

# Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 1/2024



16. April 2024

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA</b> .....	<b>2</b>
1.1. DIE NEUE UND VERGRÖßERTE ALD-LEITUNG .....	2
1.2. BEANTRAGTES ALD-PROJEKT WIRD DURCH DAS BUNDESUMWELTMINISTERIUM GEFÖRDERT .....	2
1.3. DAGA 2024 – STRUKTURIERTE SITZUNGEN MIT BETEILIGUNG DES ALD .....	3
1.4. TAG GEGEN LÄRM – INTERNATIONAL NOISE AWARENESS DAY 2024 .....	7
<b>2. THEMEN</b> .....	<b>9</b>
2.1. IMMER ÄRGER MIT BAULÄRM.....	9
2.2. NOVELLIERUNG DES SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZES .....	11
2.3. FACHTAGUNG DES UMWELTBUNDESAMTS „50 JAHRE UBA – 50 JAHRE SCHUTZ VOR LÄRM“ .....	12
2.4. LÄRMAKTIONSPLANUNG DES EISENBAHN-BUNDESAMTES – 4. RUNDE – ABSCHLUSS DER ZWEITEN PHASE DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG.....	15
2.5. DIE DEUTSCHE UMWELTHILFE DUH UND DER VERKEHRSClub DEUTSCHLAND VCD STARTEN MITMACHAKTION ZUR AKTUELLEN LÄRMAKTIONSPLANUNG .....	15
2.6. LÄRMAKTIONSPLANUNG: AKTUALISIERTES VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN DER EU-KOMMISSION GEGEN DEUTSCHLAND... ..	16
2.7. VERANSTALTUNG „RUHE, BITTE! KAMPAGNE ZUR STÄRKUNG DER LÄRMAKTIONSPLANUNG“ DER DEUTSCHEN UMWELTHILFE (DUH) UND DES VERKEHRS CLUB DEUTSCHLAND (VCD) AM 20.02.2024 IN DORTMUND .....	16
2.8. DAS UMWELTBUNDESAMT AKTUALISIERT DIE ZAHLEN ZU DEN GERÄUSCHBELASTUNGEN GEMÄß UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE IM JAHR 2022 .....	20
2.9. ZEIT ONLINE – Wo LÄRM KRANK MACHT .....	21
2.10. DAS UMWELTBUNDESAMT STARTET EINE ONLINE-UMFRAGE ZUM THEMA "UMWELT, LÄRM UND GESELLSCHAFT" .....	21
2.11. FUßBALL-EM 2024 – KEIN SOMMERMÄRCHEN FÜR FLUGHAFENANWOHNER DURCH AUFHEBUNG DER NACHTFLUGVERBOTE? ..	22
<b>3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE</b> .....	<b>23</b>
3.1. UBA-FORUM „MOBIL & NACHHALTIG“ AM 12. UND 13. JUNI 2024 .....	23
3.2. SAVE THE DATE: ABSCHLUSSVERANSTALTUNG DES UBA-FORSCHUNGSPROJEKTES „VERKEHRSWENDE UND KONZEPT FÜR EINEN LEISEREN SCHIENENVERKEHR BIS 2030“ AM 17.09.2024 .....	23
3.3. SAVE THE DATE: LÄRMKONTOR-JAHRESTAGUNG 2024 .....	23
3.4. UBA-BERICHT ZUR ANALYSE DES VOLLZUGSSTANDES DER FLUGPLATZ-SCHALLSCHUTZMAßNAHMENVERORDNUNG – 2. FLUGLSV .....	24
3.5. UBA-FORSCHUNGSBERICHT ZUR SPORTANLAGENLÄRMSCHUTZVERORDNUNG ERSCHIENEN .....	24

# 1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

## 1.1. Die neue und vergrößerte ALD-Leitung

Nach knapp drei Jahren stand die Wahl der Leitungsmitglieder auf der Tagesordnung der ALD-Mitgliederversammlung am 20.03.2024 auf der DAGA 2024 in Hannover. Zuvor fand der Vorschlag Zustimmung, zukünftig bis zu drei Stellvertreter zu wählen. Dadurch entfällt die Notwendigkeit, beim vorzeitigen Ausscheiden eines Leitungsmitgliedes kurzfristig eine Mitgliederversammlung für die Nachbesetzung einberufen zu müssen.

Neu ist die Besetzung des Vorsitzes. Diese verantwortungsvolle Funktion übernimmt nun Dr. Thomas Beckenbauer. Er war maßgeblich an der Gründung des ALD als Fachgruppe der DEGA beteiligt und bringt aus seiner beruflichen Tätigkeit einen reichen Erfahrungsschatz vor allem zur Lärminderung beim Straßenverkehr ein. Die nunmehr drei Stellvertreter, die sich aus der alten ALD-Leitung gut kennen, Dr. Christian Beckert, Christian Popp und Dr. Dirk Schreckenberger werden als eingespieltes Team den Vorsitzenden entsprechend ihrem beruflichen Hintergrund tatkräftig unterstützen: Christian Beckert in Bezug auf die Verwaltung, Christian Popp mit seiner Erfahrung aus Beratung und Kommunikation zum Schutz gegen Lärm und Dirk Schreckenberger durch seine wissenschaftliche Tätigkeit in der Lärmwirkungsforschung. Der Schwerpunkt ihrer gemeinsamen Arbeit wird dem vom Umweltbundesamt geförderten Projekt „Schutz vor Umgebungslärm mit Schwerpunkt Leben in der Stadt, Mobilitätswende und Erneuerbare Energien“ (siehe Abschnitt 1.2) gelten.



