## Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 3/2023



## 16. Oktober 2023

## **Inhaltsverzeichnis**

1.	NAC	CHRICHTEN DES ARBEITSRING LARM DER DEGA	2
	1.1.	ALD-LÄRMUMFRAGE 2023	2
	1.2.	ALD-VERANSTALTUNG "LÄRM IN STADT UND LAND"	2
	1.3.	ALD-ANTRAG AUF PROJEKTFÖRDERUNG	
	1.4.	ALD-Broschüre "Energiewende und Lärmschutz"	3
	1.5.	DAGA 2024 – STRUKTURIERTE SITZUNGEN MIT BETEILIGUNG DES ALD	3
2.	THE	MEN	4
	2.1.	Normungsvorhaben "Geräuscharme Logistik"	4
	2.2.	Umweltbewusstsein in Deutschland 2022	4
	2.3.	LÄRMAKTIONSPLANUNG 4. RUNDE – ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG	5
	2.4.	Neue Geräuschvorschrift für Schienenfahrzeuge in Kraft	
	2.5.	Schweizer Volksinitiative zur Einschränkung von Feuerwerk	10
	2.6.	E-AUTOS SIND GAR NICHT SO LEISE	11
	2.7.	UBA-VERBÄNDEPROJEKT "RUHE, BITTE! KAMPAGNE ZUR STÄRKUNG DER LÄRMAKTIONSPLANUNG"	12
	2.8.	LÄRMOMAT UND NACHTLICHTER IN FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG	
	2.9.	PENNY-AKTION "WAHRE KOSTEN"	14
	2.10.	TEMPO 30 IN FELDE	15
3.	AKT	UELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	17
	3.1.	FACHTAGUNG ZUM MOTORRADLÄRM	17
	3.2.	FACHGESPRÄCH "RUHIGE GEBIETE"	17
	3.3.	AKTUELLE GERICHTSURTEILE ZUM SCHUTZ VOR LÄRM	17

## 1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

#### 1.1. ALD-Lärmumfrage 2023

Von Februar bis Mai 2023 führte der Arbeitsring Lärm der DEGA e.V. eine Onlineumfrage durch. 379 Personen gaben Auskunft über ihre Wohnbedingungen, die Belästigung durch Umgebungslärm, Beurteilungen zu Regelungen zum Schutz vor Lärm, zur Lärmaktionsplanung, zu Maßnahmen der Lärmvorsorge und -sanierung im Verkehrsbereich sowie zur Lärmrelevanz bei eigenem Konsumverhalten. Die ersten Ergebnisse der Befragung liegen inzwischen vor und werden in einem Artikel in der aktuellen Ausgabe 03/2023 des Akustik Journals (siehe <a href="https://www.dega-akustik.de/publikationen/akustik-journal">https://www.dega-akustik.de/publikationen/akustik-journal</a>) veröffentlicht.

Die Befragungsergebnisse zeigen eine große Betroffenheit der Befragten durch Verkehrslärm. Insbesondere werden die bestehenden Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm kritisch bewertet. Die Informiertheit der Bevölkerung und Mitwirkungsmöglichkeiten an der Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie als auch bei baulichen Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur können aus Sicht der Befragten verbessert werden. Insgesamt bevorzugen die Befragten aktive Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm an der Quelle als auch die Ahndung und Überwachung von lärmverursachendem Verhalten. Ein Ergebnis der Befragung ist allerdings auch, dass Lärm sowohl bei der Anschaffung als auch der Nutzung bzw. Inanspruchnahme von Geräten, Technologien und Serviceleistungen für die Befragten kaum eine Rolle gespielt hat. Wie es auch im letzten Satz in der Zusammenfassung des Artikels heißt, ist es "Ansporn für den ALD in Zukunft vermehrt darauf hinzuweisen, dass wir in der modernen Gesellschaft beides sind: Betroffene und Verursachende von Lärm."

## 1.2. ALD-Veranstaltung "Lärm in Stadt und Land"

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" in Dresden durchführen.

Die Menschen in den Städten und auf dem Lande sind oft Lärmbelastungen durch unterschiedliche Quellen ausgesetzt. In städtischen Gebieten gibt es meist eine Vielzahl von oft kleineren Lärmemittenten, deren Wirkung durch eine immer höhere Verdichtung der Wohnbebauung in zahlreichen Situationen verstärkt wird. In jüngster Zeit ergänzen Wärmepumpen das Spektrum der Lärmquellen. Sie sind zwar im klassischen Sinne nicht laut, aber immer gegenwärtig – auch nachts.

Das stellt sich in ländlichen Regionen anders dar. Die dort Lebenden sind nicht zuletzt wegen der Ruhe hierhergezogen. Diese wird dann aber nicht selten von (über-)lauten Motorrädern oder Sportwagen gestört. Jede zusätzliche Lärmquelle fällt aufgrund der fehlenden Hintergrundbelastung umso mehr ins Gewicht. Aber sowohl in den Städten als auch auf dem Land gibt es Möglichkeiten, die Lärmbelastung zu verringern.

Detaillierte Informationen (Programm, Anmeldung etc.) finden Sie unter https://www.ald-laerm.de.

#### 1.3. ALD-Antrag auf Projektförderung

Der ALD stellte über die Geschäftsstelle der DEGA fristgerecht einen Antrag auf Projektförderung für die Zeit vom April 2024 bis März 2026 an das Umweltbundesamt mit dem Titel "Schutz vor Umgebungslärm mit Schwerpunkt Leben in der Stadt, Mobilitätswende und Erneuerbare Energien".

Das geplante Projekt geht davon aus, dass Städte und Gemeinden ihre Innenstädte beleben wollen und dafür Konzepte erproben, die Wohn- und Aufenthaltsqualität der immer noch durch den Straßenverkehr dominierten Stadträume zu verbessern. Durch Verlangsamung des fließenden Verkehrs, Zunahme des Anteils von Elektrofahrzeugen und Konversion von Flächen des ruhenden Verkehrs in Flächen, die von Anwohner:innen und der Außengastronomie genutzt werden können sowie durch die notwendige Umstellung der Haustechnik auf erneuerbare Energien entstehen andere und neue Geräuschkulissen. Die Verlagerung von Büroarbeit ins Homeoffice verlangt, dass eine geringe Belastung mit Umgebungslärm im Wohnumfeld das Arbeiten von zu Hause ohne Ein-

schränkung gestattet. Zudem stellt die Energiewende mit dem Ausbau der Windenergienutzung und durch den zunehmenden Einsatz von Wärmepumpen in unmittelbarer Nähe von Wohngebäuden eine Herausforderung dar, die den Schutz vor Umgebungslärm unmittelbar betrifft. All dies erfordert eine neue Bewertung des Schutzes vor Lärm, die die Akzeptanz bei der Bevölkerung sowie nicht akustische Kriterien mit einbeziehen muss.

Mit dem Projekt will der ALD zwei thematische Schwerpunkte verfolgen:

- 1. Schutz vor Umgebungslärm bei sich wandelndem Arbeits- und Mobilitätsverhalten und Stadtleben und
- 2. Schutz vor Lärm der Schallquellen der Erneuerbaren Energien zur Unterstützung der Akzeptanz aufgrund zusätzlicher positiver Eigenschaften und Wirkungen.

Im Projektverlauf sind unter anderem vorgesehen:

- Gespräche mit Vertreter:innen von einschlägigen Verbänden und Vertreter:innen der Hersteller zur Wirkungsweise, den erzielten Fortschritten hinsichtlich Lärmminderung und Energieeffizienz sowie der Kostenentwicklung zum aktuellen Stand der Technik und Lärmminderungstechnik bei Anlagen und Geräten der Erneuerbaren Energien,
- Werkstattgespräche mit Beteiligung des Umweltbundesamtes als Grundlage für die Diskussion in strukturierten Sitzungen auf einer DAGA,
- die Aufbereitung von digitalem Informationsmaterial auf der Internetseite des ALD.

Die ALD-Leitung hofft, dass das Umweltbundesamt den Antrag positiv bescheiden wird, damit für die Arbeit des ALD ab April 2024 wieder eine breitere finanzielle Basis vorhanden ist. Erfahrungsgemäß erfolgt die Entscheidung erst im Januar 2024, also mit einer sehr kurzen Vorlaufzeit.

#### 1.4. ALD-Broschüre "Energiewende und Lärmschutz"

Angekündigt wurde die zweite Auflage der Broschüre "Energiewende und Lärmschutz" bereits im Newsletter 1/23. Sie ist nunmehr auf der Internetseite des ALD unter <a href="https://www.ald-laerm.de/publikationen/broschueren-und-andere-veroeffentlichungen">https://www.ald-laerm.de/publikationen/broschueren-und-andere-veroeffentlichungen</a> verfügbar:

An der Überarbeitung unter der Leitung von Christian Beckert und Hermann Lewke waren beteiligt: Evelin Baumer, Thomas Beckenbauer, Christian Burkhart, Christoph Fritzsche, Regina Heinecke-Schmitt, Dirk Schreckenberg und Sven-Oliver Wessolowski. Die grafische Gestaltung übernahm Friedrich Karas. Ihnen sei an dieser Stelle von der ALD-Leitung für ihre Beiträge gedankt.

