHWEIZ IM SEPTEMBER 2023 IN ZÜRICH 14
2.10. BESCHLUSS DER VERKEHRSMINISTERKONFERENZ ZU TEMPO 30 15
2.11. DIE NEUFASSUNG DER DIN 18005 „SCHALLSCHUTZ IM STÄDTEBAU“ IST ERSCHIENEN 15

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE 19

3.1. SAVE THE DATE: UBA-FORUM „MOBIL & NACHHALTIG“ AM 12. UND 13. JUNI 2024 IN BERLIN 19
3.2. SAVE THE DATE: UBA WORKSHOP „NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR LEBENSWERTE KOMMUNEN – INNOVATIVE LÖSUNGEN FÜR EINE ERFOLGREICHE VERKEHRSWENDE“ AM 13.09.2023 IN DESSAU-ROßLAU 19
3.3. SAVE THE DATE: EISENBAHNWESEN-SEMINAR EWS DER TU BERLIN AM 17.07.2023, 18:00–19:30 UHR 20
3.4. UMZÜGE AUFS LAND ERGEBNISSE EINER UMFRAGE VON IMMOSCOUT 20
3.5. NEUER ATLAS DER EUROPÄISCHEN UMWELTAGENTUR EUA “UMWELT UND GESUNDHEIT“ SEIT DEM 03.05.2023 ONLINE (IN ENGLISCHER SPRACHE) 21
3.6. UMWELT UND GESUNDHEIT 21
3.7. ERSTES INTERNATIONALES MOTORRADLÄRM-EVENT AM 30.04.2023 23
3.8. DEBATTE ÜBER MOTORRADLÄRM: "DIE MACHEN HIER ALLES KAPUTT" 24
3.9. GERÄUSCHBELASTUNG: ORIENTIERUNGSWERTE UND KENNGRÖßEN FÜR DAS ÖFFENTLICHE GRÜN 2023 24
3.10. RASER, POSER UND ILLEGALES TUNING 25
3.11. KAI-OVE KESSLER: DIE WELT IST LAUT; ROWOHLT VERLAG HAMBURG 2023; 428 SEITEN – REZENSION 25
3.12. VOLKER WISSING UND DER LÄRMSCHUTZ 26

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. ALD-Lärmumfrage 2023 erfolgreich abgeschlossen

Die im Frühjahr zur diesjährigen DAGA-Konferenz gestartete Onlinebefragung des ALD zum Thema des Schutzes vor Lärm wurde Ende Mai erfolgreich abgeschlossen. Insgesamt füllten 379 Personen den Fragebogen vollständig aus und beantworteten Fragen zur Zufriedenheit mit der eigenen Wohnumgebung und zu störenden und belästigenden Lärmquellen. Die Teilnehmenden berichteten ihre Meinung darüber, was zum Schutz vor Lärm getan werden sollte und beurteilten die bestehenden Bemühungen. Schließlich gaben die Befragten an, welchen Stellenwert für sie Lärm beim eigenen Kauf und der Nutzung von Geräten hat. Die Befragungsangaben werden derzeit aufbereitet und statistisch zusammengefasst. In der Oktober-Ausgabe des Akustik Journals werden die Befragungsergebnisse vorgestellt.

1.2. Rückblick auf den 26. Tag gegen Lärm

Unter dem Motto „Mach‘ mal leise“ fand am 26. April 2023 der 26. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day statt.

In diesem Jahr wurde neben dem Verkehrslärm der „Lärm im Alltag“ in den Fokus der Aufmerksamkeit gerückt. Dabei ging es aber nicht nur um den Lärm und dessen Entstehung sondern auch um notwendige Maßnahmen, die zur Verbesserung der akustischen Umwelt beitragen.

Bei der zentralen Veranstaltung „Lärm im Alltag“, die die DEGA gemeinsam mit dem Umweltbundesamt durchgeführt hat, standen daher verschiedene Fragestellungen im Mittelpunkt: Welche Möglichkeiten der Geräuschreduktion gibt es in den verschiedenen Lebensbereichen? Welche Maßnahmen führen zu einer Verbesserung der Geräuschsituation? Welche Synergieeffekte können genutzt werden? Was kann jede:r einzelne tun, um die Lärmbelastung nicht nur zu reduzieren, sondern auch um eine angenehme akustische Situation zu gestalten? Welche technischen Entwicklungen und die damit verbundenen Anforderungen an den Immissionsschutz gibt es?

Zwischen 100 bis 130 Teilnehmer:innen verfolgten die digitale Veranstaltung mit insgesamt 5 Fachvorträgen und beteiligten sich vielfach an den Diskussionen.

Leitung: Brigitte Schulte-Fortkamp (Aktionsleiterin Tag gegen Lärm)

Eröffnung und Grußwort: André Fiebig, TGL-Aktionsleitung und Thomas Myck, Umweltbundesamt

Vorträge:

- Mensch, Schall und Lärm
  Sabine Schlittmeier, RWTH Aachen University
- Neue Produkte, neue Anforderungen, neue Probleme?
  Klaus Genuit, HEAD acoustics GmbH
- Lärm von Luft-Wärmepumpen
  Christian Fabris, Umweltbundesamt
- Auswirkungen von Fluglärm auf Kinder
  Susanne Bartels, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
- Stadtklang gestalten
  Thomas Kusitzky, Müller-BBM Industry Solutions GmbH

Die freigegebenen Vorträge werden auf Anfrage von der Geschäftsstelle der DEGA als PDF-Datei zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen des Tag gegen Lärm hat der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) eine Onlinebefragung zum Thema "Schutz vor Lärm" durchgeführt. Jede:r Interessierte konnte an der Befragung teilnehmen. Die Ergebnisse werden im Akustik Journal 3/2023 (Oktober) veröffentlicht.

Der Tag gegen Lärm war auch in diesem Jahr zahlreich in den Medien vertreten. Sowohl in überregionalen als auch in regionalen Zeitungen bzw. Zeitschriften (z.B. Berliner Zeitung, Süddeutsche Zeitung, Tinnitus-Forum) wurden Beiträge zum Tag gegen Lärm veröffentlicht. Fernseh- und Radiobeiträge zum Aktionstag mit Interviewpartner:innen der DEGA waren u.a. im NDR, bei WDR5, im Deutschlandfunk oder bei ARD (Tagesschau) und ZDF (Volle Kanne) zu sehen bzw. zu hören. In den sozialen Medien wurde der Tag gegen Lärm ebenfalls thematisiert (siehe z.B. https://twitter.com/taggegenlaerm).

Auch am 26. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day hat sich gezeigt, dass es wichtig bleibt und ist, auf aktuelle oder bereits seit langem existierende Lärmprobleme aufmerksam zu machen.

Ein herzliches Dankeschön geht an alle Akteur:innen! Besonders möchten wir uns auch in diesem Jahr bei den Förderern und Sponsoren bedanken und last, but not least beim Gesundheitsladen München, der erneut so viele Aktionen in München und Umgebung organisiert hat.

Der Termin des 27. „Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day“ steht bereits fest. Er wird am 24. April 2024 stattfinden.

Brigitte Schulte-Fortkamp, André Fiebig, Evelin Baumer

1.3. ALD-Veranstaltung „Lärm in Stadt und Land“ SAVE THE DATE – 11./12. Dezember 2023

Der ALD wird am 11. und 12. Dezember 2023 gemeinsam mit dem Sächsischen Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft die Veranstaltung „Lärm in Stadt und Land“ durchführen.

Detaillierte Informationen zur Anmeldung und zum Programm werden zeitnah auf der Website des ALD bekannt gegeben.

2. THEMEN

2.1. Bericht der EU-Kommission über die Durchführung der Richtlinie über Umgebungslärm

Die Europäische Kommission hat im März 2023 ihren 3. Bericht über die Durchführung der Richtlinie über Umgebungslärm (ULR) vorgelegt:

Europäische Kommission (2023): Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung der Richtlinie über Umgebungslärm gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2002/49/EG.

Brüssel, den 20.3.2023

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:3b081741-c715-11ed-a05c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

Die zentralen Aussagen des Berichts sind:

- Die Geräuschexposition in der EU ist relativ stabil geblieben und damit nicht gesunken.
- Die ULR wird nur unzureichend umgesetzt: Die Kommission hat gegen 15 Mitgliedstaaten (u.a. Deutschland) Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender Umsetzung eingeleitet (7 davon inzwischen eingestellt).
- Als Ziel der Bekämpfung des Verkehrslärms in der EU wird auf den Aktionsplan für Schadstofffreiheit von 2021 (EU-Kommission (2021): Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“. Brüssel, den 12.5.2021) verwiesen. Danach soll die Zahl der Menschen, die einer chronischen Belastung durch Verkehrslärm ausgesetzt sind (L_{den} > 55 dB(A)), bis 2030 gegenüber 2017 um 30 % gesenkt werden.
- Dieses Ziel wird mit den bisher eingeleiteten Maßnahmen nicht erreicht, Hauptproblem ist der Straßenverkehr.
- Für das Ziel „*ist eine Kombination von Maßnahmen notwendig, darunter strengere Lärmvorschriften für den Straßenverkehr, eine bessere Stadt- und Verkehrsplanung und eine deutliche Verringerung des Straßenverkehrs sowie weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen in Städten*“ (S. 15).
- „*Insbesondere müssen die Rechtsvorschriften für Reifen gestärkt werden, um den maximalen Nutzen zu erzielen, denn dies ist die kosteneffektivste Lärmminderungsmaßnahme*“ (S. 16).
- Die neue Bewertung der Lärmwirkungsforschung in den „Environmental Noise Guidelines for the European Region“ der WHO Europe von 2018 nennt Zielwerte zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken durch Verkehrslärm, die unter den Kartierungsschwellen der ULR liegen.

Mindestens aus den beiden letzteren Punkten ergibt sich Handlungsbedarf für die EU selbst. Dazu macht der Bericht bedauerlicherweise keine Vorschläge.

2.2. Eisenbahn-Bundesamt: Erste Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 4. Runde (2022–2024)

Im ALD-Newsletter 1/2023 hatten wir auf die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes hingewiesen. Diese wurde am 24. April 2023 beendet. Inzwischen liegen erste Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Insgesamt sind etwa 12.500 Beteiligungen im EBA eingegangen.

Das weitere Vorgehen des EBA: „*Nach der Auswertung der ersten Beteiligungsphase veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt Ende des Jahres 2023 den Entwurf seines Lärmaktionsplanes. Daran anschließend findet die zweite Beteiligungsphase statt. In dieser Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung können Bürgerinnen und Bürger den Entwurf bewerten und eine Rückmeldung zum Verfahren geben. Die Veröffentlichung des finalen Lärmaktionsplanes ist für den 17. Juli 2024 vorgesehen.*“ (Newsletter des EBA an die Teilnehmenden am 11.05.2023).

In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung der 3. Runde gab es noch 38.678 Beteiligungen (siehe EBA „Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes 2017/2018“, Februar 2018, S. 37). Über die Gründe des Rückgangs mag man spekulieren. Eine positive Interpretation

wäre, ihn u.a. als Resultat der deutlichen Minderungserfolge durch die Umrüstung und das inzwischen eingetretene Verbot der lauten graugussklotzgebremsten Güterwagen seit dem 13.12.2020 zu sehen.

2.3. Start der Lärmaktionsplanung der 4. Runde in Sachsen

Das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie hat die Auftaktveranstaltung zur Lärmaktionsplanung (LAP) der 4. Runde am 5. April 2023 in Dresden durchgeführt und die Präsentationen auf der Internetseite https://www.umwelt.sachsen.de/veranstaltungen-des-lfulg-zu-den-themenbereichen-larm-licht-erschutterungen-6724.html#a-6725 bereitgestellt.

Zielgruppen der Veranstaltung waren vor allem die Gemeinden in Sachsen, die gesetzlich zur Lärmaktionsplanung verpflichtet sind, aber auch die mit der Lärmaktionsplanung befassten Fachbehörden, Planungs- und Ingenieurbüros sowie Interessensverbände und die interessierte Öffentlichkeit. Es hatten sich mehr als 150 Teilnehmer:innen zur Veranstaltung angemeldet.

In den zehn Vorträgen und Präsentationen wurde das gesamte Spektrum der LAP behandelt, von den besonderen Herausforderungen für die Kartierung bis zu Erfahrungsberichten der bisherigen Praxis der LAP. In den 16 Jahren seit der ersten Runde der LAP ist ein vielfältiges Instrumentarium zur Reduktion der Geräuschbeeinträchtigungen entwickelt worden. Die zentrale Botschaft des Sächsischen Staatsministeriums für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft SMEKUL: Lärmaktionsplanung lohnt sich!

Von besonderem Interesse mag die Präsentation des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sein, in dem die Handlungsspielräume des Verkehrsressorts hinsichtlich der LAP dargestellt worden sind. Sowohl bei den straßenverkehrsrechtlichen wie auch bei den infrastrukturbezogenen (leisere Straßendecken, Lärmschutzwände usw.) Maßnahmen sind vielfältige Vorgaben zu beachten, die die autonomen Entscheidungen der Gemeinden nicht immer erleichtern. Hier ließe sich offensichtlich noch viel verbessern.

2.4. Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP4)

Inzwischen ist die 4. Runde der Lärmaktionsplanung in der EU und damit auch in Deutschland in Fahrt gekommen. Viele Strategische Lärmkarten wurden inzwischen bereitgestellt. Öffentliche und verwaltungsinterne Veranstaltungen wurden durchgeführt und z.T. öffentlich dokumentiert. Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden gestartet und teilweise schon abgeschlossen. Hier soll exemplarisch auf die Berliner Aktionsplanung eingegangen werden, da hier die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung noch bis zum 09.08.2023 läuft und die Konzeption des LAP einige Besonderheiten enthält.

Lärmkarten

Die Berliner Strategischen Lärmkarten der 4. Runde wurden Ende Mai 2023 online gestellt unter: https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2022/zusammenfassung/

Die Datengrundlage und das Berechnungsmodell werden in https://www.berlin.de/umweltatlas/verkehr-laerm/laermbelastung/2022/datengrundlage-und-berechnungsmodell/ beschrieben.

Dazu gibt es einen ausführlicheren Bericht der Fa. Wölfel Engineering GmbH + Co. KG “Umgebungslärmkartierung Ballungsraum Berlin 2022 gemäß EG-ULR“ vom 15.02.2023 (siehe https://www.berlin.de/umweltatlas/_assets/literatur/laermkartierung_berlin_2022_projektbericht.pdf)

Bekanntlich ist eine der besonderen Herausforderung der 4. Kartierungsrunde die Änderung der Berechnungsverfahren, vor allem die geänderte Zuordnung der betroffenen Bevölkerung in Wohnungen bzw. Häusern zu den Fassadenpegeln. Im Unterschied zur bisherigen nationalen Vorgehensweise VBEB[1] (proportionale Zuordnung der Betroffenen zu allen Immissionsorten einer Fas-

[1] „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ VBEB vom 9. Februar 2007. Nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007

sade) sind jetzt die Betroffenen in einem Medianverfahren den 50 % der lautesten Fassadenpunkte zuzuordnen (BEB[2]). Das führt in der Regel zu einer deutlichen Verschiebung der Betroffenen in die höheren Pegelklassen. Damit werden bislang erreichte Minderungserfolge nicht mehr sichtbar. Zusätzlich werden durch eine andere Rundungsregelung die Intervallgrenzen der Pegelklassen verändert.

In Berlin wurden deshalb die Belastetenzahlen 2022 parallel in „Anlehnung an die VBEB“ ermittelt. Die Ergebnisse sind für den Straßenverkehr in den folgenden Grafiken dargestellt:

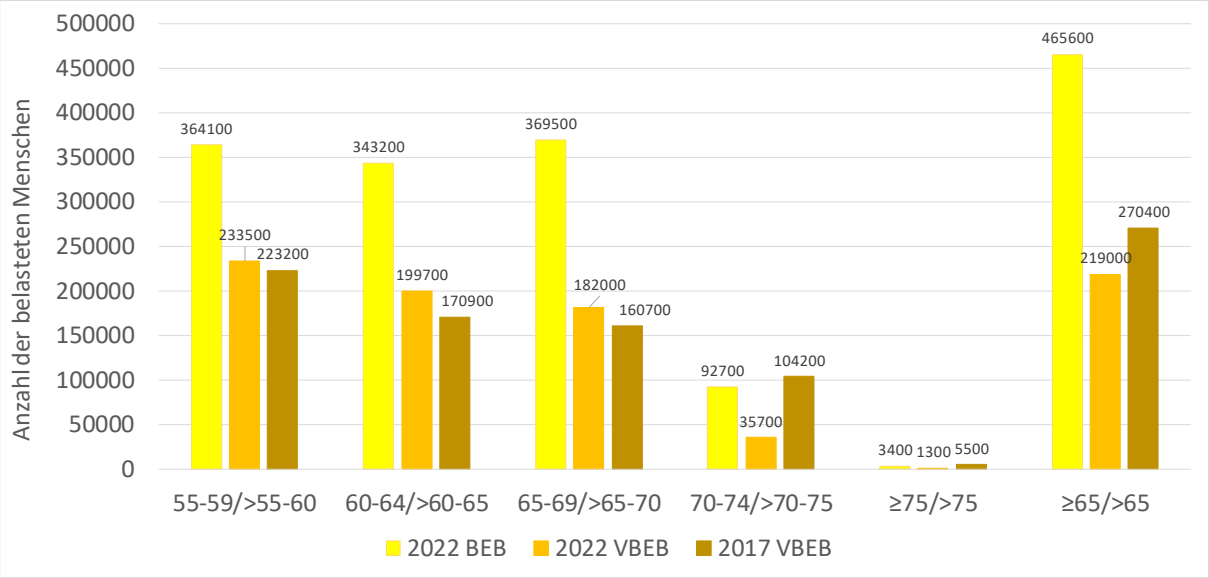

Abb. 2.1: Lärmkartierung Berlin 2022/2017 – Straßenverkehr ganztags (Mit ganztags ist der gewichtete Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} gemeint.). Vergleich der Berechnungen 2022 und 2017 mit den beiden Verfahren BEB und VBEB zur Zuordnung der Betroffenen zu den Pegelklassen

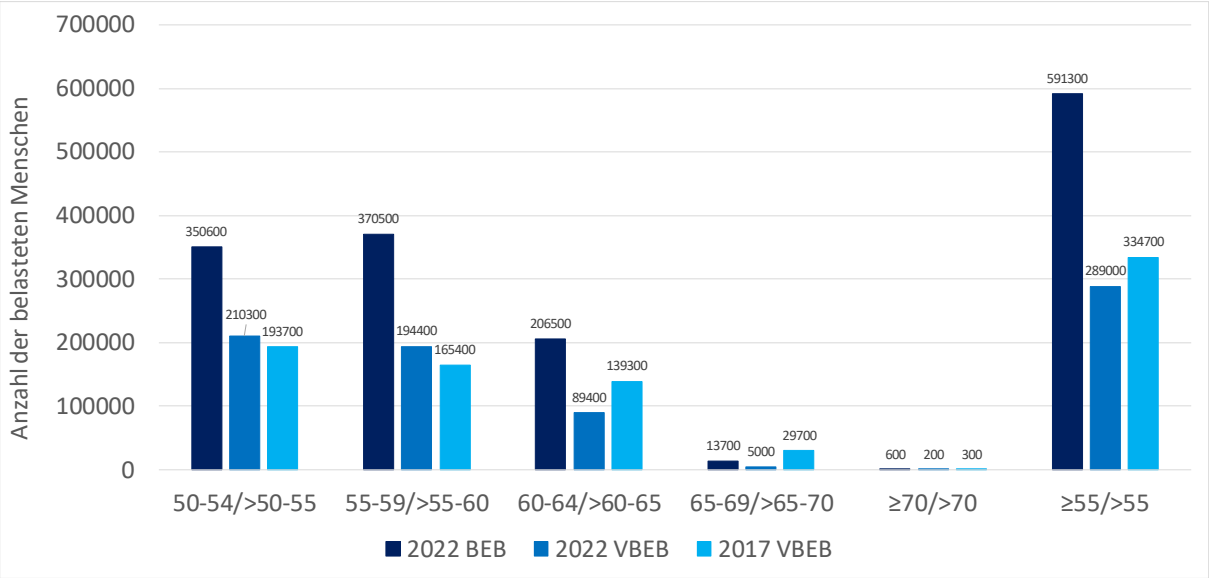

Abb. 2.2: Lärmkartierung Berlin 2022/2017 – Straßenverkehr nachts. Vergleich der Berechnungen 2022 und 2017 mit den beiden Verfahren BEB und VBEB zur Zuordnung der Betroffenen zu den Pegelklassen

Die Zahlen der Hochbelasteten über der 65/55 dB(A) ganztags/nachts sind im Vergleich von 2022 BEB und 2017 VBEB deutlich gestiegen (ganztags +72 %, nachts +77 %). Im Vergleich der beiden VBEB-Rechnungen hingegen zeigt sich ein Rückgang (ganztags -19 %, nachts -14 %). Dies entspricht der Vorgehensweise, Maßnahmen prioritär an Orten mit hohen Belastungen umzusetzen. Zur Erinnerung: Die Zielwerte für die Lärmaktionsplanung in Berlin sind für eine erste Stufe 70/60

[2] Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4, Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)

dB(A) ganztags/nachts. Würden die Minderungen in gleichem Tempo weitergehen, würde z.B. der von der Lärmwirkungsforschung vorgeschlagene kurzfristige Zielwert von 55 dB(A) für die Nacht erst im Jahr 2053 eingehalten.

Auftaktveranstaltung

„Am Montag, den 22. Mai 2023 fand in der Stadtwerkstatt in Berlin-Mitte die Auftaktveranstaltung zum Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 statt“. Eingeladen waren etwa 60 „*Vertreter*innen aus Vereinen und Initiativen bürgerschaftlichen Engagements und von Verkehrsunternehmen sowie aus Politik und Verwaltung*“.
(https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/laermaktionsplan-2024-2029/auftaktveranstaltung/)

Die drei Kernthemen für den aktuellen Lärmaktionsplan wurden vorgestellt und mit Stelltafeln erläutert: „*Das Tempo 30-Konzept nachts, die Bearbeitung des Themas Verkehrsverhalten (Poserlärm) und die Erfassung lokaler Ruhe- und Erholungsräume in der Stadt.*“

Nach der Begrüßung und Einleitung durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) wurde die strategische Lärmkartierung 2022 für Berlin von der Fa. Wölfel Engineering GmbH vorgestellt. Ramboll Deutschland GmbH, stellte das T30-Konzept nachts vor. Ein besonderer Beitrag kam von Polizeihauptkommissar Oliver Woitzik zum Thema des verhaltensbedingten Verkehrslärms (z.B. durch die sogenannte Autoposer). Er verwies auf schwierige Probleme der Nachverfolgung und der Ahndung. SenMVKU präsentierte das dritte Kernthema des zukünftigen LAP, die städtischen Ruhe- und Erholungsräume. Abschließend beschrieb die Agentur „Hier Mittenmang – Agentur für Bürger*innen-beteiligung und Kommunikation GmbH“ das Konzept zur Beteiligung der Öffentlichkeit bis zum Frühjahr 2024 und erläuterte die erste Phase der Onlinebeteiligung, die im Sommer 2023 stattfindet (siehe unten).

Lärmblitzer

Am 31.05.2023 ist im Rahmen des LAP-Kernthemas „Verhaltensbedingter Straßenverkehrslärm“ auf dem Mittelstreifen des Kurfürstendamms auf der Höhe der Gedächtniskirche ein so genannter „Lärmblitzer“ installiert worden (siehe Abb. 2.3 und 2.4). „*Das Gerät wird im Rahmen eines achtwöchigen wissenschaftlichen Forschungsprojektes [bis zum 27.07.2023] in Zusammenarbeit mit der TU Berlin zum Einsatz kommen: Dabei werden die Möglichkeiten einer automatisierten Erfassung lauter Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr untersucht*.“

Abb. 2.3 (links): „Lärmblitzer“ Hydre auf dem Mittelstreifen des Kurfürstendamms in Berlin (Höhe Gedächtniskirche). In den zwei auskragenden Metallkörben sind jeweils 4 Mikrophone untergebracht Die seitlichen Kameras dienen der Kennzeichenerfassung (Foto: M. Jäcker, 07.06.2023)

Abb. 2.4 (rechts): Hinweistafel zum „Lärmblitzer“ auf dem Mittelstreifen des Kurfürstendamms in Berlin. Fahrzeugdaten werden nur zu wissenschaftlichen Zwecken ermittelt (Foto: M. Jäcker, 07.06.2023).

„Die neue Technologie eines Lärmblitzers eröffnet die Möglichkeit, sehr laute Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr zu identifizieren. Das Gerät der Firma Viginoiz ist eine bezahlte Leihgabe aus Frankreich, wo es unter dem Namen „Hydre“ bereits seit 2022 an mehreren Standorten erprobt wird“ (siehe auch ALD-Newsletter 3/2022: „Lärmblitzer in Frankreich“). Das Gerät rechnet den Schalldruckpegel der Vorbeifahrten auf 7,6 m Abstand zwischen Quelle und Mikrophon um und identifiziert ein Fahrzeug dann als sehr laut, wenn der Vorbeifahrtpegel 82 und mehr dB(A) beträgt. In der wissenschaftlichen Auswertung wird untersucht, ob die Ursachen der hohen Emissionen zulassungsbedingt oder das Ergebnis von Manipulationen oder Fahrverhalten sind, Die Ergebnisse des Projekts sollen in den neuen Lärmaktionsplan 2024–2029 für Berlin einfließen.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 23. Juni 2023 bis zum 09. August 2023 ist die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP, 4. Runde) auf der folgenden Internetseite möglich: https://mein.berlin.de/projekte/larmaktionsplan-2024-2029/.