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

Auf der DAGA 2024 in Hannover, von Montag, 18. März 2024 bis Donnerstag, 21. März 2024 finden wieder spannende Strukturierte Sitzungen mit Beteiligung des ALD statt, auf die wir aufmerksam machen möchten:

- Schallschutz im Umfeld von Musikklubs und Open-Air-Veranstaltungen organisiert von: Thore Debor & Bernd Lehming & Christian Popp
- Freizeitlärm Konflikte und Lösungen organisiert von Dirk Schreckenberg & Christian Beckert
- Schienenlärm neuere Minderungsmöglichkeiten organisiert von Uwe Ritterstaedt & Michael Jäcker-Cüppers

Bis zum 1. November 2023 sind Anmeldungen von DAGA-Beiträgen unter <a href="https://www.daga2024.de/autoren möglich">https://www.daga2024.de/autoren möglich</a>.

#### 2. THEMEN

## 2.1. Normungsvorhaben "Geräuscharme Logistik"

Der ALD hält ein derartiges Vorhaben mit dem Ansatz, die nach TA Lärm erforderliche Prüfung im Einzelfall zu ersetzen, für verfehlt. In einem Arbeitskreis, zu dessen Konstituierung der Normenausschuss Akustik, Lärmminderung und Schwingungstechnik (NALS) aktuell einlädt, sollen langjährige Aktivitäten zur Geräuscharmen Logistik zusammengefasst und die Anwendung der Erkenntnisse durch eine Norm vereinfacht werden. Zudem soll der Begriff "Geräuscharme Logistik" definiert und damit innerhalb von Genehmigungsverfahren verwendbar werden.

Ob eine Zusammenstellung von Geräuschemissionsdaten bei den für die Logistik üblichen Abläufen und von Messverfahren zur Ermittlung von Geräuschemissionen in einer Norm tatsächlich eine Vereinfachung darstellen kann, ist fraglich, weil Behörden und Akustikbüros bereits seit langem in großem Umfang über Geräuschemissionsdaten verfügen, mit denen sie Geräuschimmissionsprognosen prüfen bzw. erstellen können. Einer Aktualisierung der Daten in diesem Bereich dient eine zurzeit laufende Mobilitätsstudie für das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, die das Fraunhofer IML erstellt. Sie soll eine auf Genehmigungsbehörden ausgerichtete Handreichung mit belastbaren Werten für die Geräuschemissionen bei einer Belieferung durch Lkw mit alternativen Antrieben für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung und einen auf Unternehmen und Logistikdienstleister ausgerichteten Handlungsleitfaden für eine standardisierte Umsetzbarkeit der "geräuscharmen Logistik" für unterschiedliche Anwendungsfälle liefern. Da diese Daten verfügbar sind bzw. in Kürze verfügbar sein werden, besteht der Nutzen einer Norm allenfalls in einer Erleichterung des Zugangs zu den Daten. Eine Norm kann, sofern dort überhaupt eine Definition des Begriffs der lärmarmen Logistik in Bezug auf Geräuschimmissionen gelingen sollte, weder direkt noch durch eine Zertifizierung an die Stelle der behördlichen Einzelfallprüfung auf Einhaltung der Anforderungen der TA Lärm treten.

Die Vermutung liegt nahe, dass das Ziel der Norm ist, über eine wie auch immer ausgestaltete Zertifizierung zu erreichen, dass nicht auf Einhaltung der Anforderungen der TA Lärm im Einzelfall geprüft wird, sondern mit dem Zertifikat diese Prüfung ersetzt wird. Dabei wird verkannt, dass mit den immissionsschutzrechtlichen Regelungen, hier vor allem der TA Lärm, gebietsabhängige Immissionsrichtwerte und die zum Nachweis der Zulässigkeit im Planungsfalle anzuwendenden Berechnungsverfahren festgelegt sind. Die für eine Ermittlung der Geräuschimmissionen anzuwendenden Berechnungsverfahren (DIN ISO 9613-2, RLS-19, Schall03 und AzB) werden über mehrere Plattformen in normativ festgelegter Weise qualitätsgesichert.

Das gesamte System ist in sich schlüssig. Es wird durch ein Netz von Beratungsunternehmen mit akustischen, softwaretechnischen und juristischen Experten an den jeweiligen technischen Stand angepasst und unter Berücksichtigung der jeweils gegebenen technischen Möglichkeiten fortgeschrieben. Normen zur Emission und zur Detailinterpretation und Qualitätssicherung der Berechnungsverfahren bei der Umsetzung in Software sind Teil dieses Systems. Der ALD hält daher eine Norm zur Geräuscharmen Logistik für überflüssig.

## 2.2. Umweltbewusstsein in Deutschland 2022

Diese vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und dem Umweltbundesamt (UBA) herausgegebene Studie wurde auch im Kreis der im Schutz vor Lärm Engagierten mit Spannung erwartet, liefert sie doch wichtige Daten zum Stand der Belästigung durch Lärm im zeitlichen Verlauf. Die im August 2023 erschienene Studie (<a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/umweltbewusstsein2022">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/umweltbewusstsein2022</a> bf-2023 09 04.pdf) musste aber in dieser Hinsicht enttäuschen, fehlten doch die üblichen Ergebnisse der Belästigungsumfrage zu den fünf Quellen Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Gewerbe und Nachbarschaft. Grund dafür sind thematische Verschiebungen infolge der überragenden Bedeutung des Klimaschutzes. Nach Auskunft des UBA wird die Befragung zu den Belästigungen durch die fünf Lärmarten im Jahr 2024 wiederaufgenommen.

Trotzdem ist das Thema Lärm durchaus angesprochen worden, zum einen im Kontext mit anderen Umweltfolgen, z.B. des Straßenverkehrs (Lärm, Abgase, Feinstaub), was aber für die Bewertung der Lärmprobleme methodisch wenig hilfreich ist. Zum anderen wird nach den Folgen verschiede-

ner Umweltfaktoren, u.a. des Lärms für die Gesundheit gefragt: "In welchem Ausmaß können die folgenden Faktoren Ihrer Meinung nach Ihrer Gesundheit schaden?". Das Ausmaß des Schadens wird mit einer fünfteiligen verbalen Skala klassifiziert: äußerst stark, stark, mittelmäßig, etwas, überhaupt nicht (Abbildung 13, S. 45). Der Lärm wird in den Skalenwerten "äußerst stark" und "stark" mit insgesamt 59% Zustimmung als weniger schädlich eingeschätzt als z.B. die Folgen des Klimawandels (72%) oder die Luftverschmutzung (74%), der Wert ist aber seit 2016 um 7 Prozentpunkte angestiegen und stark vom Alter abhängig. Während der Wert bei den 14- bis 29-jährigen 48% beträgt, steigt er bei den Menschen über 65 Jahren auf 67% an.

## 2.3. Lärmaktionsplanung 4. Runde – Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei der laufenden Vorbereitung der Lärmaktionspläne (LAP) zum Sommer 2024 gemäß der Europäischen Richtlinie zum Umgebungslärm hat die Öffentlichkeitsbeteiligung einen hohen Stellenwert, kann sie sie doch über die rechnerisch ermittelte Geräuschbelastung hinaus eine realistische Zustandsbeschreibung der subjektiven Bewertung von Bürgerinnen und Bürgern zu ihren Beeinträchtigungen durch den Umgebungslärm und zu ihren Erwartungen bezüglich lärmmindernder Maßnahmen liefern. Überdies ist die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 47d, Abs. 3 des Bundeslmmissionsschutzgesetzes (BImSchG) verbindlich vorgegeben:

"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."

Es ist deshalb für die Bewertung der Wirksamkeit des Instruments der Lärmaktionsplanung geboten zu prüfen, wie die Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird. Für die vorangegangenen Runden liegen die Lärmbilanzen des Umweltbundesamts (UBA) vor. Die letzte Bilanz von 2021 (siehe UBA (Hrsg.): "Lärmbilanz 2020 – Analyse der Lärmminderungsplanung in Deutschland", TEXTE 135/2021, <a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte</a> 135-2021 laermbilanz 2020.pdf) kommt zu dem Ergebnis (S. 90):

"Die Auswertung der LAP-Meldungen ergibt ein positives Bild, nahezu alle Meldungen enthalten Angaben zur Mitwirkung der Öffentlichkeit. Dies ist ein deutlicher Fortschritt gegenüber den beiden vorangegangenen Runden."

"Die bisherigen Erfahrungen mit der Lärmaktionsplanung zeigen, dass die Pflicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung häufig wertvolle Hinweise für die Planung (in Ergänzung zur Lärmkartierung) ergibt
und eine rege Beteiligung die Akzeptanz der Lärmaktionsplanung in Politik und Öffentlichkeit erhöht. Durch fehlende konkrete Vorgaben gibt es aber Unsicherheiten hinsichtlich der erforderlichen
Beteiligungstiefe und des Verfahrens. Es sollte daher geklärt werden, welche Mindeststandards
einer rechtsfehlerfreien Beteiligung die zuständigen Behörden bei der LAP-Aufstellung erfüllen
müssen."