Für zwei Kernthemen des geplanten LAP ist eine Online-Beteiligung möglich

- Städtischen Ruhe- und Erholungsräume
- Lautes Verkehrsverhalten

Dazu kann jeweils ein entsprechender Ort auf der Berlinkarte und eine textliche Kommentierung eingetragen werden. Das Online-Formular bietet zudem die Möglichkeit, vorformulierte Aussagen anzukreuzen, z.B. ob der angegebene Ort mehr vor Lärm geschützt werden sollte.

Zum dritten Kernthema des LAP – T30-Konzept nachts (auf Hauptverkehrsstraßen) – ist allerdings eine Beteiligung offensichtlich nicht vorgesehen. Dabei wäre es sicher spannend, wie die Bewertung der bereits bestehenden Tempo-30-Abschnitte ausfällt – ob z.B. die Wirkung wahrgenommen oder ob die Einhaltung von T30 als ausreichend erachtet wird – und wie die Bevölkerung zu einer Ausdehnung des Konzepts steht.

Wie geht es nach der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter?

„*In der zweiten Jahreshälfte 2023 wird die Strategieentwicklung wie bei den vorherigen Lärmaktionsplänen durch sogenannte Lärmforen begleitet, in welchen vor allem Verbände, Vereine und weitere Interessensgruppen gemeinsam mit politischen Vertreterinnen und Vertretern Möglichkeiten der Lärmminderungsmaßnahmen erarbeiten.*“

„*Im letzten Schritt wird der Entwurf zum Lärmaktionsplan 2024–2029 u.a. online über mein.berlin.de ausgelegt.*“ Die Bürgerinnen und Bürger „*können dann noch einmal kommentieren und Stellung beziehen.*“

2.5. Neue substantielle Chance zur Bahnlärmminderung an der Quelle

Die Emissionen von Schienenfahrzeugen werden in Europa durch die NOI-TSI begrenzt. Seit der 1. Ausgabe 2006 haben sich nur ganz wenige Grenzwerte unwesentlich, max. 2 dB, verschärft. Auch liegen die meisten Fahrzeuge ohne große Mühe innerhalb des Zulassungsbereiches. Ausnahmen waren die alten graugussgebremsten Fahrzeuge, insbesondere Güterwagen, die deutlich oberhalb der Grenzwerte lagen. Durch das Schienenlärmschutzgesetz ist seit 13. Dezember 2020 der Einsatz lauter Güterwagen untersagt. Die Graugussbremssohlen wurden durch Verbundbremssohlen ersetzt, die die Laufflächen der Räder nur viel weniger stark aufrauen als Grauguss.

Der Erfolg ist an den 19 Lärmmonitoringstationen sichtbar: https://www.laerm-monitoring.de/

Obwohl die Stationen gezielt an Strecken mit starkem Güterverkehr aufgestellt sind, vergrößert der Personenverkehr den Lärm des Güterverkehrs weiter um bis zu 4 dB [1]. Zudem ist der Güterverkehr auf wenige Bahnstrecken konzentriert und auf fast 75 % des deutschen Schienennetzes verkehrt nur noch Personenverkehr und hier auf den allermeisten nur Schienenpersonennahverkehr SPNV.

Im Januar des Jahres hat nun der Bundesverband Schienennahverkehr BSN, der Dachverband aller deutschen Aufgabenträger, die den deutschen Regionalverkehr organisieren und verantworten, neue Fahrzeugempfehlungen herausgebracht [2], die substantielle Emissionslärmminderungen beinhalten, siehe Tabelle 2.1.

Tab. 2.1: Empfehlungen des Bundesverbandes Schienennahverkehr BSN für die Geräuschemissionen der Fahrzeuge des Regionalverkehrs vom Januar 2023; rot: Differenz zu TSI Noise 2023, k.A.: keine Angabe

Fahrzeugtyp	Standgeräusch			Anfahrgeräusch	Vorbeifahrgeräusch (80 km/h)	Bremsgeräusch[3]
	L_{pAeq} [dB(A)]	$L^{i}_{pAeq,T}$ [dB(A)][4]	L^{i}_{pAFmax} [dB(A)][5]	L_{Afmax} [dB(A)]	$L_{Aeq,\,TP}$ [dB(A)]	L_{Afmax} [dB(A)]
Elektrolokomotiven Gebrauchtfahrzeuge	65 **-5**	67 **-8**	73 **-12**	81 **-3**	81 **-3**	81 **k.A.**
Elektrolokomotiven Neufahrzeuge	61 **-9**	65 **-10**	70 **-15**	80 **-4**	79 **-4**	79 **k.A.**
Elektrotriebzüge Gebrauchtfahrzeuge	59 **-6**	63 **-5**	**73** **k.A.**	72 **-8**	76 **-4**	80 **k.A.**
Elektrotriebzüge Neufahrzeuge	55 **-10**	58 **-10**	70 **k.A.**	71 **-9**	75 **-5**	78 **k.A.**
Diesellokomotiven Gebrauchtfahrzeuge	69 **-2**	70 **-8**	73 **-12**	81 **-6**	83 **-2**	81 **k.A.**
Diesellokomotiven Neufahrzeuge	66 **-5**	65 **-13**	70 **-15**	79 **-8**	81 **-4**	79 **k.A.**
Reisezugwagen	59 **-5**	58 **-10**	70 **k.A.**	-	77 **-2**	79 **k.A.**
Dieseltriebzüge Gebrauchtfahrzeuge 2006 und älter	69 **-3**	70 **-6**	73 **k.A.**	80 **-3**	80 **-1**	80 **k.A.**
Dieseltriebzüge Gebrauchtfahrzeuge 2007 und jünger	65 **-7**	70 **-6**	73 **k.A.**	79 **-4**	79 **-2**	79 **k.A.**
Dieseltriebzüge Neufahrzeuge	63 **-9**	70 **-6**	70 **k.A.**	77 **-6**	78 **-3**	78 **k.A.**

Dabei werden nicht nur Neufahrzeuge betrachtet, sondern auch gebrauchte, die in neuen Ausschreibungen wieder verwendet werden sollen. Das ist sehr positiv, denn dadurch wird spürbare Lärmminderung schon nach 8 bis 10 Jahren, und nicht nach 40 Jahren, erreicht, wie das bei alleiniger Betrachtung von Neufahrzeugen erfolgen würde. Gewissermaßen ist das eine Kopie der erfolgreichen Anwendung des Schienenlärmschutzgesetzes auf die Bestandsflotte.

Der Unterschied zum Schienenlärmschutzgesetz ist allerdings, dass die BSN-Grenzwerte bisher nur Empfehlungen sind. Die Werte sind zwar mit dem Verband der Bahnindustrie abgestimmt, aber im Einzelfall sind die Widerstände der Industrie und der Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr groß, dass die Empfehlungen bisher nicht zur Anwendung kommen. Das besondere im Schienenpersonenverkehr SPNV ist, dass dies keine Bundesangelegenheit ist, sondern in Länderverantwortung liegt. Über die den Länderverkehrsministerien zugeordneten Aufgabenträger (AGT) muss erreicht werden, dass die Empfehlungsgrenzwerte verpflichtend in Ausschreibungen aufgenommen werden. Das ist dann eine sehr kostengünstigte Methode, um spürbare Lärmminderung zu erreichen.

Die Werte gemäß Tabelle 2.1 orientieren sich an Machbarkeit und Aufwand. Deshalb sind die Stillstandslärmminderungan am deutlichsten. Diese tiefen Werte helfen auch, um die etwas anspruchsvolleren Anfahrgeräuschgrenzen einhalten zu können. Die Minderungen im Vorbeifahrgeräusch sehen klein aus, sind aber auch substantiell. Bei Gebrauchtfahrzeugen muss zwingend zuerst eine Istzustandsmessung erfolgen, damit dann geplant werden kann, was zu tun ist. Es wird nicht genügen, die viele Jahre zurückliegenden Zulassungsmessungen zu verwenden, da bisweilen durch Wartungsvereinfachungen Lärmzunahmen aufgetreten sind. Glücklicherweise gibt es aktuell große Kapazitäten in den akkreditierten Bahnakustikmessanstalten, sodass das kein Hinderungsgrund für die Umsetzung ist. Eher knapp dürfte es im beim Know-How der Instandhaltungs-

[3] Messungen nach DIN EN ISO 3095:2014.
[4] A-bewerteter, äquivalenter Dauerschallpegel des Hauptkompressors am nächstgelegenen Messpunkt i.
[5] AF-bewerteter Schalldruckpegel impulsförmiger Geräusche des Auslassventils des Lufttrockners am nächstgelegenen Messpunkt i am nächstgelegenen Messpunkt i.

werkstätten bezüglich der Lärmminderung sein. Deshalb ist dringend eine kompetente Projektbegleitung zu empfehlen, siehe Abbildung 2.5.

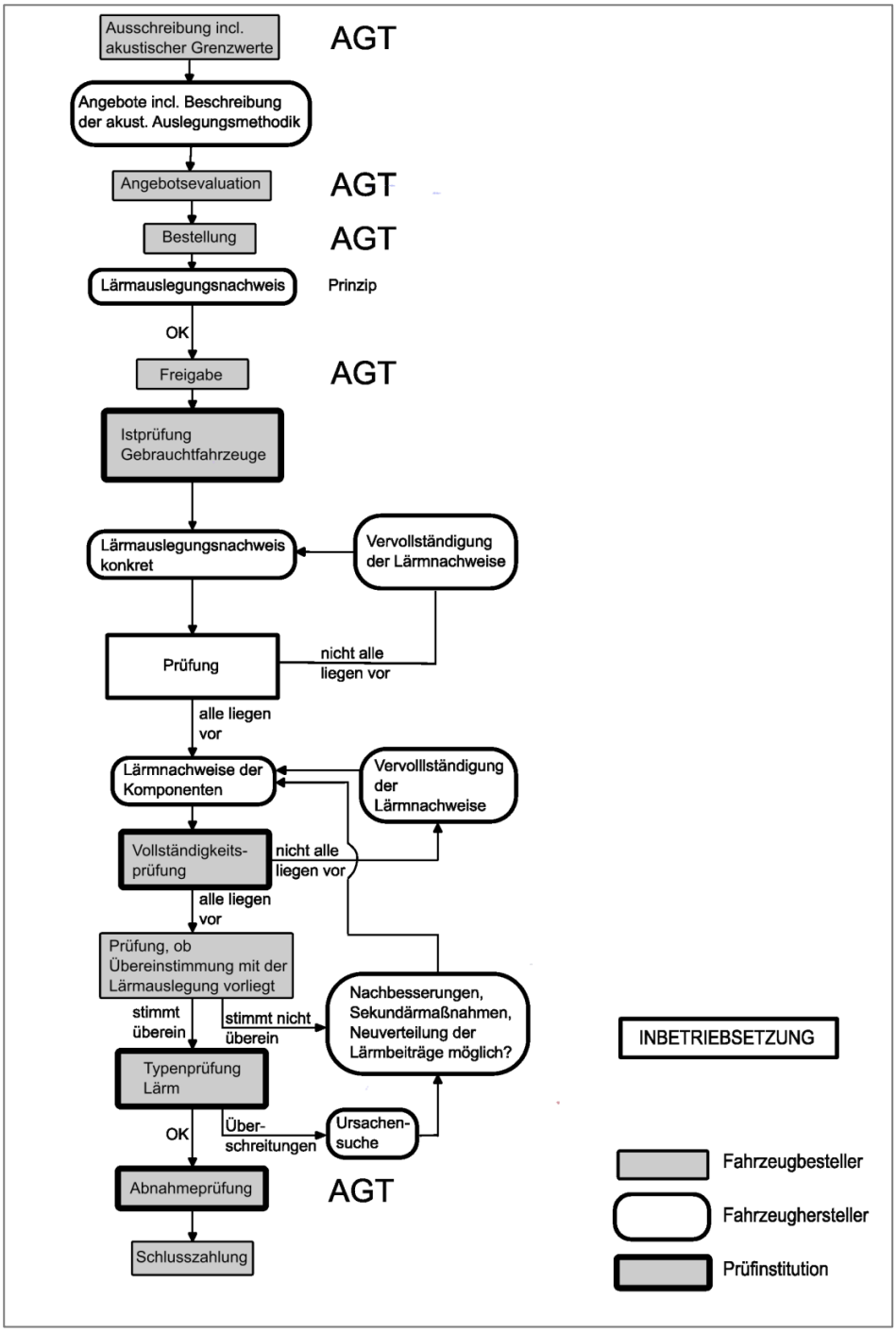

Abb. 2.5: Ablaufdiagramm zur Beschaffung leiserer Fahrzeuge im SPNV (AGV Aufgabenträger)

Der Aufgabenträge AGT muss die einzelnen Schritte entweder selbst oder delegiert überprüfen, einschließlich der geeigneten Istzustandsprüfung für Gebrauchtfahrzeuge. Wird das nicht so detailliert, wie in Abbildung 2.5 aufgezeigt, durchgeführt, ist zu erwarten, dass kurz vor Fahrplanwechsel erkannt wird, dass die Zielwerte nicht eingehalten werden. Wenn man vor der Wahl steht, mit lauten Fahrzeugen Betrieb machen zu können oder keine Fahrzeuge für den Betrieb zu haben, egal wie hoch die Pönalen sind, wird die Einhaltung der Lärmgrenzwerte geopfert werden. Nur mit konsequenter Projektbegleitung ist das vermeidbar. Bei Neufahrzeugen wird der Kontrollaufwand etwas geringer sein, aber auch nicht Null.