Der ALD hat sich mit seinen begrenzten ehrenamtlichen Arbeitskapazitäten die Öffentlichkeitsbeteiligung der 14 größten deutschen Städte (mit mehr als 500.000 Einwohnern) auf ihren öffentlichen Internetseiten angeschaut, in der Erwartung, dass diese Großstädte über ausreichende personelle Kapazitäten verfügen, um eine zielführende Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen zu können. Die folgende Übersicht ist nur ein erster Schritt, da einige Großstädte – wie Nürnberg und Bielefeld – die Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Kommentierung des Entwurfs ihres Lärmaktionsplans konzentrieren, der in der Regel erst im Herbst/Winter 2023 bzw, Frühjahr 2024 vorliegen wird.

Idealerweise sollte im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt werden:

- Hinweise der Bürgerinnen und Bürger auf Lärmprobleme in ihrer Gemeinde, vor allem in ihrem Wohnumfeld
- Hinweise auf die Qualit\u00e4t der Ruhigen Gebiete in direkter Nachbarschaft und im weiteren Umfeld
- Bewertung der bisherigen Lärmaktionsplanung
- Bewertung der geplanten Minderungsmaßnahmen und -strategien im LAP 2024

Um dem gesetzlichen Auftrag nach § 47d, Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz zu genügen bietet sich ein mehrstufiges Verfahren, z.B. jeweils basierend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung (Öffentlichkeitsbeteiligung Stufe 1) und dem Entwurf des LAP (Öffentlichkeitsbeteiligung Stufe 2) an. Zu empfehlen ist in jedem Fall eine Information der Öffentlichkeit – beispielsweise auf den jeweiligen Internetseiten der Städte und Gemeinden zur Lärmaktionsplanung der 4. Runde – über den Zeitablauf und die Methoden der Öffentlichkeitsbeteiligung, wie es vorbildlich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bei seinem Lärmaktionsplan für die Eisenbahnen des Bundes macht (siehe EBA: "Lärmaktionsplanung: Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet" vom 13.03.2023, <a href="https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/02\_2023\_Laermaktionsplanung">https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/02\_2023\_Laermaktionsplanungg\_Ceffentlichkeitsbeteiligung\_Gestartet.html</a>). Der ALD verweist bei Bürgeranfragen oft auf die laufende Aktionsplanung und die Möglichkeit, sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mit den jeweiligen Problem einzubringen, bekommt dann aber mitunter die Rückmeldung, dass auf den Internetseiten zur Öffentlichkeitsbeteiligung nichts zu finden ist.

Im Sinne einer gemeinsamen Strategie zur Bekämpfung des Umgebungslärms ist eine transparente Darstellung der Öffentlichkeitsbeteiligung auch für die Bevölkerung außerhalb des untersuchten Gebiets von Interesse.

## Stand der Öffentlichkeitsbeteiligung

Es lassen sich bei den untersuchten Großstädten Gruppen unterscheiden:

- Städte mit Öffentlichkeitsbeteiligung Stufe 1 und transparenter Darstellung der Ergebnisse: Beispiele dafür sind Berlin und München (Psst, München! Mach mal leiser. (<a href="https://muenchen-leiser.de">https://muenchen-leiser.de</a>), die die Stufe 1 bereits abgeschlossen haben.
- Städte mit Öffentlichkeitsbeteiligung Stufe 1 und Verweis auf die Aufnahme der Ergebnisse im Entwurf des LAP, Beispiel Hamburg (Öffentlichkeitsbeteiligung Überarbeitung Lärmaktionsplan (Dritte Stufe), <a href="https://laermaktionsplan.beteiligung.hamburg/#/">https://laermaktionsplan.beteiligung.hamburg/#/</a>)<sup>1</sup>
- Städte mit Öffentlichkeitsbeteiligung Stufe 1 und weiteren Aktionen zur Öffentlichkeitsbeteiligung wie Stadtspaziergänge (Bsp. Dortmund, siehe Lärmaktionsplanung (<a href="https://www.dortmund.de/de/leben\_in\_dortmund/umwelt/umweltamt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung/laermaktionsplanung.html">https://www.dortmund.de/de/leben\_in\_dortmund/umwelt/umweltamt/immissionsschutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung/laermaktionsplanung.html</a>) und mach-Ruhig-mit (<a href="https://enketo.hs-gesundheit.de/nK8fFH9S">https://enketo.hs-gesundheit.de/nK8fFH9S</a>),
- Städte, die nur die Öffentlichkeitsbeteiligung Stufe 2 durchführen, Bsp. Nürnberg,
- und Städte, die die Öffentlichkeitsbeteiligung der 4. Runde nicht thematisieren.

Im Folgenden soll beispielhaft die Öffentlichkeitsbeteiligung in **Berlin** wegen der relativ hohen Beteiligung und der gut dokumentierten Hinweise auf Lärmprobleme im Detail dargestellt werden.

#### Öffentlichkeitsbeteiligung in Berlin

(siehe https://mein.berlin.de/projekte/larmaktionsplan-2024-2029/)

Berlin startete seine Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Auftaktveranstaltung am 22. Mai 2023, über die im ALD-Newsletter 2/2023 berichtet wurde. Die Öffentlichkeitsbeteiligung für die Berliner Bevölkerung findet in zwei Runden statt. Die erste Runde wurde online vom 23. Juni 2023 bis 9. August 2023 durchgeführt. Sie konzentrierte sich auf zwei Aspekte der Lärmaktionsplanung:

- "Machen Sie lautes Verkehrsverhalten in Berlin sichtbar"
  "Mit Ihrer Unterstützung wollen wir mehr zu lautem Verkehrsverhalten an bestimmten Orten in
  Berlin erfahren. Bitte kennzeichnen Sie auf der Karte, wo Sie auffälliges Verkehrsverhalten beobachten."
- "Zeigen Sie uns Ihre städtischen Ruhe- und Erholungsräume"

#### Themenbereich "Lautes Verkehrsverhalten"

Es gab 2.160 Hinweise auf konkrete Verortungen lauten Verhaltens – in einer aktiven Karte abgebildet, siehe <a href="https://mein.berlin.de/projekte/module/ideensammlung-mit-karte-43/">https://mein.berlin.de/projekte/module/ideensammlung-mit-karte-43/</a> – und 1.567

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Seit dem 24.09.2023 liegen erste Ergebnisse der Online-Befragung vor (<a href="https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/OnlineUmfrage-84-Prozent-der-Hamburger-genervt-vom-Verkehrslaerm,laermbelastung106.html">https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/OnlineUmfrage-84-Prozent-der-Hamburger-genervt-vom-Verkehrslaerm,laermbelastung106.html</a>). Danach haben an der Umfrage über 7000 Menschen teilgenommen. 84 Prozent der Hamburger fühlen sich genervt vom Verkehrslärm und ein Großteil der Befragten ist für Tempo 30.

Kommentare, mithin insgesamt 3.727 Beiträge, davon zu den Motorrädern 105, zu den Lkw 145, den Pkw 1.448 und zu sonstigen Lärmquellen 462.

Gehäufte Meldungen gab es z.B. zur Frankfurter Allee, eine Magistrale im Ostteil der Stadt (53 Meldungen), z.B.

"Auf der Frankfurter Allee zu leben ist die absolute Hölle. Jeden Tag fahren Tausende Autos und LKW vorbei. Es braucht hier dringend Tempo 30 nachts, damit Menschen normal schlafen können. Viele KfZ halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Ein Blitzer, z.B. am Frankfurter Tor mit integriertem Rotlicht-Verstoß-Blitzer, ist absolut notwendig, damit die Raserei abnimmt. In Zeiten von immer mehr Home Office wäre auch Tempo 30 tagsüber sinnvoll, damit Menschen, die zu Hause arbeiten, Senior\*innen oder andere Menschen, die tagsüber zu Hause sind, vor den gesundheitlichen Belastungen durch den KfZ-Verkehr zumindest teilweise geschützt sind."

#### Getunte Kfz:

"Vor allem im Sommer hören wir jeden Abend getunte Autos und Motorräder die auf der Uhlandstraße zwischen Hohenzollerndamm und Kurfürstendamm derart beschleunigen, dass die Lärmbelastung enorm ist. Es macht den Eindruck, dass die Polizei sich dafür überhaupt nicht interessiert, obwohl ab 22 Uhr bereits schon Tempo 30 Zone ist. Vielleicht wären solche "schlafenden Polizisten" denkbar, denn es ist teilweise so gefährlich, abgesehen, dass unsere kleine Tochter teilweise von dem Lärm sogar aufwacht. Die Straße ist immerhin nur einspurig in beide Richtungen."

Die sonstigen Lärmquellen sind vielfältig und nicht immer haben sich die Betroffenen auf den Umgebungslärm beschränkt:

- Partylärm (vor allem im Treptower Park),
- Partyboote ("Ständiger Lärm von Partybooten, sowohl privat als auch gewerblich. Gesundheitsschädlich, man kann sich nicht wehren. Am Wochenende ständig, unter der Woche sehr oft"
- Ganz zuerst möchte ich mich PRO ÖPNV aussprechen. Noch immer wird dem MIV durch die Politik und Verkehrsplanenden zu viel Raum und Aufmerksamkeit gewidmet. Doch wie bei Vielem ist die Sicht auf die Dinge vielschichtig. Als Anwohnerin an einer Metro-Tramstrecke fühle ich mich häufig vom durch die Tram verursachten Lärm belästigt. Mittlerweile wurde der Streckenabschnitt sogar ertüchtigt, um dies einzuschränken. Nach meiner Einschätzung funktioniert dies auch gut, sofern die Tramfahrenden I an gsam in die Kurve und über die Weichen fahren. Nur LEIDER ist dies der Einzelfall und passiert viel zu selten (vor allem in den Nachtstunden). Insofern wäre es eine schnelle und auch kostengünstige Maßnahme, die Tram-Beschäftigten zu sensibilisieren und darauf hinzuwirken, langsam über die Weiche Scharnweber-/ Müggelstraße sowie langsam um die Kurve zwischen Scharnweber- und Holteistraße zu fahren."