Der alles entscheidende Schritt ist jedoch, ganz früh zu Beginn der Ausschreibungsvorbereitung die empfohlenen Grenzwerte verpflichtend zu machen. Dazu sind die öffentlich bekannten Ausschreibungen früh zu beeinflussen (https://www.schienennahverkehr.de/aktuell/vergabekalender/).

Insbesondere der Langfristfahrplan ist relevant. Denn wenn eine Ausschreibung schon veröffentlicht ist, ist es zu spät, um Anforderungen zu ändern. Das ist die eigentliche Schwachstelle des Vorgehens, dass es auf Länderebene den Willen geben muss, für die Lärmminderung was zu tun. Uneinheitliches Vorgehen senkt den Nutzen deutlich, wie bei allen Emissionslärmminderungen. Behoben werden kann das durch einen Beschluss der Länderverkehrsministerkonferenz, dass diese Empfehlungen verbindlich für alle SPNV-Ausschreibungen gelten. Die nächste Konferenz ist am 11. und 12. Oktober und die Vorbereitung dazu am 6. und 7. September 2023. Die verbleibende Zeit scheint hinreichend zu sein, dies zu initiieren.

Ein nächster Schritt bei erkennbarer Wirkung wird sein, dass die leisen Fahrzeuge in die Schall03 einfließen können und dadurch dann Schallschutzwände sehr viel kleiner ausfallen können oder ganz wegfallen, was die Gesamtkosten deutlich reduzieren wird und der Lebensqualität in Stadt und Land auch sehr zugute kommen würde.

Markus Hecht
Berlin

[1] Lutzenberger, Brammer et al: Jahresbericht 2021 Lärmmonitoringstationen;
https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Fachmitteilungen/DE/2022/14_2022_Laerm-Monitoring_Jahresbericht_2021_veroeffentlicht.html

[2] Fahrzeugempfehlungen des BSN; Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren für Mitglieder des Bundesverbandes Schienennahverkehr e.V. (BSN), 4. Ausgabe, Januar 2023;
https://www.schienennahverkehr.de/vierte-ausgabe-der-bsn-fahrzeugempfehlungen-veroeffentlicht/

2.6. LärmKongress 2023 „Gesundheit konsequent schützen“

Veranstaltung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg am 22. und 23.06.2023 in Stuttgart im Hospitalhof

Das Land Baden-Württemberg gehört zu den Vorreitern bei der Bekämpfung des Verkehrslärms (siehe z.B. ALD-Newsletter 1/2023, Abschnitt 2.2. „Baden-Württemberg setzt Maßstab für die Lärmaktionsplanung“, ALD-Newsletter 3/2022 Abschnitt 3.2. „‘Vision Zero‘ des Landes Baden-Württemberg für den Straßenverkehrslärm“).

Zu den Aktivitäten des Ministeriums zählt auch die Durchführung von Lärmkongressen als wichtiges Instrument der Kommunikation und Vernetzung der Akteure des Ruheschutzes und der Lärmbekämpfung. Am diesjährigen 4. Kongress nahmen etwa 350 Personen aus Verwaltung, Planungs- und Gutachterbüros, Lärm- und Akustikfachleute aus Deutschland, Österreich und der Schweiz teil.

Die hohe Teilnehmerzahl zeigt: Die „Szene“ der Akteurinnen und Akteure beim Schutz vor Lärm ist quicklebendig, und der Veranstaltungsort und die Programmplanung boten reichlich Gelegenheit zum intensiven Austausch über Probleme und Lösungen beim Verkehrslärm.

Der ALD war einer von fünf Unterstützern des Kongresses (siehe z.B. durch die Bereitstellung von Hörbeispielen, Abb. 2.6).

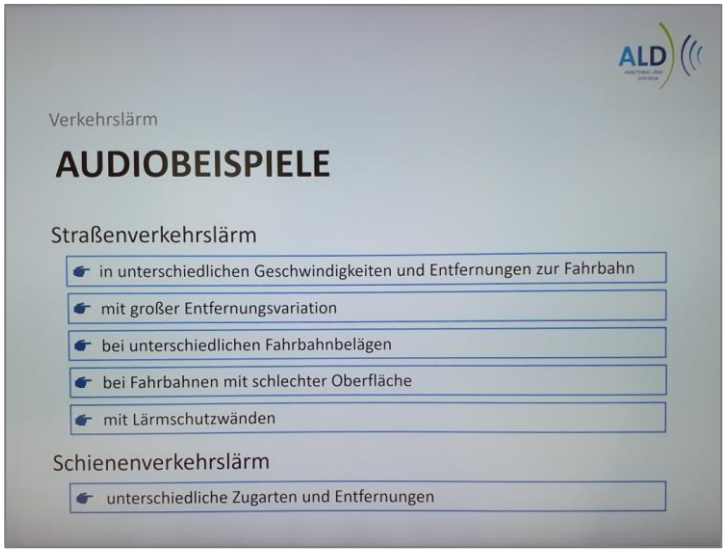

Abb. 2.6: LärmKongress 2023: Touchscreen zu ALD-Audiobeispiele zum Verkehrslärm

Das Programm bestand aus vier Plenarvorträgen und weiteren 24 Vorträgen in parallelen Blöcken zu allen aktuellen Themen des Schutzes vor Verkehrslärm (z.B. Lärmaktionsplanung, Motorradlärm, Tempo 30, Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Mobilitätskonzepte und Stadtvisionen, Lärmwirkungen und Schutzziele) und wurde abgeschlossen durch eine Podiumsdiskussion zum Thema „Mehr Schutz vor Lärm durch konsequentes Handeln“ und die Vorstellung einer gemeinsamen Erklärung von vier Bundesländern (Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) durch Elke Zimmer MdL und Staatssekretärin im Verkehrsministeriums von Baden-Württemberg.

Darin fordern sie die Bundesregierung auf, der Schutzpflicht des Bundes nachzukommen und vier wesentliche Schritte anzugehen:

1. *„Dem Schutz vor Verkehrslärm muss eine höhere Priorität eingeräumt werden. Nachhaltige Mobilität und Lärmschutz gehen Hand in Hand.*
2. *Die gesetzlichen Bestimmungen zum Lärmschutz für den Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen sollten um verhältnismäßige fachrechtliche Regelungen für bestehende Straßen und Schienenwege ergänzt werden.*
3. *Es mangelt insbesondere an verbindlichen und konsistenten Schwellenwerten, die am Gesundheitsschutz der Bevölkerung ausgerichtet sind. Schon die Verankerung der Schwellenwerte 65 dB(A) bei Tag und 55 dB(A) bei Nacht würde die Gesundheitsrisiken nach einhelliger Meinung der Lärmwirkungsforschung deutlich absenken.*
4. *Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sollten die Hürden für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes herabgesetzt werden.*“

(siehe https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/laermschutz-laender-fordern-den-bund-zum-handeln-auf (siehe auch https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/bw-fordert-strengeren-laermschutz-im-strassenverkehr-100.html)

Die in der Erklärung genannten Schwellenwerte von 65/55 dB(A) tags/nachts sind u.a. nach Auffassung von Lärmexpertinnen und -experten *„ein wichtiger Zwischenschritt für die Verbesserung des Gesundheitsschutzes von Menschen in durch Straßen- und Schienenverkehrslärm belasteten Gebieten*“ (vgl. ALD-Newsletter 1/2019 vom 15.03.2019: „Memorandum of Understanding: Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit“ vom 21.02.2019 (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/190222_Laerm_LPK_PM_Anhang_Memorandum_of_Understanding.pdf).

Der ALD wird die Vorträge im Detail zu einem späteren Zeitpunkt darstellen und bewerten, da die Beiträge aus den Themenschwerpunkten zusammengefasst werden müssen und die Präsentationen noch nicht fachöffentlich zur Verfügung stehen. Es sei an dieser Stelle nur darauf hingewiesen, dass das Thema der Umweltgerechtigkeit einer der inhaltlichen Schwerpunkte der Konferenz war, z.B. im Plenarvortrag von Prof. Dr. Claudia Hornberg. u.a. Vorsitzende des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) „Lärm und Ruhe – Eine Frage der Umweltgerechtigkeit“.

2.7. Beurteilung und Minderung der Lärmauswirkungen durch Freizeitlärm in Städten

Zu diesem Thema hat das Umweltbundesamt (UBA) seit September 2020 ein Forschungsvorhaben durchführen lassen.

Das Vorhaben soll die Lärmkonflikte durch Freizeitaktivitäten in Städten identifizieren und bewerten. In einem Leitfaden sollen die Möglichkeiten zur Vermeidung und Bewältigung von Konflikten durch Freizeitlärm zusammengestellt werden.

Am 12. Juni 2023 wurde die Abschlussveranstaltung online durchgeführt, an der mehr als 40 Personen teilgenommen haben. Auftragnehmer des Vorhabens ist Möhler + Partner Ingenieure AG mit Unterstützung durch die ZEUS GmbH für die Befragungen zur Belästigung und das Öko-Institut e.V. zu den rechtlichen Fragestellungen und zu den Befragungen der „Akteur:innen“ (zuständige Behörden, Veranstalter usw.).

M. Liepert von Möhler + Partner Ingenieure AG moderierte die Veranstaltung, die reichlich Zeit für eine intensive Diskussion ließ.

Die Programmpunkte waren:

- Begrüßung und Schlusswort vom UBA (T. Myck)
- Ziele und Aufbau des Forschungsvorhabens
- Rechtlicher Rahmen zur Beurteilung von Freizeitlärm
- Gebietsauswahl und Belastungsermittlung
- Ergebnisse der Belästigungsbefragung
- Ergebnisse der Akteur*innen-Befragung
- Fazit des Forschungsvorhabens
- Vorstellung des Handlungsleitfadens
- Moderierte Diskussion der Untersuchungsergebnisse

Wichtige Erkenntnisse und Ergebnisse des Vorhabens sind:

- Das Spektrum der Freizeitanlagen ist sehr heterogen. Entsprechend hoch sind die methodischen und immissionsschutzrechtlichen Herausforderungen. Eine differenzierte Betrachtung der unterschiedlichen Typen von Freizeitanlagen ist geboten.
- Es wurden fünf Arten von Freizeitanlagen mit insgesamt 15 Beispielen ausgewählt und untersucht:
  - Abenteuerspielplätze (2)
  - Freilichtbühnen (3)
  - Skaterparks (3)
  - Stadtfeste (4)
  - „Sonderflächen“ (3): Der Boxhagener Platz in Berlin Friedrichshain (ein großer Stadtplatz mit Kinderspielplatz, Erholungswiese, Marktplatz und Ort sozialer Treffen, z.B. in der Walpurgisnacht), der Elbstrand in Hamburg und der Veranstaltungsort ALSTER/Neckarufer in Mannheim

  Sie sind hier nach dem Ausmaß der Belästigung aufgereiht. Kaum Belästigungen wurden bei den Abenteuerspielplätzen festgestellt. Das höchste Konfliktpotenzial bestand bei den Sonderflächen. Freizeitanlagen mit Beschallungsanlagen sind hinsichtlich der Überschreitung von Schutzzielen besonders problematisch.
- Besonders sensible Zeiten sind die Wochenenden und im Tagesverlauf die Abendstunden von 18 bis 22 Uhr, noch vor der Nacht (6–22 Uhr)
- Immissionsschutzrechtliche Regelungen: Es besteht bekanntlich keine einheitliche und verpflichtende bundesweite Regelung für den Freizeitlärm. Zu Grunde gelegt wird vor allem die Freizeitlärmrichtlinie des LAI (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz) von 2015. Hinzu kommen spezifische Regelungen der Bundesländer und der nachgeordneten Behörden und Ausnahmegenehmigungen, z.B. für seltene oder sehr seltene Ereignisse. In der Praxis scheint eine proaktive Behandlung des Problems – ggf. Lärmminderungskonzepte auf der Basis einer Immissionsprognose – eher selten zu sein. Die Beschwerden der Anwohner sind deshalb ein wichtiger Indikator, wobei zu beachten ist, dass das Ausbleiben von Beschwerden nicht gleichzusetzen ist mit dem Nichtvorhandensein von Belästigungen – wenn z.B. die Hürden dafür hoch sind und das Schließen von Fenstern schnellere Abhilfe zu schaffen scheint.
- Der geplante Leitfaden baut auf den Säulen Information und Kommunikation, Beschwerdemanagement und Konfliktvermeidungsstrategien (u.a. technischer, organisatorischer Art) auf. Er wird für die unterschiedlichen Arten von Freizeitanlagen differenziert ausfallen, z.B. nach dem zeitlichen Umfang des Betriebs der Freizeitanlagen.