#### Themenbereich "Städtische Ruhe- und Erholungsräume"

Es gab insgesamt 238 Verortungen von Ruhigen Gebieten und 133 Kommentare, also insgesamt 371 Beiträge, z.B.

- "Der Tiergarten ist ein toller Ort mitten in der Stadt. Wäre da nicht der Lärm von den zerschneidenden Verkehrsachsen. Da es Alternativen gibt (Tiergartentunnel) und Umfahrungsstraßen muss hier unbedingt eine dauerhafte Sperrung für den motorisierten Individualverkehr angedacht werden, damit den Innenstadtbewohnern zumindest eine Oase in der Stadt bleibt."
- "Olivaer Platz: Dieser Ort ist ein innerstädtischer Park mit vielen Nutzungsmöglichkeiten, die sich wegen der Größe des Parks in der Regel nicht gegenseitig stören. So kann man z.B. einen ruhigen Platz zum Lesen finden. Seine Qualität könnte verbessert werden, wenn der Straßenverkehrslärm von den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen wie Olivaer Platz/Lietzenburger Straße gemindert würde z.B. durch Geschwindigkeits- und Verkehrsmengenreduktion, lärmarme Straßendecken usw. Die noch im Osten bestehenden Flächen zum Parken sollten langfristig aufgehoben werden. Die südliche Straße Olivaer Platz könnte zum Verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden."
- "Innerstädtische Oase der Ruhe: Tempelhofer Feld:
  Hier kann man im hohen Gras liegen, in den Himmel schauen, Vögel zwitschern hören und sich fühlen, als wäre man weit weg von der Stadt, irgendwo auf dem Land. Es ist wie Urlaub.

Selbst wenn die nächsten Menschen nur 10m entfernt sind. Es gibt so viele verschiedene Ecken und Aspekte am Tempelhofer Feld. Da ist für jeden etwas dabei. Und so wird es auch genutzt. Menschen aller Schichten und jeglicher Herkünfte grillen dort gemeinsam, gärtnern im Urban Gardening Projekt, sitzen im Luftgarten oder einfach irgendwo auf der Wiese. Und wenn es im Sommer so richtig heiß ist, auf dem T-Feld ist es auf jeden Fall kühler und es weht immer mindestens ein kleiner Wind."

Mit insgesamt 2.398 örtlichen Lokalisierungen von Lärmproblemen war die Beteiligung trotz der eingeschränkten Fragestellung relativ hoch. 2018 gab es nur 400 Hinweise auf lautes Verhalten. 2013 gab es ca. 3.000 (siehe Berliner Lärmaktionsplan 2013–2018) und 2018 1.596 Hinweise (siehe ALD-Newsletter Nr. 5/2018, 20. Dezember 2018, 3.2. Berliner Lärmaktionsplan 2018 bis 2023). Gemessen an den Umfragen zur Belästigung durch Straßenverkehrslärm im Rahmen der Studien des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamtes zum Umweltbewusstsein in Deutschland (mit 31% äußerst und stark Belästigten in Großstädten ab 500.000 Einwohnern – das wären in Berlin 2023 ca. 1.200.000 Personen) ist die Beteiligung aber sehr gering.

#### Foren zur Lärmminderungsplanung in Berlin

Berlin organisiert im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch Foren zur Lärmaktionsplanung, "in welchen vor allem Verbände, Vereine und weitere Interessensgruppen gemeinsam mit politischen Vertreterinnen und Vertretern Möglichkeiten der Lärmminderungsmaßnahmen erarbeiten." Der ALD ist in diesen Foren vertreten.

Das erste Forum fand am 19.09.2023 mit knapp 30 Teilnehmenden statt. Themen waren

- Eine Einführung in die aktuelle Lärmaktionsplanung in Berlin (Lärmkartierung, Eckpunkte zur Lärmaktionsplanung, die dieses Mal einer Anregung des ALD folgend eine detaillierte Evaluation der bisherigen Aktivitäten umfassen wird);
- Vorstellung des Tempo-30-Konzepts nachts auf Hauptverkehrsstraßen;
- Maßnahmen gegen lautes Verkehrsverhalten mit ersten Darstellungen der Ergebnisse des Berliner Lärmblitzers (siehe ALD-Newsletter 2/2023, "2.4. Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP4))":
- Fortentwicklung des Konzepts der Ruhigen Gebiete;
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung der Stufe 1;
- Gesamtbewertung der Vorgehensweise.

Da die besprochenen Themen über die konkrete Anwendung in Berlin hinaus Bedeutung für den Schutz vor Umgebungslärm haben, sollen einige hier im Detail dargestellt werden.

#### Lärmkartierung 2022

Neben der schon im letzten ALD-Newsletter dargestellten Problematik einer geänderten Zuweisung der Bevölkerung zu den Fassadenpegeln sind auch die geänderten Berechnungsverfahren für Geräuschimmissionen von Bedeutung. So führt beim Straßenverkehrslärm die Vernachlässigung der Mehrfachreflexion und die differenziertere Aufteilung der Lkw bei typischen Berliner Hauptverkehrsstraßen mit beidseitiger gründerzeitlicher Randbebauung bei ansonsten gleichen Merkmalen der Straße zu deutlichen Pegelminderungen (Bsp. Uhlandstraße in Wilmersdorf -4 dB(A)). Relevant ist das für den Berliner Mietspiegel, nach dem ein lauter Fassadenpegel (Gesamtlärmindex L<sub>DEN</sub> von über 65 dB(A) in 24 Stunden und/oder ein Gesamtlärmindex L<sub>N</sub> über 55 dB(A) in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) an mindestens einem Teilstück der Fassade) ein wohnwertminderndes Merkmal ist, das im Extremfall zu einer 20%igen Minderung der zulässigen mittleren Miete führen kann. Im Forum kam deshalb die berechtigte Frage auf, ob entsprechend der Auslösewert 65/55 dB(A) gesenkt werden müsste.

#### Tempo-30-Konzept nachts auf Hauptverkehrsstraßen (T30n-HVS)

Auf dem relevanten HVS-Netz von ca. 1.500 km bestehen bereits heute zahlreiche Abschnitte mit T30n-HVS. In der Vorbereitung des LAP 4 wurde nun geprüft, inwieweit das Konzept ausgedehnt werden kann. Eingriffskriterien sind, dass die nächtliche Belastung (Mittelungspegel) an den Wohnfassaden 55 dB(A) erreicht oder überschreitet und keine relevanten negativen Nebenwirkungen wie Verlagerung des Verkehrs auf Parallelstraßen oder Funktionsbeeinträchtigung des ÖPNV auftreten. Diese Voraussetzungen sind bei ca. 110 km HVS erfüllt, die also im Rahmen des LAP

relativ rasch umgesetzt werden können. Auf weiteren fast 630 km sind die Belange des ÖPNV betroffen und zusätzliche Prüfungen erforderlich.

#### Lautes Verkehrsverhalten

Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat die hohe Bedeutung des Problems gezeigt, die Hinweise zu diesem Problem haben sich gegenüber der Öffentlichkeitsbeteiligung 2018 mehr als verfünffacht. Die Senatsverwaltung hat – wie bereits berichtet – deshalb in einem Versuch den so genannten Lärmblitzer vom 23. Juni 2023 10:00 – 9. August 2023 auf dem Kurfürstendamm eingesetzt und inzwischen in einem ersten Schritt ausgewertet. Im Forum wurden Videos vorgeführt, die verschiedene sehr laute Situationen zeigen, z.B. ein Autorennen, gewollt herbeigeführte Fehlzündungen, aber auch Hupen. Die Ergebnisse im Einzelnen:

- 2.468 Fahrzeuge hatten einen auf 7,6 m Entfernung umgerechneten Vorbeifahrtpegel ≥ 82 dB(A), etwa 0,5 % der Gesamtmenge. Das mag als verschwindend gering eingeschätzt werden, bedeutet aber 2 laute Ereignisse pro Stunde.
- 55 Fahrzeuge hatten einen Vorbeifahrtpegel von 95 dB(A) und mehr, also mindestens ein sehr lautes Ereignis pro Tag.
- Das lauteste Fahrzeug war ein Pkw mit einem Vorbeifahrtpegel von 111 dB(A), der Typprüfwert des Fahrzeugs liegt aber bei 74 dB(A).

Die Ergebnisse werden in der wissenschaftlichen Auswertung der TU Berlin daraufhin untersucht, ob die Ursachen der hohen Emissionen zulassungsbedingt oder das Ergebnis von Manipulationen oder Fahrverhalten sind.