Der wissenschaftliche Forschungsbericht und der Leitfaden werden nach Auskunft des UBA voraussichtlich bis Ende 2023 veröffentlicht.

2.8. Einfluss des Lärms auf psychische Erkrankungen des Menschen

Das Umweltbundesamt (UBA) hat im April 2023 als Herausgeber den umfangreichen Forschungsbericht „Einfluss des Lärms auf psychische Erkrankungen des Menschen“, Texte | 04/2023, unter der Internetadresse https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/einfluss-des-laerms-auf-psychische-erkrankungen-des veröffentlicht. Er wird ergänzt durch einen Anlagenband unter gleicher Adresse (der u.a. Tabellen mit den Inzidenzraten der psychischen Erkrankungen, Formeln für die Expositions-Wirkungskurven HA – highly annoyed und HSD – highly sleep disturbed und Be-

schreibungen der Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Leipzig im Untersuchungszeitraum enthält). Das Forschungsvorhaben wurde von einem Konsortium durchgeführt, bestehend aus den folgenden Einrichtungen:

- Institut und Poliklinik für Arbeits- und Sozialmedizin (IPAS), Technische Universität Dresden, Dresden
- Institut für Sozialmedizin, Arbeitsmedizin und Public Health, Universität Leipzig, Leipzig
- Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Technische Universität Dresden, Dresden
- cdf Schallschutz, Dresden
- Leibniz-Institut für Präventionsforschung und Epidemiologie - BIPS GmbH

Der Bericht fasst zusammen:

„*Lärmbelastungen durch Luft-, Straßen- und Schienenverkehr können psychische und physiologische Stressreaktionen auslösen.*

Dabei wurden bislang insbesondere die Auswirkungen des Verkehrslärms auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen untersucht. Nur wenige Studien beschäftigen sich mit dem Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und der psychischen Gesundheit. Als Beitrag zur Schießung dieser Wissenslücke untersucht dieses Forschungsvorhaben den Wirkungszusammenhang zwischen der Verkehrslärmbelastung und dem Risiko für verschiedene psychische Erkrankungen mit Hilfe von drei unterschiedlichen methodischen Ansätzen: ein systematisches Review mit Metaanalyse; eine Auswertung der NORAH-Studie zu Krankheitsrisiken im Kohortenansatz; eine prospektive Studie auf der Grundlage der Leipziger LIFE-Kohortenstudie.“

Als psychische Erkrankungen wurden vor allem Depressionen und Angststörungen untersucht. In Bezug auf die seit langem in unterschiedlicher Intensität geführte Diskussion über die Notwendigkeit eines Maximalpegelkriteriums zur Beschreibung der Lärmwirkungen des Bahnverkehrs kommt der Forschungsbericht zu einem wichtigen Ergebnis: „*Erstmals konnte eine schädigende Gesundheitswirkung (Verdopplung des Risikos für Depressionen bzw. Angststörungen) für drei und mehr bahnlärmbezogene Aufwachreaktionen empirisch bestätigt werden*“. Damit werden frühere Diskussionsvorschläge zu diesem Problem bestätigt (Möhler + Partner Ingenieure AG, ZEUS GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- u. Raumfahrt e.V.: „Gutachten zur Berücksichtigung eines Maximalpegelkriteriums bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm in der Nacht“. November 2017, https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2021-06/gutachten_zur_beruecksichtigung_eines_maximalpegelkriteriums_bei_der_beurteilung_von_schienenverkehrslaerm_in_der_nacht.pdf.

Im Forschungsprojekt wurden auch Expositions-Wirkungs-Kurven für den Verkehrslärm abgeleitet: „*Die vorgelegten Verlaufskurven zum Anteil hoch belästigter bzw. hochgradig schlafgestörter Personen liegen beim Bahnlärm tendenziell unter den entsprechenden WHO-Kurven, beim Fluglärm tendenziell darüber*.“

2.9. Aktion „Stadtohr“ der Lärmliga Schweiz im September 2023 in Zürich

Die Lärmliga Schweiz führt diese Aktionswoche vom 12.–16. September 2023 in Zürich durch.

Sie will mit diesem Projekt „*das Spektrum von Klang zu Lärm sichtbarer machen und mit der Bevölkerung der Stadt Zürich in einen Dialog treten. Denn wir sind alle sowohl Quelle wie auch Empfänger:in von Lärm. Bevor die Aktionswoche im September 2023 beginnt, besteht bereits jetzt die Möglichkeit, das Projekt Stadtohr mit eigenen Inputs zu bereichern. Ob Schulklasse, Privatperson oder Partnerorganisation, wir wollen wissen wie das Leben in der Stadt Zürich klingt*.“

(siehe https://stadtohr.laermliga.ch/)

2.10. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zu Tempo 30

Auf der Verkehrsministerkonferenz am 22./23. März 2023 in Aachen hat die VMK zu Punkt 6.11 der Tagesordnung „Mehr Flexibilität und Freiheit für die Städte bei Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Tempo 30“ folgendes beschlossen:

„1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den mündlichen Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.

2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiative von mittlerweile fast 600 Städten[6] für mehr Entscheidungsfreiheit bei Geschwindigkeitsbegrenzungen. Sie ist der Auffassung, dass den Kommunen die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h künftig auch auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Vorfahrtstraßen und klar definierten Kriterien erleichtert werden soll. Das BMDV wird gebeten, zusammen mit der länderoffenen Arbeitsgruppe bis zur nächsten Verkehrsministerkonferenz[7] diese Kriterien vorzulegen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher das BMDV, die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften entsprechend anzupassen.“

https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/23-03-22-23-vmk/23-03-22-23-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3

2.11. Die Neufassung der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ ist erschienen

Mit dem Ausgabedatum 2023-07 ist die überarbeitete DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung“ samt dem Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ erschienen.

Diese Dokumente können bei der Beuth Verlag GmbH, 10772 Berlin (Hausanschrift: Am DIN-Platz, Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin), http://www.beuth.de bezogen werden.

Der ALD hatte in seinem Newsletter 4/2021 („DIN 18005: Schallschutz im Städtebau – neue Entwürfe zur öffentlichen Kommentierung vorgelegt“) bereits ausführlich über die Entwürfe der Norm berichtet.

Die Norm wurde vom Arbeitsausschuss NA 005-55-70 AA „Schallschutz im Städtebau“ des DIN-Normenausschuss Bauwesen (NA Bau) erarbeitet. Im Ausschuss ist auch der ALD vertreten.

Die neuen Versionen ersetzen die bisherigen Versionen

- des Teils „Grundlagen und Hinweise für die Planung“ vom Juli 2002 und des
- Beiblatts 1 vom Mai 1987,

mit dem Beiblatt also einen 36 Jahre alten (!) Normenbestandteil.

Die separate Darstellung der Orientierungswerte in einem Beiblatt wurde beibehalten. Der ALD hatte für eine Integration der beiden Teile votiert, um somit den Orientierungswerten mehr Gewicht zu verleihen.

Für den Teil 1 wurden vor allem die normativen Verweisungen aktualisiert sowie Bilder und die vereinfachten Schätzverfahren überarbeitet. Beim Schienenverkehr ist zum einen der Schienenbonus (siehe unten) weggefallen und andererseits die vollständige Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremssysteme angesetzt worden.

Die Überarbeitung der **Orientierungswerte** im Beiblatt 1 hatte wegen der Bedeutung für die städtebauliche Planung einen besonderen Stellenwert. Für die Planung und Genehmigung von Wohngebäuden in Form der an Emissionsquellen wie Straßen, Schienenwege und gewerbliche Anlagen heranrückenden Wohnbebauung gibt es bekanntlich keine quantifizierten Grenz- oder Richtwerte für die Außen-Geräuschimmissionen.

---

[6] In der Initiative engagieren sich bereits 811 Städte (Stand 21.06.2023) siehe https://lebenswerte-staedte.de/de/faq-static?view=article&id=114&catid=2&format=html

[7] Verkehrsministerkonferenz 11.10.2023 bis 12.10.2023

„*Es ist in der Rechtsprechung jedoch anerkannt, dass die Orientierungswerte der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebiets im Rahmen einer gerechten Abwägung als Orientierungshilfe herangezogen werden können.*“ Urteil Az. OVG 10 A 10.09 OVG Berlin-Brandenburg 15.11.2012)

So ist im aktuellen BERLINER LEITFADEN – LÄRMSCHUTZ IN DER VERBINDLICHEN BAULEITPLANUNG von 2021 festgelegt: „*Die Beurteilung des Schallschutzbelanges in der städtebaulichen Planung (Bebauungspläne) erfolgt auf Grundlage der Norm DIN 18005-1:2002-07 einschließlich Beiblatt 1:1987-05.*“

In der DIN 18005 von 1987 war im Abschnitt „5.2 Zu- oder Abschläge ΔL_K“ der Schienenbonus – noch vor seiner Quantifizierung in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung 1990 – eingeführt worden: „*Bei Schienenverkehr auf besonderem, unabhängigen Bahnkörper ist außerhalb von Bahnhöfen ΔL_K = -5 dB anzuwenden; dadurch wird der im Vergleich zum Straßenverkehrslärm geringeren Lästigkeit des Schienenverkehrslärms Rechnung getragen*.“ In der neuen DIN 18005 wird der Schienenbonus nicht mehr aufgeführt.

Zum Entwurf der Norm lagen zahlreiche Einsprüche vor:

- Bemängelt wurde beim Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Anlagen (siehe Tabelle 2), dass die Empfehlungen für die Urbanen Gebiete von der TA Lärm abweichen und damit Rechtsunsicherheiten entstehen könnten. Der Arbeitsausschuss hat diesen Einwand nicht berücksichtigt, da ihm sein Vorschlag hinsichtlich der Mischung der Nutzungen konsistenter erschien.
- Der Einspruch des „Vereins zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs“ (VUV) übte grundsätzliche Kritik an der Festlegung der Orientierungswerte:
    - Die nicht nach den Verkehrsarten differenzierenden Orientierungswerte für den Verkehrslärm würden dem unterschiedlichen Ausmaß der Beeinträchtigungen durch den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr – wie es in den WHO-Leitlinien zum Umgebungslärm von 2018 deutlich wird – nicht gerecht. Speziell die höhere Lästigkeit durch die intermittierenden Verkehrsarten Luft- und Schienenverkehr würde nicht abgebildet. Damit verknüpft wird das Fehlen eines Maximalpegelkriteriums bemängelt.
    - Die vorgeschlagene Staffelung der Orientierungswerte nach Baunutzungen ist kritisch zu sehen, sie habe zudem eine viel zu hohe Spreizung.
    - Empfehlungen für eine Gesamtlärmbetrachtung würden bei Einwirken mehrerer Quellen ebenfalls fehlen.
    - Der VUV bemängelt ferner, dass für die besonders sensiblen Nutzungen „Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime“ keine expliziten Orientierungswerte festgelegt wurden.

Der Arbeitsausschuss hat diese Einwände z.T. in Fußnoten und Anmerkungen berücksichtigt:

- „*Die dargestellten Orientierungswerte gelten für Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr. Abweichend davon schlägt die WHO für den Fluglärm zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken deutlich niedrigere Schutzziel vor*.“ (Fußnote zu den Werten für den Verkehrslärm)
- „*Über die Verwendung der Beurteilungspegel hinaus kann die Berücksichtigung von Maximalpegeln hilfreich bzw. notwendig sein*.“ (Anmerkung 1)
- „*Für Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Kurgebiete oder Pflegeanstalten ist ein hohes Schutzniveau anzustreben*.“ (Fußnote zu den Sonstigen Sondergebieten)

Tabelle 2.2 zeigt die neuen Orientierungswerte für den Verkehrslärm. Zum Vergleich sind auch die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung aufgeführt. Die Orientierungswerte sind mit denen von 1987 identisch bis auf – siehe die grüne Markierung –

- die um 5 dB(A) gestiegenen Werte für Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete,
- die um 2 dB gesenkten Werte für die Kerngebiete und die
- Werte für die neu eingeführten Baugebiete „Urbanes Gebiet“ und „Dörfliches Wohngebiet“

Tabelle 2.2: Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte beim Verkehrslärm für den Beurteilungspegel L_r in dB

Baugebiet	DIN 18005: 2023-07		DIN 18005: 1987-05		16. BImSchV 01.03.2021	
	Orientierungswerte für den L_r in dB				Immissionsgrenzwerte für den L_r in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Reine Wohngebiete (WR),	50	40	50	40	59	49
Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	55	45	50	40		
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete(WS), Campingplatzgebiete	55	45	55	45	59 (WA,WS)	49 (WA,WS)
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55	55	55		
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45	60	45		
Dörfliche Wohngebiete (MDW)	60	50				
Urbane Gebiete (MU)	60	50			64	54
Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI)	60	50	60	50	64	54
Kerngebiete (MK)	63	53	65	55	64	54
Gewerbegebiete (GE)	65	55	65	55	69	59
Sonstige Sondergebiete (SO), soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65	45 bis 65	35 bis 65		
Industriegebiete (GI)	-	-	-	-		

Der Arbeitsausschuss ließ sich bei der Festlegung der Orientierungswerte von der gängigen Praxis leiten, die Orientierungswerte vom jeweiligen Wohnungsanteil in den Baugebieten abhängig zu machen: Je höher der Wohnanteil, desto mehr sollten sich die Orientierungswerte am Schutzniveau orientieren, dass die Lärmwirkungsforschung zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche empfiehlt. Das begründet z.B. die Senkung der Kerngebietswerte gegenüber denen für die Gewerbegebiete.