Die Senatsverwaltung befürwortet, dass Berlin nach dem erfolgreichen Beispiel der Dienstgruppe "Autoposer" der Hamburger Polizei<sup>2</sup> ebenfalls ein derart spezialisierte Einheit schafft. Sie setzt zusätzlich auf Prävention in den Fahrschulen und hat dazu einen kurzen Videoclip zur Bedeutung einer ruhigen Fahrweise entwickelt.

#### Ruhige Gebiete

Die Senatsverwaltung plant, die zwei Kategorien ihrer Ruhigen Gebiete, die großräumigen Ruhigen Gebiete mit einer Fläche von 100 ha und mehr und die kleineren innerstädtischen Grün- und Erholungsflächen (≥ 30 ha) um den so genannten städtische Ruhe- und Erholungsraum zu erweitern. Für diesen ist kein Flächen- und auch kein akustisches Kriterium vorgesehen, ja, er kann sogar aus einer einzelnen Sitzbank im Straßenraum bestehen, die trotz möglicher Geräuschbelastung genutzt wird.

## 2.4. Neue Geräuschvorschrift für Schienenfahrzeuge in Kraft

Die europäischen Geräuschemissionsvorschriften für interoperable Schienenfahrzeuge werden in der sogenannten Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge – Lärm" (TSI Lärm) festgelegt. Die bislang gültige Version stammt aus dem Jahr 2014<sup>3</sup>. Sie ist 2019 ergänzt worden durch die Einführung eines grundsätzlichen Fahrverbots auf den stark befahrenen Strecken des Güterverkehrsnetzes in der EU für Güterwagen mit Graugussklotzbremsen (GG-Güterwagen) ab 08.12.2024<sup>4</sup>, mit vielen Ausnahmeregelungen, die den Betrieb von GG-Güterwagen noch darüber hinaus erlauben, im Extremfall bis zum Jahr 2036.

<sup>2</sup> Diese hatte im Jahr 2022 2.367 Kfz überprüft und in 492 Fällen die Betriebserlaubnis löschen lassen (siehe <a href="https://www.polizei.hamburg/resource/blob/664998/e4070b506ebca778d6f0c7f453d68520/handout-verkehrssicherheitsbilanz-2022-do-data.pdf">https://www.polizei.hamburg/resource/blob/664998/e4070b506ebca778d6f0c7f453d68520/handout-verkehrssicherheitsbilanz-2022-do-data.pdf</a>)

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Vollständiger Titel: VERORDNUNG (EU) Nr. 1304/2014 DER KOMMISSION vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge – Lärm" sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/774 DER KOMMISSION vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge – Lärm" auf Bestandsgüterwagen.

Mit einer neuen Durchführungsverordnung der EU-Kommission ist die TSI Lärm ein weiteres Mal geändert worden<sup>5</sup>. Im Wesentlichen wird ein **Verfahren zur Beurteilung der akustischen Eigenschaften von Verbundstoffbremssohlen** auf Komponentenebene eingeführt. Die Vorgaben für die Geräuschemissionsgrenzwerte bleiben somit von der Veränderung unberührt, obwohl viele Vorschläge zur ambitionierten Fortentwicklungen der Grenzwerte seit langem vorliegen<sup>6</sup>. Die Durchführungsverordnung ist am 28.09.2023 in Kraft getreten.

Auf der Internetseite der Europäischen Eisenbahnagentur ERA sind die verschiedenen Versionen der TSI Lärm und Daten zu den Strecken mit dem Betriebsverbot – allerdings nur in englischer Sprache – zusammengestellt (siehe <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304</a>).

## 2.5. Schweizer Volksinitiative zur Einschränkung von Feuerwerk

Die "Eidgenössische Volksinitiative «Für eine Einschränkung von Feuerwerk» will Menschen, Tiere und Umwelt schützen. Denn Feuerwerksknallerei gehört nicht zum Grundrecht der persönlichen Freiheit und geniesst keinerlei rechtlichen Schutz. Eine Schweiz ohne Feuerwerksknallerei zum Schutz von Mensch, Tier und Umwelt." (siehe <a href="https://www.feuerwerksinitiative.ch/">https://www.feuerwerksinitiative.ch/</a>)

Dazu führt sie eine Unterschriftensammlung durch. Ihr offizieller Start war am 3. Mai 2022, der Ablauf der Sammelfrist ist der 3. November 2023.

Ziel der Initiative ist vor allem, "dass am 1. August [Schweizer Nationalfeiertag] und an Silvester Privatpersonen keine lauten Feuerwerke" mehr abbrennen dürfen. Dies zum Schutz von Mensch und Tier vor lautem Lärm …

Das Komitee wird nach eigenen Angaben von Umwelt- und Tierschutzorganisationen unterstützt. Darunter sind der Schweizer Tierschutz (STS), der Wildtierschutz Schweiz, Stiftung Tier im Recht, die Schweizerische Kynologische Gesellschaft, Pro Natura, Greenpeace Schweiz und die Lärmliga." (<a href="https://www.tagesanzeiger.ch/einschraenkung-von-feuerwerk-initiative-fuer-feuerwerksverbot-erreicht-100-000er-marke-788578356431">https://www.tagesanzeiger.ch/einschraenkung-von-feuerwerk-initiative-fuer-feuerwerksverbot-erreicht-100-000er-marke-788578356431</a>).

Vorschlag der Initiative ist eine Änderung der Bundesverfassung: "Art. 74a Feuerwerk

- 1. Der Verkauf und die Verwendung von Feuerwerkskörpern, die Lärm erzeugen, sind verboten.
- 2. Für Anlässe von überregionaler Bedeutung kann die zuständige kantonale Behörde auf Gesuch hin Ausnahmebewilligungen vom Verbot nach Absatz 1 erteilen.
- 3. Für den Vollzug der Vorschriften sind die Kantone zuständig, soweit das Gesetz ihn nicht dem Bund vorbehält."

Das Initiativkomitee gab am 22.09.2023 auf seiner Internetseite bekannt, dass aktuell bei ihm 101.615 Unterschriften eingegangen sind. 83.360 Unterschriften davon sind beglaubigt. Damit eine Volksinitiative an die Urne kommt, braucht es in der Schweiz 100.000 gültige Unterschriften.

Am 14. September 2023 um 18:30 Uhr fand im Rahmen vom Projekt Stadtohr (Stadtohr Aktionswoche vom 12.–16. September 2023) der Lärmliga Schweiz eine Diskussionsrunde zur Feuerwerksinitiative statt (auch online im Rahmen der Webinare der Lärmliga Schweiz, bislang noch nicht dokumentiert.)

"Roman Huber, Initiant der Volksinitiative und Caroline Mulle von der Stiftung Tier im Recht diskutieren unter der Moderation von Nicole Baumann (Lärmliga Schweiz) die Initiative und beleuchten das Thema Feuerwerk aus unterschiedlichen Perspektiven." (siehe <a href="https://stadtohr.laermliga.ch/diskussionsrunde-feuerwerksinitiative/">https://stadtohr.laermliga.ch/diskussionsrunde-feuerwerksinitiative/</a>)

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1694 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1300/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1304/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Z.B. UBA (2013): Ermittlung des Standes der Technik der Geräuschemissionen europäischer Schienenfahrzeuge und deren Lärmminderungspotenziale mit Darstellung von Best-Practice-Beispielen. TEXTE 12/2013. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4441.pdf

## 2.6. E-Autos sind gar nicht so leise

Am 12.07.2023 informierte die Tagesschau unter diesem Titel über die Entwicklung der Geräuschemissionen von Pkw an Hand der Zulassungswerte des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) – also nicht über die realen Geräuschemissionen im städtischen Verkehr (siehe <a href="https://www.tagesschau.de/wirtschaft/autos-laerm-emissionen-kba-100.html?utm\_source=pocket\_saves">https://www.tagesschau.de/wirtschaft/autos-laerm-emissionen-kba-100.html?utm\_source=pocket\_saves</a>).

Nach diesen Daten ist im Vergleich der Jahre 2018 und 2022 die Lautstärke von Pkw, die neu in Deutschland zugelassen wurden, von 70 auf 67,7 dB(A) gesunken.

Abbildung 2.1 zeigt die Entwicklung seit 2012.

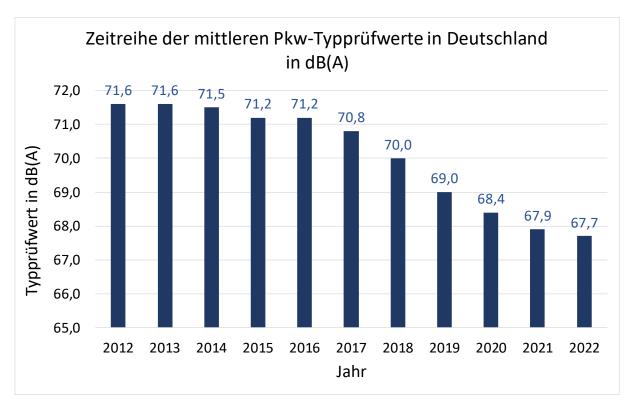


Abb. 2.1: Zeitreihe der mittleren Pkw-Typprüfwerte von neu zugelassenen Pkw in Deutschland (Quelle: https://motorzeitung.de/news.php?newsid=6565080)

Die ARD führt aus: "Allerdings ist dies nur zu einem kleinen Teil auf den höheren Anteil an Elektroautos zurückzuführen." Denn Elektroautos sind nicht unbedingt leiser: "So liegt die Marke Tesla im Schnitt nach den KBA-Messungen von 2022 bei 68,8 Dezibel und ist damit lauter als ein durchschnittlicher BMW (67,7 Dezibel) oder VW (68,1 Dezibel)."

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zudem zu beachten, dass es seit dem 01.07.2016 ein neues Typprüfmessverfahren gibt. Statt allein die Geräuschemissionen bei beschleunigter Vorbeifahrt zu messen, setzt sich jetzt der Typprüfwert aus beschleunigter Vorbeifahrt und Konstantfahrt zusammen. Die Änderung des Messverfahrens bewirkt im Durchschnitt eine Senkung der Werte um ca. 2 dB(A), ohne dass die Fahrzeugtechnik geändert wurde. Erst mit dem 01.07.2022 müssen alle Pkw einen um 1 bis 2 dB(A) real gesenkten Grenzwert einhalten (je nach Leistungsgewicht). Die Minderungen um bis zu 3 dB(A) im Jahr 2022 gegenüber 2017 rühren also zum größten Teil von der reinen Änderung des Messverfahrens her. Nur eine genauere Analyse der Zulassungsdaten könnte Aufschluss über die realen Minderungen leisten.

Und wie gesagt: Entscheidend für die Belastung der Menschen sind Geräuschemissionen im realen Verkehr.

(Siehe auch <a href="https://www.spiegel.de/auto/tesla-elektroautos-laut-laerm-messungen-des-kraftfahrt-bundesamts-teils-ueberraschend-laut-a-285c54e4-58f3-4763-9bb2-8c9612267230">https://www.spiegel.de/auto/tesla-elektroautos-laut-laerm-messungen-des-kraftfahrt-bundesamts-teils-ueberraschend-laut-a-285c54e4-58f3-4763-9bb2-8c9612267230</a>)

# 2.7. UBA-Verbändeprojekt "Ruhe, bitte! Kampagne zur Stärkung der Lärmaktionsplanung"

Mit dem Projekt soll das Instrument der Lärmaktionsplanung gestärkt und eine verbesserte Umsetzung von Maßnahmen gegen Verkehrslärm erzielt werden. "Im Fokus steht hierbei eine groß angelegte Öffentlichkeitsarbeit, durch welche das Thema Verkehrslärm in der Bevölkerung verankert und der politische Druck erhöht werden soll."

"Zentrale Arbeitsschwerpunkte der Öffentlichkeitsarbeit sind: Einrichtung einer Webseite zur Bereitstellung wichtiger Projektinformationen und Hintergründe, Aufzeigen der Handlungsspielräume für Kommunen und die Durchführung von Lärmmessungen an ausgewählten Orten inkl. vor-Ort-Events für Journalist\*innen. Außerdem werden zwei Modellkommunen in der Erstellung der Lärmaktionsplanung eng begleitet sowie bereits vorhandene aus den vorherigen Runden analysiert. Diese Ergebnisse können dann auch auf andere Kommunen übertragen werden." (siehe <a href="https://www.umweltbundesamt.de/das-uba/was-wir-tun/foerdern-beraten/verbaendefoerderung/projektfoerderungen-projekttraeger/ruhe-bitte-kampagne-zur-staerkung-der">https://www.umweltbundesamt.de/das-uba/was-wir-tun/foerdern-beraten/verbaendefoerderung/projektfoerderungen-projekttraeger/ruhe-bitte-kampagne-zur-staerkung-der</a>)

Das Projekt hat eine Laufzeit von 01.04.2023 bis 31.03.2025 und wurde an die Deutsche Umwelthilfe (DUH) vergeben, die als Kooperationspartner den Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat (siehe <a href="https://www.vcd.org/themen/laermschutz-aufwerten">https://www.vcd.org/themen/laermschutz-aufwerten</a>).

Die DUH hat inzwischen entsprechende Interseiten unter dem Titel "Ruhe bitte" eingerichtet, siehe <a href="https://www.duh.de/projekte/ruhebitte/">https://www.duh.de/projekte/ruhebitte/</a>.

Dort finden sich Informationen zur Lärmaktionsplanung und ein Link für diejenigen, die an einer Information über die Veranstaltungen im Rahmen des Projekts interessiert sind.

#### 2.8. Lärmomat und Nachtlichter in Friedrichshain-Kreuzberg

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin setzt zum leidigen Problem des Freizeitlärms zwei neue Instrumente ein:

- auf der Kreuzberger Admiralbrücke den so genannten Lärmomaten (offizieller Name "CityTree-Lärmomat"), ein Gerät, das dort zwischen 22 Uhr abends und 4 Uhr morgens den Schallpegel misst und bei einem Geräuschpegel von mindestens 55 Dezibel für mindestens zehn Minuten rot leuchtet, um die anwesenden Gäste zur Ruhe zu mahnen (siehe Abb. 2.2);
- in seiner Pressemitteilung Nr. 169 vom 28.07.2023 informiert der Bezirk über das "Modellprojekt zum stadtverträglichen Tourismus in Friedrichshain-Kreuzberg: Lärmmessgerät mit Moosfiltern und Nachtlichter Xhain": "Die 'Nachtlichter Xhain" haben zum Ziel, im Rahmen des Nachtlebens für ein friedliches und verständnisvolles Miteinander zu sorgen. Die Mitarbeitenden sind freitags und samstags von 20 Uhr bis 4 Uhr morgens im Bezirk von der Admiralbrücke über das Kottbusser Tor, die Oranienstraße und den Wrangelkiez bis hin zur Warschauer Brücke und rund um das RAW Gelände unterwegs. Sie sprechen Feiernde, Touristinnen und Touristen sowie weitere Nutzende des öffentlichen Raumes direkt an und helfen auch bei Anliegen und Fragen weiter. Durch direkte Ansprache und Präsenz im öffentlichen Raum sensibilisieren sie für die Bedürfnisse der Anwohnenden und moderieren Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum. Bei Verstößen werden die Polizei oder das Ordnungsamt verständigt." (siehe https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-

kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung.1351000.php)

Die **Admiralbrücke** in Kreuzberg ist noch immer ein konfliktreicher Ort wegen konträrer Erwartungen bei Feiernden und Anwohnern. Bereits vor zwölf Jahren wurde auf der ALD-Herbstveranstaltung "Lärm in der Stadt" am 15. November 2011 in Berlin z.B. über ein dort eingesetztes Meditationsverfahren berichtet ("Freizeitlärm – Mediation Admiralbrücke")

Der CityTree-Lärmomat hat neben der akustischen Funktion noch die eines Feinstaubfilters für urbane Räume. Module aus Moos reinigen und kühlen die Luft rund um den CityTree. Stündlich filtert er nach Angaben des Bezirksamts rund 5.000 m³ Luft.



Abb. 2.2: Der Lärmomat auf der Admiralbrücke in Berlin-Kreuzberg am Tage, akustische Funktionen nicht aktiviert; Logos für die Ziele des Projekts FairKiez (Foto M. Jäcker, 27.09.2023, 12:00 Uhr)

"Die Installation des CityTree-Lärmomats an der Admiralbrücke erfolgt zunächst bis Oktober 2023, der Einsatz der Nachtlichter bis Ende des Jahres. Anschließend erfolgt die Auswertung.

Die Projekte werden mit Mitteln aus dem Fonds für besondere touristische Projekte von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe finanziert und leisten einen Beitrag zur Umsetzung des bezirklichen Leitbildes für einen nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismus." (siehe die o.g. Pressemitteilung)

Der Lärmomat wirkt wohl noch nicht in der erhofften Weise beruhigend auf das Publikum (siehe den Bericht des RBB vom 13.08.2023 "*Anwohner fühlen sich trotz "Lärmomat" an der Admiralbrücke gestört*", <a href="https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2023/08/laermomat-in-friedrichshain-kreuzberg-noch-ohne-wirkung.html">https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2023/08/laermomat-in-friedrichshain-kreuzberg-noch-ohne-wirkung.html</a>):

"Das vor rund zwei Wochen aufgebaute Lärmmessgerät an der bei Partygängern beliebten Admiralbrücke in Berlin-Kreuzberg entfaltet noch nicht die gewünschte Wirkung. Am Samstagabend gegen 23.30 Uhr riefen Anwohner die Polizei, weil sie sich vom Lärm der Menschen auf der Straße gestört fühlten: 80 bis 100 Leute waren ziemlich laut, obwohl der nahe der Brücke aufgestellte "Lärmomat" rot leuchtete. Offensichtlich bemerkten das viele gar nicht oder wussten das Licht am Sockel der Konstruktion nicht zu deuten."

Informativ auch ein kurzes Video des RBB vom 03.09.2023 "Der Lärmomat auf der Admiralbrücke" (siehe <a href="https://www.rbb-online.de/abendschau/serien/nachtsicht/laermomat-admiralbruecke.html">https://www.rbb-online.de/abendschau/serien/nachtsicht/laermomat-admiralbruecke.html</a>). Das zeigt, dass einige der Feiernden nicht viel mit dem Gerät anfangen können oder sich herausgefordert fühlen, den Lärmomat durch kurzzeitiges Schreien auf die Probe zu stellen – was wegen der zeitlichen Vorgabe von 10 Minuten hoher Dauerschall aber nicht funktioniert.