Für das Urbane Gebiet wird im Gegensatz zu den Wohn-, Misch- und den Kerngebieten das Mischungsverhältnis von Wohnen und emittierenden Nutzungen in der Baunutzungsverordnung nicht festgelegt. Die Orientierungswerte könnten deshalb zwischen denen der Allgemeinen Wohngebiete und denen der Kerngebiete liegen. Der Arbeitsausschuss hat sich mehrheitlich für eine Gleichstellung der Urbanen Gebiete mit den Mischgebieten entschieden.

In einer Fußnote zur Tabelle wird klargestellt: „*Die dargestellte Orientierungswerte gelten für Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr. Abweichend davon schlägt die WHO für den Fluglärm zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken deutlich niedrigere Schutzziel vor*.“

Tabelle 2.3 zeigt die neuen Orientierungswerte für den Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Anlagen. Zum Vergleich sind auch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm aufgeführt. Abweichungen zur TA Lärm gibt es für die Urbanen Gebiete, für die die Tageswerte 3 dB(A) niedriger sind und für die Kerngebiete (hier liegen die Orientierungswerte jetzt 5 dB(A) unter den alten Orientierungswerten.

Tabelle 2.3: Orientierungs- und Immissionsrichtwerte beim Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie Geräuschen von vergleichbaren öffentlichen Anlagen für den Beurteilungspegel L_r in dB

Baugebiet	DIN 18005 2023-07		DIN 18005: 1987-05		TA Lärm 01.06.2017	
	Orientierungswerte für den L_r in dB				Immissionsrichtwerte für den L_r in dB	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Reine Wohngebiete (WR),	50	35	50	35	50	35
Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	55	40	50	35		
Allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete(WS), Campingplatzgebiete	55	40	55	40	55 (WA,WS)	40 (WA,WS)
Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55	55	55		
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45	60	45		
Dörfliche Wohngebiete (MDW)	60	40				
Urbane Gebiete (MU)	60	45			63	45
Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI)	60	45	60	45	60	45
Kerngebiete (MK)	60	45	65	50	60	45
Gewerbegebiete (GE)	65	50	65	50	65	50
Sonstige Sondergebiete (SO), soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65	45 bis 65	35 bis 65		
Industriegebiete (GI)	-	-	-	-	70	

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. SAVE THE DATE: UBA-Forum „mobil & nachhaltig“ am 12. Und 13. Juni 2024 in Berlin

Am 12. und 13. Juni 2024 findet ein weiteres UBA-Forum „mobil & nachhaltig“ in Berlin zum Thema „Umweltschonender Güterverkehr“ statt. Zu diesem wird u.a. „*die im Jahr 2023 erstellte Broschüre mit der Vision und den Handlungsempfehlungen des Umweltbundesamtes für den umweltschonenden Güterverkehr vorgestellt.*“

Vor diesem Termin finden im Laufe des Jahres eine Reihe von Kurz-Kolloquien im Online-Format zum Thema Nachhaltigkeit im Güterverkehr statt.

Wer sich an diesen Kurz-Kolloquien beteiligen und Informationen zur Konferenz am 12. und 13. Juni 2024 und zum Projekt insgesamt erhalten möchte, kann sich an beate.schreiber@team-ewen.de wenden.

Links zu den Videos der bereits durchgeführten Kurzkolloquien und Informationen zu geplanten Kolloquien sind unter https://www.umweltbundesamt.de/kolloquien-uba-forum-2024-nachhaltiger zu erhalten.

3.2. SAVE THE DATE: UBA Workshop „Nachhaltige Mobilität für lebenswerte Kommunen – Innovative Lösungen für eine erfolgreiche Verkehrswende“ am 13.09.2023 in Dessau-Roßlau

Das Umweltbundesamt lädt zu dem o.g. Workshop ein. Er ist Teil des Forschungsvorhabens „Erarbeitung einer Suffizienzstrategie für den Verkehrssektor“.

„*Die Umsetzung der Verkehrswende und die Schaffung von Orten mit einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität sind eng miteinander verknüpft, Städte und Kommunen spielen dabei die zentrale Rolle. Plätze und Straßenräume sind das Gesicht der Städte und bilden zugleich die Achsen der Mobilität. Der Workshop widmet sich den Herausforderungen, denen die Verantwortlichen bei dieser Transformation gegenüberstehen.*

Noch geht die Entwicklung vielerorts in die falsche Richtung: Die Pkw-Dichte nimmt zu und die Lebensqualität wird durch ein hohes Verkehrsaufkommen, Stau, Emissionen, und Flächenverbrauch beeinträchtigt.

Deutschland will bis 2045 klimaneutral werden. Ohne einen essenziellen Beitrag der Städte und Kommunen sind diese ambitionierten Ziele nicht erreichbar. In Städten und Kommunen starten und enden die Wege von Menschen, beginnen und enden Lieferketten. Städte und Kommunen sind damit der Kristallisationspunkt für das Schaffen der richtigen Rahmenbedingungen und das Gelingen der Verkehrswende.

Unser Workshop bietet den Rahmen für Ihre Fragen wie: Wie lässt sich die Verkehrswende in meiner Stadt erfolgreich umsetzen? Welchen Hemmnissen muss ich mich stellen? Welche kommunalen Lösungsansätze gibt es bereits und wurden erfolgreich erprobt?

Die Veranstaltung richtet sich an Fachleute aus der kommunalen Politik, Planung und von Verbänden sowie an Interessierte aus der Wissenschaft. Im Fokus stehen innovative Lösungen zur Förderung aktiver Verkehrsmodi und des öffentlichen Verkehrs sowie Strategien zur erfolgreichen Kommunikation der Verkehrswende und Beteiligung der Bevölkerung. Die Veranstaltung bietet Raum für den Austausch von Ideen und Best Practices zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und dient der Vernetzung und dem Austausch der Akteure untereinander.

Am Vorabend der Veranstaltung besteht bereits im Rahmen eines Get-togethers die Möglichkeit für den ersten Austausch.

Das Programm und Informationen zur Anmeldung folgen.“

Quelle: https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/workshop-zur-verkehrswende-fuer-kommunale-akteure

3.3. SAVE THE DATE: Eisenbahnwesen-Seminar EWS der TU Berlin am 17.07.2023, 18:00–19:30 Uhr

Das EWS behandelt das Thema „BSN Fahrzeugempfehlungen Außenlärmgrenzwerte, Vorgehen bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugen“ (siehe auch den Beitrag von Prof. Hecht, Abschnitt 2.5).

Vortragen werden

- Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Leiter Fachgebiet Schienenfahrzeuge | Technische Universität Berlin
- Thomas Dill | Verkehrsverbund Berlin Brandenburg

https://www.tu.berlin/bbi/services/veranstaltungen/eisenbahnwesenseminar

Die Veranstaltung findet in Präsenz mit parallelem Livestream statt.

Teilnahmemöglichkeiten:

- Technische Universität Berlin
  Hauptgebäude Raum H 1012
  Straße des 17. Juni 135
  10623 Berlin oder
- online
  www.conf.dfn.de/stream/nr5hmvduhmmpr im Livestream

3.4. Umzüge aufs Land
Ergebnisse einer Umfrage von Immoscout

Immoscout hat im April 2023 eine Online-Umfrage mit 1.006 Teilnehmenden zum Umzugsverhalten der Deutschen in Auftrag gegeben und publiziert (siehe unter https://www.immobilienscout24.de/unternehmen/news-medien/news/default-title/die-mehrheit-der-deutschen-erwaegt-einen-umzug-aufs-land/).

Danach erwägen 57 % der Deutschen einen Umzug aufs Land. Die Gründe für einen potenziellen Umzug sind aus Sicht des Schutzes vor Lärm bemerkenswert und in der folgenden Grafik dargestellt (eigenen Darstellung nach Daten von Immoscout).

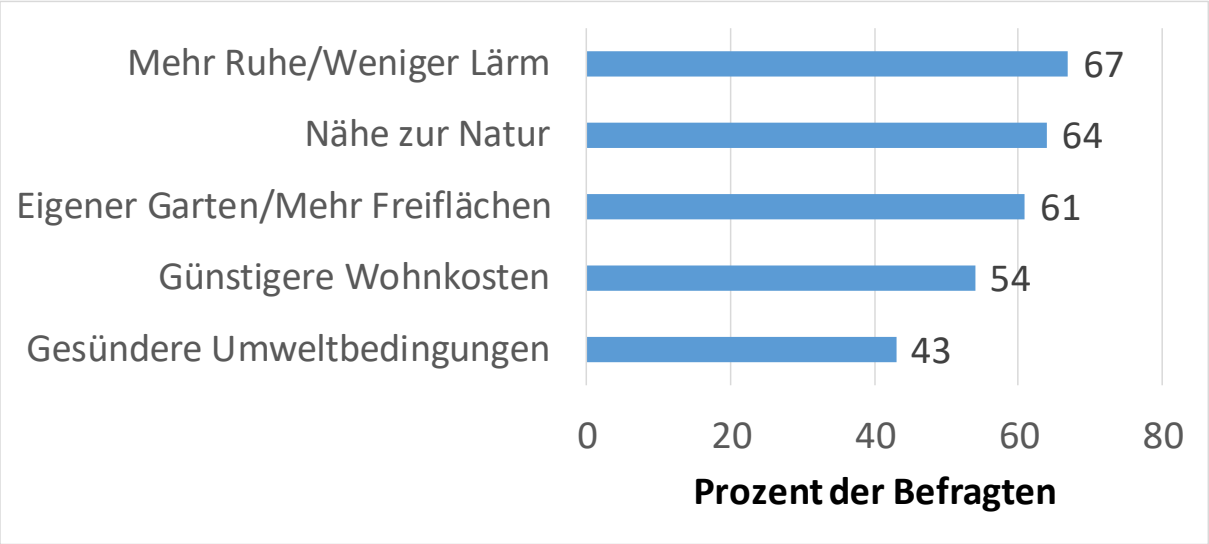

Abb. 3.1: Gründe für einen Umzug aufs Land (Quelle: Immoscout)

3.5. Neuer Atlas der Europäischen Umweltagentur EUA "Umwelt und Gesundheit" seit dem 03.05.2023 online (in englischer Sprache)

„Wie ist die Luftqualität an Ihrem Wohnort, wie sieht es mit dem Lärmpegel oder der Anzahl der Grünflächen und der Qualität der nächstgelegenen Badegewässer aus? Jetzt können Sie die Qualität der Umwelt auf einer Online-Plattform überprüfen, dem europäischen Umwelt- und Gesundheitsatlas der EUA. Der am 03.05.2023 gestartete Atlas präsentiert auf benutzerfreundliche Weise Daten und Informationen darüber, wie sich Umweltverschmutzung und andere Umweltrisiken auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Europäer auswirken und wie Umweltgüter uns schützen."

Dazu lassen sich die Daten unter https://www.eea.europa.eu/en/newsroom/news/european-environment-and-health-atlas abrufen.

Als Beispiel wird hier eine der lautesten Straßen in Berlin, die Leipziger Straße, Berlin vorgestellt (Lärmkarte für den L_{DEN}). Die Belastungen nachts betragen 60 dB(A) und mehr, die Qualität der Leipziger Straße ist hinsichtlich der Geräuschbelastung am schlechtesten, hingegen für die Entfernung zu den Haltestellen des ÖPNV gut. Leider ist das jeweilige Datum des Stands der Umweltqualitäten nicht angegeben.