Der ALD wird über die Auswertung des Projektes mit dem Lärmomat im City Tree berichten.

## 2.9. Penny-Aktion "Wahre Kosten"

Die Handelskette Penny hat vom 31.07. bis zum 05.08.2023 eine Aktion zu den **wahren Kosten** von Lebensmitteln durchgeführt (siehe Abb. 2.3 und <a href="https://www.penny.de/aktionen/wahrekosten">https://www.wahre-preise.com/Presseordner/</a>)



Abb. 2.3: Ausschnitt aus dem Katalog von Penny für die Verkaufswoche vom 31.07. bis 04.08.2023 – Hinweis auf die Aktion "Wahre Kosten" (Quelle: Scan des Verkaufsprospekts)

Penny hat in diesem Zeitraum 9 seiner Produkte zu einem Preis verkauft, der die gesamten Kosten widerspiegeln soll, also die gesamten Produktions- und Distributionskosten wie auch die so genannten externen Kosten, die dem monetären Schaden entsprechen, die für die Umweltgüter Klima, Wasser, Boden und Gesundheit verursacht und bislang nicht vollständig angelastet werden. In der folgenden Tabelle 2.1 sind die entsprechenden Kosten für die 9 Produkte eingetragen.

Tabelle 2.1: Wahrer Preis von 9 Penny-Produkten (Quelle: Excel-Tabelle "Wahre Kosten 2023\_Presse" im Presseordner)

	Gewicht	Externe Kosten	Verkaufspreis	Wahrer Preis	Aufschlag
	[kg]	in €	in €	in €	in %
Bio Produkte					
Naturgut Bio Fruchtjoghurt	0,4	0,37	1,19	1,56	31,0
Naturgut Natur-käsescheiben (Mischkarton)	mix	1,51	2,19	3,70	69,0
(Wilselfkartoll)					
Mozzarella	0,2	0,63	1,29	1,92	49,1
Bio-Würstchen (Mischkarton)	mix	2,07	3,29	5,36	63,0
Konventionelle Produkte					
Penny Zukunftsbauer	0,45	0,45	1,19	1,64	38,1
Fruchtjoghurt					
Maasdamer Scheiben	0,3	2,35	2,49	4,84	94,6
Mozzarella	0,2	0,66	0,89	1,55	74,1
MH Wiener	0,4	2,82	3,19	6,01	88,3
Vegane Schnitzel (FFF)	0,2	0,14	2,69	2,83	5,1

Bioprodukte erzeugen im Mittel im Vergleich mit konventionellen Produkten geringere externe Kosten. Diese führen zu einem Preisaufschlag zwischen 5,1 und 94,9 %.

Die wissenschaftlichen Grundlagen der Kostenermittlung können den Links im Presseordner entnommen werden. "Die Berechnung der wahren Kosten erfolgt produktgenau über die Methode des
<True Cost Accounting>". "Der Schaden an der Gesundheit wird dabei …. nicht nach dem Konsum
ungesunder Lebensmittel bemessen, sondern nach dem Ausstoß gesundheitsschädlicher Substanzen während der Produktion." "Wichtig dabei ist, dass diese Methodik dem "wahren Preis" der
Lebensmittel zwar näher kommt, diesen aber nicht vollumfänglich abdeckt. Sowohl die Lebenszyklusanalysen als auch die Kostenberechnung sind mit Unsicherheiten und Annahmen behaftet:
Nicht alle versteckten Kosten sind bekannt …" (siehe PDF-Datei "FAQ\_deutsch" im Presseordner)

Was hat dies aber nun mit dem Lärm zu tun?

Zum einen gehören die schädlichen Folgen des Lärms auch zu den externen Kosten. Im vorliegenden Anwendungsfall wurden aber keine Lärmkosten berücksichtigt, weder die bei der Produktion entstehenden noch die bei den mit den Produkten verbundenen Transportleistungen (bei denen die Lärmkosten relativ genau zu ermitteln sind).

Zum anderen ist es bemerkenswert, dass die in der Regel abstrakte Ermittlung externer Kosten hier anschaulich auf die direkt erfahrbaren alltäglichen Kosten heruntergebrochen wird.

In der aktuellen polarisierten Diskussion über die ökologische Bewertung von Produktalternativen, wie z.B. den Transportmitteln, ist die Ermittlung der wahren Kosten eine rationale, wissenschaftlich basierte Methode, die eine sachliche Auseinandersetzung unterstützen würde. Die Ermittlung der externen Kosten ist deshalb auch bei der Bewertung der Beeinträchtigungen durch Lärm ein wichtiger Baustein für die Lärmbekämpfung.

Die Aktion von Penny war in der öffentlichen Diskussion umstritten (siehe z.B. den Bericht der Deutschen Welle unter <a href="https://www.dw.com/de/wahre-kosten-was-bringt-die-wahre-preise-kampagne-bei-penny-lebensmittelpreise-umweltkosten/a-66418129?utm\_source=pocket-newtab-global-de-DE">https://www.dw.com/de/wahre-kosten-was-bringt-die-wahre-preise-kampagne-bei-penny-lebensmittelpreise-umweltkosten/a-66418129?utm\_source=pocket-newtab-global-de-DE</a>).

Die Verbraucherschutzorganisation Foodwatch bezeichnet die Aktion ....als "reinen PR-Gag". Während Penny für gerade einmal neun seiner Produkte die "True Costs" verlange, drücke der Discounter gleichzeitig die Preise für etliche andere klima- und umweltschädliche Lebensmittel wie Fleisch aufs Minimum. Auch der Generalsekretär des Deutschen Bauernverbands, Bernhard Krüsken, kritisierte Pennys Kampagne als "Greenwashing-Projekt eines Discounters, der sich ansonsten wenig für faire Bepreisung interessiert."

Die Umweltschutzorganisationen Greenpeace und BUND [hingegen] loben die Kampagne im Grundsatz. Aber, so der Greenpeace-Landwirtschaftsexperte der Umweltorganisation, Matthias Lambrecht: "Der Aktion müssen endlich grundlegende Maßnahmen folgen. Die Supermarktketten sind dabei ebenso in der Pflicht wie die Bundesregierung". So könne die Regierung etwa die Mehrwertsteuer auf pflanzliche Lebensmittel abschaffen. Parallel könne die Mehrwertsteuer auf Fleisch und Milchprodukte erhöht werden, um eine Änderung der Konsumgewohnheiten zu fördern.

## 2.10. Tempo 30 in Felde

Quelle NDR "*Lärmschutzprüfung ermöglicht Tempo 30 in Felde*", vom 03.08.2023 <a href="https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Laermschutzpruefung-ermoeglicht-Tempo-30-in-Felde,tempodreissig136.html">https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Laermschutzpruefung-ermoeglicht-Tempo-30-in-Felde,tempodreissig136.html</a>)

Felde ist eine kleine Gemeinde im Kreis Rendsburg-Eckernförde in Schleswig-Holstein, mit knapp 2.100 Einwohnern. Die alte 2 km lange Dorfstraße, zugleich die Landesstraße L48, ist nicht nur die zentrale Durchgangsstraße, u.a. für den Schleichverkehr von schweren Lkw, sondern auch eine wichtige Straße für die Kinder und Jugendlichen auf ihren Schulwegen. "Seit Jahrzehnten gab es in Felde Versuche, auf der Dorfstraße die Geschwindigkeit zu drosseln". Bis vor kurzem erfolglos. Denn der zuständige Kreis Rendsburg-Eckernförde lehnte ursprünglich eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ab. "Denn es lag 'keine Gefährdung über das allgemeine Maß hinaus' vor. Im Klartext: Der Kreis konnte an der Dorfstraße keine schlechte Sicht

oder Unfallstellen erkennen." Bis man als Begründung für Tempo 30 sich die Geräuschbelastung angeschaut hat, die eine Überschreitung der Eingriffspegel ergab. Damit konnte Tempo 30 angeordnet werden, was noch im Jahr 2023 umgesetzt wird.

Dem ALD liegt die Anordnung des Landkreises von Tempo 30 vor. Sie erging auf der Basis der Lärmtechnischen Untersuchung vom 30.03.2023 für den Bereich der L 48 in der Gemeinde Felde.

"Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) angeordnet werden." Aber: "Vordergründig ist einmal zu ermitteln, ob überhaupt eine Betroffenheit vorliegt. Eine Betroffenheit ist in diesem Fall gegeben, da die ermittelten Werte der Lärmtechnischen Untersuchung die Grenzwerte nach der 16. BlmSchV [64 dB(A) Tage; 54 dB(A) Nacht] an den meisten Gebäuden im zugrundeliegenden Messbereich überschritten haben".

"Die Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung können zwar keine unmittelbare Anwendung finden, weil diese unmittelbar nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt. Bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV handelt es sich um ermessensbindende Richtlinien für die Straßenverkehrsbehörden. Allerdings ist anerkannt, dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung **und** der Lärmschutz-Richtlinien-StV auf zu ergreifende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgaben entsprechend anzuwenden sind."