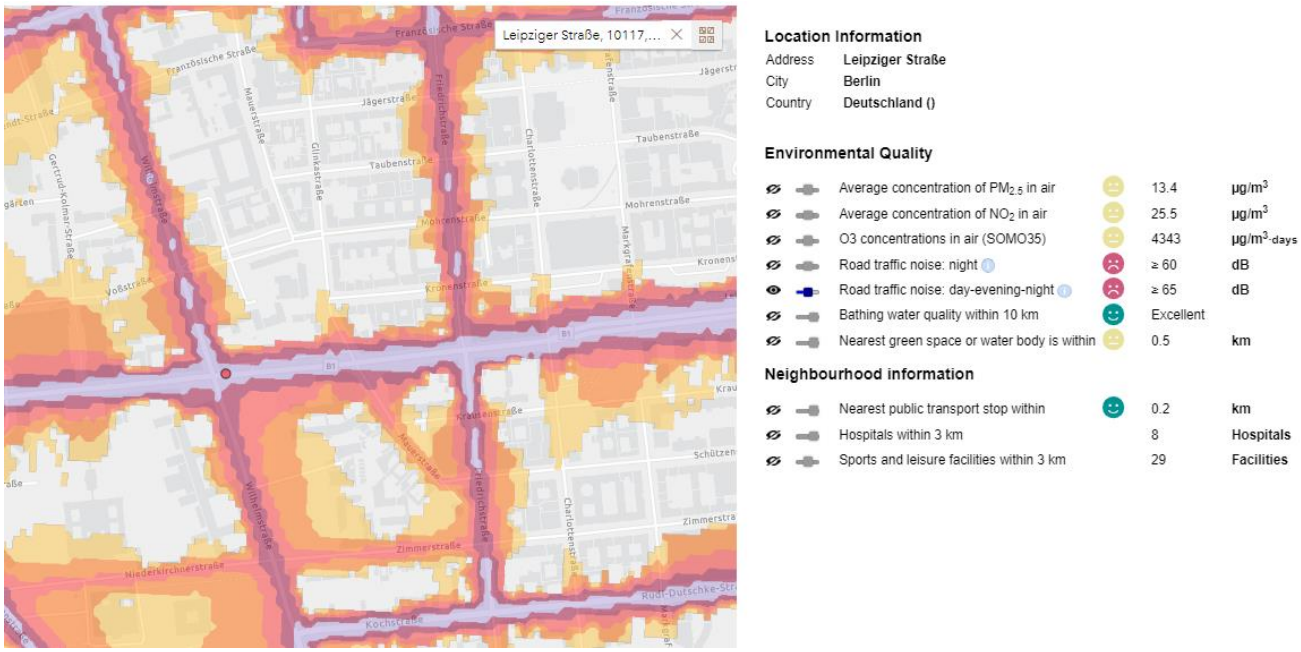

Abb: 3.2: Ausschnitt aus dem europäischen Umwelt- und Gesundheitsatlas der EUA Leipziger Straße in Berlin, Karteninformation für den L_{DEN} . Zusätzliche Informationen zur Luftqualität, Grünflächen, Badequalität und zur Ausstattung der Nachbarschaft mit Krankenhäusern, Sportanlagen und Haltestellen des ÖPNV.

3.6. Umwelt und Gesundheit

Für all diejenigen, die beim Schutz vor Lärm aktiv sind, liegt der Zusammenhang von Umwelt und Gesundheit auf der Hand, so z.B. in der auch von Politikerinnen und Politikern gern vorgebrachten Aussage „Lärm macht krank". Der ALD ist stets dafür eingetreten, den Schutz vor Lärm stärker in die Institutionen des Gesundheitsschutzes hineinzutragen. Deshalb ist die inzwischen intensivierte Thematisierung des Zusammenhangs von Umwelt und Gesundheit in einem umfassenden Sinn zu begrüßen. In der Wochenzeitschrift ZEIT vom 15.06.2023 wird auf den Zusammenhang von Klimawandel und Schutz gegen Hitze aufmerksam gemacht. („Vor dem Hitzschlag", S. 27). Nun sollen „Hitzeaktionspläne" aufgestellt werden – auch darauf weisen die Lärmexperten hin, wenn sie die Synergien zwischen dem Schutz ruhiger Gebiete in den urbanen Lärmaktionsplänen sowie der Nutzung von Grün für die Verbesserung innerstädtischer Absorption und dem Schutz gegen Hitze herausstellen.

Aktuelle Gutachten zum Thema „Umwelt und Gesundheit“

Im Juni 2023 haben zwei wichtige Räte der Bundesregierung, der Sachverständigenrat für Umweltfragen (**SRU**) und der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung „Globale Umweltveränderungen“ (**WBGU**) Gutachten zum Thema Umwelt und Gesundheit publiziert und am 19.06.2023 öffentlich vorgestellt (siehe https://www.wbgu.de/de/veranstaltungen/veranstaltung/2023-06-19. Eine Videoaufzeichnung der Veranstaltung wird zeitnah ins Internet eingestellt.)

In beiden Gutachten werden auch die Beeinträchtigungen durch Geräusche bzw. „Lärmprobleme“ angesprochen. Im Folgenden ein Kurzbericht über diese Thematisierung in den Gutachten:

Gesund leben auf einer gesunden Erde

Gutachten 2023 des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung „Globale Umweltveränderungen“ (WBGU)
Arbeitsexemplar Bundesregierung vom 14.06.2023
https://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen/hauptgutachten/hg2023/pdf/wbgu_hg2023_vorlaeufig.pdf

„Gesund leben auf einer gesunden Erde“ ist der Titel und die Vision des neuen WBGU-Gutachtens vom Juni 2023. „*Darin empfiehlt das neunköpfige Expert:innengremium nicht weniger als ein fundamentales Umdenken im Umgang mit Gesundheit. Nur auf diese Weise lassen sich die beachtlichen Verbesserungen der Gesundheitsversorgung der Vergangenheit auch in die Zukunft fortschreiben. Die COVID-19-Pandemie, die massive Zunahme von Zivilisationskrankheiten und die immer spürbareren Auswirkungen des Klimawandels führen die Verletzlichkeit unserer Gesellschaften vor Augen: Unsere Lebensweise ist eine der Ursachen für diese Vulnerabilität. Die zivilisatorische Entwicklung hat die Artenvielfalt verringert, die Gesundheit der Ökosysteme beeinträchtigt und gefährdet nun auch die Gesundheit der Menschen. Wir sind auf dem besten Weg, die Voraussetzungen eines gesunden Lebens für Arten und Menschen weiter zu zerstören und die planetaren Leitplanken zu überschreiten*“ (WGBU-Presseerklärung vom 14.06.2023:
https://www.wbgu.de/de/service/presseerklaerung/gesund-leben-auf-einer-gesunden-erde

Das Gutachten thematisiert auch die Lärmprobleme und entsprechende Lösungsvorschläge im weltweiten Maßstab, für ein internationales Gutachten in Zeiten bedrohlicher Auswirkungen des Klimawandels eher ungewöhnlich. In der Abbildung 4.3-3 werden z.B. weltweit Städte mit hoher Lärmbelastung (Auswahl) dargestellt (allerdings mit offensichtlich nicht identisch definierten Indikatoren).

Hier nur beispielhaft einige Vorschläge des WBGU zum Straßenverkehrslärm (S. 159):

„*Innerstädtische Lärmbelastung durch motorisierten Verkehr konsequenter sanktionieren*

Der motorisierte Straßenverkehr ist die Lärmquelle Nr.1 in Städten. Lärm macht krank und ist UNEP (2022b) ein „emerging issue of environmental concern“ (UNEP, 2022a). Neben der Luftverschmutzung sollte insbesondere auch die Lärmbelastung in verdichteten Siedlungsräumen regulatorisch konsequent unter den Grenzwerten gehalten werden. Für einzelne Fahrzeugtypen und Motorräder, die einen bestimmten Grenzwert für Lärm überschreiten, sollten für Städte Geschwindigkeitsbegrenzungen bis hin zu Fahrverboten verhängt werden (UNEP, 2022b).“

Der Mitschnitt der Veranstaltung ist verfügbar unter:
https://222362.seu2.cleverreach.com/c/84512270/ae31998edb3-rwuuro.

Umwelt und Gesundheit konsequent zusammendenken

Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) vom Juni 2023

https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2020_2024/2023_06_SG_Umwelt_und_Gesundheit_zusammendenken.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Auch in diesem Gutachten wird das Lärmproblem vielfach adressiert, meistens im Zusammenhang mit anderen Umweltbelastungen wie Luftverschmutzung. Auf S. 156 sind die wichtigsten strategischen Empfehlungen zusammengestellt:

„*493. Wenngleich die gesetzlichen Vorgaben zur Luftqualität und zum Lärm die Kommunen bereits darin unterstützen, eine bessere Luftqualität zu erreichen und Lärmemissionen zu reduzieren, gibt es noch deutlichen Verbesserungsbedarf. Der SRU empfiehlt zum Beispiel die Einführung einer*

Lärmaktionsplanungsverordnung, in der bundeseinheitliche Lärmschwellen (Auslösewerte) festgelegt werden, deren Überschreitung eine Lärmaktionsplanung mit entsprechenden Minderungsmaßnahmen auslöst. Die Verordnung sollte auch Vorgaben für ruhige Gebiete enthalten. Dabei ist es wichtig, dass möglichst viele Bewohner:innen fußläufig Zugang zu einem ruhigen Gebiet haben. Außerdem sollten für bestehende Straßen und Schienenwege anspruchsvolle Lärmschwellen verbindlich festgelegt und Kommunen bei Lärmminderungsmaßnahmen an Straßen in kommunaler Baulast dauerhaft finanziell unterstützt werden (SRU 2020, Kap. 5.7). Hilfreich wäre auch die Einführung einer Methode zur Gesamtlärmbewertung, wie bereits im Koalitionsvertrag vorgeschlagen (s.a. SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP 2021).“

„*Verkehrsentwicklungsplanung*

496. Sowohl der Luftreinhalteplan als auch der Lärmaktionsplan adressieren in besonderem Maße den Verkehr. Beide Pläne sind aber nur sehr eingeschränkt in der Lage, auf die Verkehrsplanung Einfluss zu nehmen, und schauen nur von ihren sektoralen Problemwahrnehmungen auf den Verkehr (KÖCK und FISCHER 2018, S. 160). Um Synergien zu heben, ist es daher sinnvoll, diese Pläne miteinander zu verzahnen und sie darüber hinaus in eine integrierte Verkehrsentwicklungsplanung einzubinden (SRU 2020, Tz. 450; BÖHME et. al. 2018). Der SRU empfiehlt, dass Kommunen ab einer Größe von 50.000 Einwohner:innen verpflichtet werden sollten, einen integrierten Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Dieser sollte „verkehrlich relevante Aspekte aus Fachplänen, wie der Luftreinhalteplanung oder der Lärmminderungsplanung, und übergeordnete Rahmenbedingungen“ einbeziehen (SRU 2020, Tz. 529, auch Tz. 448 ff.; 2012a, Tz. 337 ff.; s. a. KÖCK und FISCHER 2018, S. 161).“

3.7. Erstes Internationales Motorradlärm-Event am 30.04.2023

Mehr als 300 Anwohnergruppen aus Deutschland, Belgien und den Niederlanden haben sich zu einer europäischen Kooperation zusammengeschlossen und werden sich diesen Lärm nicht länger gefallen lassen. Gemeinsam setzen sie sich dafür ein, dass Behörden überfällige Maßnahmen gegen die immer stärker werdende Lärmbelästigung ergreifen.

Am 30.04.2023 fand im Dreiländereck D / NL / B ein Medienbriefing statt (siehe Abb. 3.3), welches aufgezeigt hat, dass das Thema Motorradlärm nicht nur nationale, sondern auch grenzüberschreitende Lösungen braucht. Gekommen waren aus Deutschland Dr. Nolten (CDU) MdL NRW, kommunale Vertreter, Silent Rider sowie Initiativen aus den Niederlanden und Belgien. Fernsehteams aus Belgien und den Niederlanden waren ebenfalls vor Ort. Der WDR interviewte im Vorfeld der Veranstaltung.

Abb. 3.3: Plakat zur Ankündigung des Dreiländertreffens zum Motorradlärm mit den Slogans der Verbände aus den Niederlanden, Deutschland und Belgien (Quelle: SilentRider – Die Initiative gegen Motorradlärm).

Ziel ist es, den Entscheidungsträgern (Politik, national und EU) zu verdeutlichen, wie limitiert die Möglichkeiten der Eindämmung des Motorradlärms sind.

Die Forderungen sind:

- Keine unnötige Lärmbelästigung durch Motorräder
- Europäische Emissionsnormen, bei denen ein Motorrad nicht mehr Lärm machen darf als ein Pkw
- Nutzungseinschränkung von Straßen für laute Motorräder
- Verbot lauter Auspuffanlagen
- Effizienteres Durchgreifen durch die Polizei
- Europäische Zusammenarbeit

Weitere Aktionen sind geplant.

Bärbel Lehmann
Bundesverband gegen Motorradlärm
https://motorradlaerm.de/

3.8. Debatte über Motorradlärm: "Die machen hier alles kaputt"

Es geschieht nicht so oft, dass sich die ARD mit dem Lärmproblem befasst. Deshalb soll hier eine Meldung vom 22.04.2023, zum Start der Motorradsaison, in wesentlichen Aussagen zitiert werden.

https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/motorradlaerm-101.html?utm_source=pocket_saves (Stand: 22.04.2023)

„Das Gelbachtal, ein Wandergebiet im südlichen Westerwald, zieht jedes Frühjahr viele Motorradfahrerinnen und -fahrer an – besonders an den Wochenenden.

‚Das ist eine Traumkulisse", sagt Karin Maas von der Tourismusverwaltung in Montabaur. "Aber wenn hier zehn Motorräder durch die Ortschaften brettern, dann ist das alles kaputt." Sie sieht wegen der "Verschmutzung" ihres Tals durch den Motorradlärm den Tourismus in Gefahr. Es gebe Anwohner, die am Wochenende wegführen, weil sie den Krach nicht aushielten.

Die Lärmgegner aus den drei betroffenen rheinland-pfälzischen Verbandsgemeinden, durch die das Gelbachtal führt, ziehen eine ernüchternde Bilanz. Vor drei Jahren hatten sie zusammen mit dem ADAC und dem Landesbetrieb Mobilität eine Informationskampagne zur Lärmreduzierung gestartet in der Region.

Nach Auskunft der Verbandsgemeinde Montabaur hat das Aufstellen der Hinweisschilder insgesamt jedoch wenig gebracht. Das Lärmproblem sei unverändert. Ein partielles Durchfahrtsverbot für Motorräder, das es bereits in einigen Tourismus-Regionen in Deutschland gibt, wolle man nicht. Doch Karin Maas von der Tourismusverwaltung Montabaur wünscht sich mehr Polizeikontrollen und Blitzeranlagen. Vor allem an sonnigen Wochenenden und Feiertagen müsste mehr kontrolliert werden."

3.9. Geräuschbelastung: Orientierungswerte und Kenngrößen für das öffentliche Grün 2023

In der Publikation des Bundesamts für Naturschutz „Naturschutzfachliche Begleitung der Umsetzung des Masterplans Stadtnatur – Stadtnatur erfassen, schützen, entwickeln: Orientierungswerte und Kenngrößen für das öffentliche Grün" BfN-Schriften 653-2023, Bonn 2023 werden auch Zielgrößen für den Schutz vor Lärm genannt.

In der Tabelle 32 des Berichtes „Tool zur Bewertung von Grünflächen hinsichtlich ihres Beitrages zur Erfüllung von Erholungs-, Gesundheits-, Klima- und Biodiversitätsfunktion", S. 121, wird für das Beeinträchtigungsniveau durch Lärm und Luftschadstoffe ein Zielwert für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} von unter 53 dB(A) infolge des Straßenverkehrslärms auf mehr als 50 % der Grünfläche genannt.

(Quelle: https://difu.de/projekte/oeffentliches-gruen-praxistest-orientierungswerte)

3.10. Raser, Poser und illegales Tuning

Unter https://www.presseportal.de/blaulicht/ lassen sich tägliche Presseberichte von Polizei, Bundespolizei, Bundeskriminalamt, Feuerwehr, Zoll und anderen Behörden finden. Gibt man dort die Suchbegriffe Autoposer oder Tuning ein, werden zahlreiche, spannend zu lesende Pressemeldungen verschiedener Polizeieinheiten aufgeführt. Es wird deutlich, dass die Polizei inzwischen relativ aktiv in der Überwachung der Poser- und Tuningszene mit spezialisiertem und fachkundigem Personal – das z.B. illegale Manipulationen an Fahrzeugen gut diagnostizieren kann – unterwegs ist.

Ein gehäufter Einsatz fand am seit 2022 stattfindenden bundesweiten Aktionstag "Raser, Poser und illegales Tuning" – am „Car-Freitag"/Karfreitag statt, dieses Jahr am 07.04. Das Hessische Kriminalamt berichtet für die Polizei Hessen, dass hessenweit 744 Raser, Autoposer und illegale Tuner kontrolliert und 38 Straftaten und 659 Ordnungswidrigkeiten festgestellt worden sind, 28 Kraftfahrzeuge wurden vorläufig aus dem Verkehr gezogen.
(siehe https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/43563/5482194)

Auf dem Messegelände Friedrichshafen findet seit 2003 in jedem Frühjahr die "Tuning World Bodensee" als größte Tuningmesse in Europa statt. In diesem Jahr lief die Messe von Donnerstag, dem 18. bis Sonntag, dem 21. Mai 2023. Das Polizeipräsidium Ravensburg überprüfte im Zusammenhang mit der Messe die Einhaltung von Verkehrsvorschriften. In seiner Pressemitteilung vom 22.05.2023 hat es über die Ergebnisse der Kontrollen berichtet (siehe https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/138081/5514669):

„Die Polizei kontrollierte im Zeitraum zwischen 18. Mai und 21. Mai 2023 insgesamt 453 Fahrzeuge und stellte an 169 Fahrzeugen illegale Umbauten fest. An 47 Fahrzeugen waren die Veränderungen so gravierend, dass die Weiterfahrt aus Aspekten der Verkehrssicherheit untersagt werden musste; 33 Fahrzeuge wurden sichergestellt und werden nun Kfz-Sachverständigen zur gutachterlichen Überprüfung vorgeführt.

Rund um das Thema Auto-Tuning beanstandeten die Beamten vorwiegend modifizierte oder nicht zugelassene Auspuff- und Abgasanlagen, die zum Teil übermäßigen Lärm verursachten. Darüber hinaus stellten die Polizisten illegale Veränderungen an Fahrwerk und Rädern sowie unerlaubte Modifizierungen an den Steuergeräten fest."

3.11. Kai-Ove Kessler: Die Welt ist laut; Rowohlt Verlag Hamburg 2023; 428 Seiten – Rezension

Der Journalist, Historiker und Musiker Kessler hat eine umfangreich recherchierte „Anthologie des Lärms" geschrieben. Selbstkritisch schreibt er im „Nachklang", dass sein Buch nur eines unter vielen sei. Wie alle „Nichtakustiker" verwendet er den Begriff dB nur unscharf, genauere Kennzeichnung der Maßeinheit wie dB(A), L_{eq} oder Maximalwert fehlen. Nicht korrekt ist auch, dass seit 1925 das „phon" als „zweite Einheit üblich sei". Die „Maßeinheit" dB wurde erst 1928 von Bell-Systems benannt. An anderer Stelle verwechselt er „Resonanzen" mit Reflexion.

Die Geschichte des Lärms (Untertitel des Buches) geht chronologisch von der Urzeit bis zur heutigen Zeit. Mit QR-Codes im Buch werden 49 interessante Tonbeispiele vorgestellt vom „Urknall" (John B. Cramer) über eine Rede Bismarcks (1889!), Lenins (1919), Klang der Gloriosa (Glocke des Erfurter Doms), mittelalterlichen und neuzeitlichen Musikinstrumenten und Musik, natürlichen Geräuschen und heutigen technischen Geräten wie Dampfmaschine, mechanischer Webstuhl oder Verkehrslärm aller Art.

Der Autor geht rhetorisch von „Ich lärme, also bin ich" bis zu „War früher alles besser (leiser?)". Anhand vieler Quellen und Zitate werden teilweise aber auch schräge Aussagen getroffen („*die Kirche bemächtigte sich des Lärms, eroberte sich die auditive Herrschaft über Mitteleuropa*", S. 90). Die umfangreiche durchaus interessante Darstellung des Aufkommens und der Entwicklung der Lärms endet mit dem fragwürdigen Satz: „*Erst in ferner Zukunft wird menschengemachter Lärm kein Thema mehr sein. Dann nämlich, wenn es keine Menschen mehr gibt*" (S.404).

Ein kurzer Absatz (S. 394) erwähnt den jährlich von der DEGA veranstalteten Tag gegen Lärm. Der Absatz endet mit: „*Der Aufruf zur Stille am Internationalen Noise Awareness Day ging im Alltagslärm unter*" (!). Immerhin wird die Richtlinie 2002/49/EG in einem Satz erwähnt. Im Abschnitt

„Lärm auf dem Zenit“ wird ansatzweise auf die gesundheitsschädigende Wirkung des Lärms, erforderliche Schallschutzmaßnahmen oder Vorschriften zum Schallschutz hingewiesen.

Dem Leser wird unter Berücksichtigung der eben genannten Einschränkungen eine große Fülle von interessanten Details und Quellen (462 Literaturstellen, darunter auch viele, natürlich nur aktuell nachlesbare Weblinks) geboten, die das Buch trotzdem lesenswert machen.

Dr. Peter Fürst
Ottendorf-Okrilla

3.12. Volker Wissing und der Lärmschutz

In der Sendung „Maischberger“ interviewte Sandra Maischberger am 09.05.2023 Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) zu aktuellen verkehrspolitischen Themen, vor allem zum Klimaschutz im Verkehr

(siehe ARD-Mediathek: https://www.ardmediathek.de/video/maischberger/volker-wissing-ueber-den-dauerzoff-zwischen-gruenen-und-fdp/das-ersten/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RlLmRlL21lbnNjaGVuIGJlaSBtYWlzY2hiZXJnZXIvNzk2ODExMjgtMTJlMC00MTA1LTkzNGMtZGU4ODM0YTY4NWYw).

Unter anderem ging es auch um Tempo-Limits auf Autobahnen und Tempo 30 innerorts auf Hauptverkehrsstraßen insbesondere um die Initiative der inzwischen 811 Städte, Gemeinden und Landkreise (Stand 21.06.2023) für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits innerorts (siehe http://www.lebenswerte-staedte.de/de/).

Wissing betonte, dass in dieser Frage durchaus mehr Flexibilität möglich sei, solange es um kommunale Belange gehe. Denn eine Kommune müsse auch die Interessen von Externen, die die städtischen Durchgangsstraßen nutzen, an einem zügigen Verkehr in Betracht ziehen. Allerdings fiel dann ein doch bemerkenswerter Satz: „*Ich glaube, dass Lärmschutz und auch Sicherheitsfragen über dem Interesse an einem fließenden Durchgangsverkehr stehen und dass wir diese ernst nehmen müssen*“. Umgesetzt hieße das: Da an fast allen Durchgangsstraßen hohe Geräuschbelastungen deutlich über den WHO-Zielen für den Schutz vor Straßenverkehrslärm herrschen, würde dort eigentlich Tempo 30 geboten sein.

Wir sollten Herrn Wissing beim Wort nehmen und erwarten deshalb, dass bei der Novellierung der Straßenverkehrsordnung diese Flexibilität zu Gunsten des Lärmschutzes auch umgesetzt wird. Es wäre eine wichtige straßenverkehrsrechtliche Voraussetzung für die kommunalen Lärmaktionspläne, die aktuell vorbereitet werden und bis Mitte 2024 vorzulegen sind.

Bundesminister V. Wissing hatte in diesem Gespräch auch die Bereitschaft erklärt, mit der Städte-Initiative zu sprechen. Dies ist inzwischen erfolgt. Die Initiative zeigte sich aber von diesem Gespräch enttäuscht: „*Am Prinzip, dass Tempolimits nur dann angeordnet werden können, wenn sie die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht maßgeblich einschränken, soll im Wesentlichen nicht gerüttelt werden. Allenfalls soll der Umfang möglicher Ausnahmetatbestände ausgeweitet werden. Damit sind wir von den Forderungen unserer Mitglieder und der Festschreibung im Koalitionsvertrag noch ein gutes Stück entfernt*.“ Das Bundesverkehrsministerium vertritt hingegen die Auffassung, dass eine weitgehende Liberalisierung der innerstädtischen Geschwindigkeit zu verfassungsrechtlichen Problemen führt.
(http://www.lebenswerte-staedte.de/images/pdf/230605_MI_Gespraech%20Wissing.pdf)

Vielleicht hätten die Vertreter der Initiative stärker die Belange des Lärmschutzes nutzen sollen, um die „Ausnahmetatbestände“ zum Regelfall zu machen.

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Am 21.06.2023 hat das Bundeskabinett eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen (Pressemitteilung des BMDV Nummer 59/2023 vom 21. Juni 2023): „*Wie im Koalitionsvertrag festgehalten, sollen StVG und StVO so angepasst werden, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Ge-*

sundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden."
„*Neu ist auch, dass Behörden vor Ort zukünftig verkehrsregelnde Maßnahmen ausschließlich aus Gründen des Umwelt-, darunter des Klimaschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung erlassen können. Solche Anordnungen müssen nicht – wie bisher – auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen. Diese Belange müssen aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung, die für alles Verwaltungshandeln gilt, berücksichtigt werden. Auf diese Weise wird die Anordnung von Tempo 30-Regelungen erleichtert. Das betrifft Spielplätze, hochfrequentierte Schulwege, Fußgängerüberwege und Streckenabschnitte bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken, damit der Verkehr besser fließen kann*."

Es erscheint nicht gesichert zu sein, ob damit z.B. die Anordnung von Tempo-30 auf klassifizierten Straßen aus Gründen des Lärmschutzes grundsätzlich erleichtert wird. Die weitere Gestaltung der Änderungen des StVG und der StVO bleibt abzuwarten.

In einem Video zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes am 21.06.2023 jedenfalls betont Minister Wissing schon mal: „*Es bleibt … bei der Regel-Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts, flächendeckendes Tempo 30 ist damit vom Tisch*."
(https://social.bund.de/tags/Stra%C3%9Fenverkehrsgesetz)