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

## 3.1. Fachtagung zum Motorradlärm

Der Bundesverband gegen Motorradlärm führt in Kooperation mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) am 21.10.2023 eine Fachtagung zum Motorradlärm durch. Sie findet von 10–15 Uhr in Hannover statt.

"Es geht einen Tag lang um die Psychologie des Motorradsounds – und um sozialverträgliches Ausüben eines Hobbys, das Menschen ebenso begeistern wie in den Wahnsinn treiben kann (wenn es gehäuft und lautstark auftritt)."

Das Programm der Veranstaltung ist unter <a href="https://motorradlaerm.de/paneldiskussion/">https://motorradlaerm.de/paneldiskussion/</a> zu erhalten. Anmeldungen zu der Tagung sind dort ebenfalls möglich.

## 3.2. Fachgespräch "Ruhige Gebiete"

Die Fraktion GRÜNE im Landtag von Baden-Württemberg führt am 15.11.2023 ein Fachgespräch zu Ruhigen Gebieten durch. Das Fachgespräch findet von 10–13 Uhr in hybrider Form statt.

"Ruhige Gebiete können unterschiedlich ausgestaltet sein. Neben dem Lärmpegel bestimmen Faktoren wie Begrünung, Aussicht, Sitzgelegenheiten und Erreichbarkeit die Qualität dieser Ruhe- und Erholungsräume. So können zusammenhängender Naturraum, Spaziergebiete am Ortsrand, Stadtparks aber auch innerörtlicher Erholungsraum ein Ruhiges Gebiet sein.

Diese Ruhe- und Erholungsräume werden in unserer engen und lauter werdenden Umwelt eine immer größere Bedeutung erlangen, da Umgebungslärm einer der wichtigsten umweltbezogenen Risikofaktoren für die Gesundheit ist.

Lt. einem Bericht der Europäischen Umweltagentur (EEA) resultieren aus den Lärmquellen Straßenverkehr, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrielärm starke Lärmbelästigung bei 22 Millionen Menschen sowie starke Schlafstörung bei 6,5 Millionen Personen. Dies resultiert It. EEA jährlich in 48.000 Herzerkrankungen und 12.000 vorzeitigen Todesfällen (European Environment Agency, EEA Report No 22/2019, Environmental noise in Europa 2020, S. 45).

"Ruhe" wird also zu einem wichtigen Standortfaktor für unsere Gemeinden. Die Kommunen in Baden-Württemberg haben sich bisher wenig mit der Planung Ruhiger Gebiete beschäftigt. Ein Grund hierfür sind unter anderem die gesetzlichen Vorgaben, die nur wenige Anhaltspunkte liefern, wie die Planung Ruhiger Gebiete gestaltet werden kann."

Detaillierte Informationen zur Veranstaltung (Programm, Anmeldung etc.) finden Sie unter https://termine.gruene-landtag-bw.de/Marwein/event.php?vnr=12b-10c.

#### 3.3. Aktuelle Gerichtsurteile zum Schutz vor Lärm

1.) Unter dem Link <a href="https://openjur.de/u/2397412.html">https://openjur.de/u/2397412.html</a> kann ein exemplarisches Urteile des <a href="YG">VG</a> Köln vom 29.4.2022 zu Klagen auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen, insbes. Tempo 30. abgerufen werden. Inzwischen wurden neun Verfahren gewonnen und Tempo 30 dort angeordnet! Die Stadt Köln hat eine "schallende Ohrfeige" für ihr bisheriges rechtliches Verhalten erhalten:

"Die Ablehnungsbegründung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Bezug auf die Mommsenstraße zwischen Hermeskeiler Straße und dem Beginn der temporeduzierten Zone vor der Schule (Abschnitt 1) ist nicht nachvollziehbar und in sich unplausibel. Zwar führt die Beklagte aus, die Mommsenstraße übe seit Jahrzehnten die Funktion einer wichtigen Verbindungsachse im Stadtgebiet aus. Nicht ausreichend und nicht belegt ist die Behauptung, eine Herabsetzung der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit führe zu einer Verdrängung des Verkehrs auf kleinere Straßen im Viertel und belaste dortige Anwohner zusätzlich. Insofern fehlt es an einer nachvollziehbaren, an belastbaren Tatsachen anknüpfenden Prognose, die sich etwa mit einer durch die Geschwin-

digkeitsherabsetzung eintretenden Verkehrsbelastung und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs befasst. Insbesondere hat sich die Beklagte nicht mit dem vom Kläger in diesem Zusammenhang geltend gemachten Einwand auseinandergesetzt, dass mit einer Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstraßen nicht zu rechnen ist, da in diesen bereits Tempo 30 gelte." (vgl. 18 K 974/20, juris Rz 76). Das VG Köln zitiert dann noch die angeführte UBA-Studie hierzu wörtlich.

Im Verfahren Clevischer Ring musste dann noch ein **Zwangsvollstreckungsverfahren** eingeleitet werden, weil die zuständige Straßenverkehrsbehörde auch nach einem 3/4 Jahr nach dem Urteilsspruch nicht reagiert hatte (vgl. beiliegenden Pressebericht Clevischer Ring). Dann ging es auf einmal ganz schnell, die Tempo 30 Schilder wurden innerhalb eines Tages aufgestellt ....

Die ganze Bewegung ist in Köln zustande gekommen, weil sich eine mildtätige Person gefunden hatte, die die ersten Klagen finanziert hat. Die weiteren konnten aus den Einnahmen der gewonnenen Verfahren neu hinzugenommen werden.

Insgesamt ist es ein weiterer wichtiger Erfolg in einer deutschen Großstadt mit sehr konservativer Verkehrspolitik im Kampf um Tempo 30.

**2.)** Zum Ostwestfalendamm in Bielefeld gab es auch drei positive Urteile (vgl. exemplarisch https://openjur.de/u/2444814.html/https://openjur.de/u/2444814.html/). Der Ostwestfalendamm ist ein autobahnähnlicher Zubringer in die Stadt Bielefeld. Auf die Anträge nach § 45 StVO hin hatte die Stadt bereits Tempo 80 tags/nachts angeordnet, die Anwohner wollten aber zumindest nachts noch weitere Beschränkungen und obsiegten. Auch hier musste ein Zwangsvollstreckungsverfahren eingeleitet werden, da die entsprechenden Bescheide nicht ergingen.

Am 22. August 2022 hatte die Stadt Bielefeld daraufhin angeordnet, nachts Tempo 60 zu beschildern. Der Landesbetrieb Straßenbau, der in dem Gerichtsverfahren beigeladen war, hat die Herabsetzung auf 80 km/h im südlichen Abschnitt, für den er die Baulast hat, verweigert und die Beschilderung von 100 km/h beibehalten. Die angeordnete Nachtabsenkung hat er nicht ausgeführt. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat sich am 30.9.2022 in das Vollstreckungsverfahren eingeschaltet. Es hat veranlasst, dass die Anordnung der Stadt Bielefeld überprüft und bis dahin ausgesetzt wird. Die Entscheidung hierzu steht noch aus.

Interessant ist weiterhin eine Aussage im Urteil, nach der im Unterschied zur RLS-19 im konkreten Sachverhalt bei der RLS-90 zwischen 2,1 und 1,7 dB(A) niedrigere Immissionspegel errechnet werden (so die Beklagte).

**3.)** In drei Urteilen zum <u>Eisenbahnpfeifen an einem Bahnübergang in Overath bei Köln aus 2020</u> wurde die DB-Netz verurteilt, bei Meidung eines Ordnungsgeldes bis zu 250.000,- EUR für jeden Einzelfall der Zuwiderhandlung, ... ersatzweise einer an ihrem Vorstandsvorsitzenden zu vollziehenden Ordnungshaft bis zu 6 Monaten, es zu unterlassen, Pfeilsignale tätigen zu lassen, die vor ihren Fenstern Beurteilungspegel von 49 dB(A) nachts sowie 59 dB(A) tags überschreiten.

Die Urteile sind rechtskräftig, eine Revision wurde nicht zugelassen. Es handelte sich um einen unbeschrankten Bahnübergang für Fußgänger und Fahrradfahrer in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauung. Die Anwohner hatten nur 4 Stunden Ruhephase in der Nacht (0:58 Uhr letzter Zug / 5:01 Uhr erster Zug), ansonsten wird rund um die Uhr gepfiffen, egal ob jemand über den Bahnübergang will oder nicht. Die betriebenen selbständigen Beweisverfahren dokumentierten gesundheitsgefährdende Immissionslagen. Die DB argumentierte wieder damit, dass die Wohnbebauung erst später als die Bahnlinie errichtet worden sei. Die Verfahren wurden selbst in der gleichen Kammer des Landgerichtes Frankfurt unterschiedlich entschieden und erst in den Berufungsverfahren vor dem OLG Frankfurt/Main nach Abstimmung im gemeinsamen großen Senat geklärt.

Die Urteile sind leider nicht über Juris abrufbar deshalb ist eines anonymisiert angefügt.

**4.)** In den Verfahren zu den <u>Menschenansammlungen am Brüsseler Platz (Köln)</u> hat das Berufungsverfahren immer noch nicht stattgefunden. Es wird am 28.9.2023 verhandelt. Darüber wird dann zu berichten sein.

Wolfram Sedlak (Rechtsanwalt)