Thomas Beckenbauer



Christian Beckert



Christian Popp



Dirk Schreckenberger

## 1.2. Beantragtes ALD-Projekt wird durch das Bundesumweltministerium gefördert

Im Sommer 2023 hat der ALD im Rahmen der Verbändeförderung eine Finanzierung für ein ALD-Vorhaben "Schutz vor Umgebungslärm mit Schwerpunkt Leben in der Stadt, Mobilitätswende und Erneuerbare Energien" beantragt. Der Antrag war erfolgreich. Am 22. März 2024 hat der ALD den Zuwendungsbescheid des hierfür vom Bundesumweltministerium beauftragten Umweltbundesamtes erhalten. Damit verfügt der ALD für den Zeitraum von 01.04.2024 bis 31.03.2026 über ein Budget von 81.000 EUR, das es ihm erlaubt, Aktivitäten zu den beiden Schwerpunktthemen „Leben in der Stadt und Mobilitätswende“ und „Erneuerbare Energien“ durchzuführen.

Ziel der ALD-Aktivitäten ist, Herangehensweisen, Ergebnisse, Erfahrungen und Bürger:innenreaktionen aus bereits realisierten Projekten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Städten zusammenzutragen, auszutauschen, darzustellen und weiterzutragen. Beim Schwerpunktthema „Erneuerbare Energien“ steht die Information für Bürger:innen über die erzielten und noch zu erwartenden technischen Fortschritte bei Lärminderung, Energie- und Umwelteffizienz im Vordergrund.

Die Aktivitäten umfassen:

- Expert:innen-Gespräche mit Teilnehmenden aus Verbänden, der Industrie und Wissenschaft, aus Verwaltung, Politik, Prozessgestaltung, Kommunikation und Partizipation
- Erfahrungs- und Informationsaustausch mit den Lärmfachleuten der deutschsprachigen Nachbarländer Österreich und Schweiz zu den Schwerpunktthemen
- Auswertung der Gespräche in Berichten
- Strukturierte Sitzungen auf den Jahrestagungen der DEGA
- Erstellung einer vergleichenden Übersicht und Gegenüberstellung der Projekte und Erfahrungen zum Thema „Schutz vor Umgebungslärm bei sich wandelndem Arbeits- und Mobilitätsverhalten und Stadtleben“ in allgemeinverständlichen Dokumenten und auf der Website des ALD

- Informationsmaterial in Form von factsheets über die Funktion, Technik, Lärmwirkung und Lärminderung einzelner Geräte und Anlagen der Erneuerbaren Energien zum Download auf der ALD-Website

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

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

Der ALD führte auf der DAGA 2024 in Hannover vom 18.-21. März 2024 drei Strukturierte Sitzungen durch:

#### 1. "Schallschutz im Umfeld von Musikclubs und Open-Air-Veranstaltungen"

Die strukturierte Sitzung „Schallschutz im Umfeld von Musikclubs und Open-Air-Veranstaltungen“ wurde vom Clubkombinat Hamburg e.V. mit Unterstützung des ALD organisiert. Die folgenden Vorträge wurden von Thore Debor (Clubkombinat Hamburg e.V.) sowie Bernd Lehming und Christian Popp (beide ALD) moderiert:

**Benjamin Bernschütz** (TH Mittelhessen) berichtete unter dem Titel „(Tieffrequente) Lärmimmissionen bei Veranstaltungen – eine Analyse der behördlichen Herausforderungen“ über ein Forschungsvorhaben, in dem für die Genehmigung und Überwachung von Veranstaltungen zuständige Behörden zum Umgang und zu Herausforderungen mit Veranstaltungslärm befragt wurden. Im Rahmen von strukturierten Interviews wurde der Schwerpunkt auf den Bereich tieffrequente Schallimmissionen gesetzt.

**Korbinian Dötsch** (TU Berlin) stellte in seinem Vortrag „Fallstudie zur erfolgreichen Realisierung eines emissionsarmen Open-Air-Beschallungskonzepts unter Verwendung von Lautsprechersystemen mit starker Richtwirkung und Lärmprognosesoftware“ fest, dass bei Open-Air-Konzerten insbesondere in dicht besiedelten Gebieten immer wieder Konflikte mit Anwohnenden im Umfeld des Veranstaltungsortes auftreten. Besonders bei lauter Musik mit tiefen Frequenzen stellt die in vielen Bundesländern angewendete TA-Lärm aufgrund der Vernachlässigung des Bassbereichs kein geeignetes Beurteilungswerkzeug dar. Deshalb wurde eine Fallstudie durchgeführt, die zeigen sollte, wie es gelingen kann, unter Verwendung geeigneter Softwaretools eine besonders im Tiefbassbereich emissionsarme Beschallungslösung zu realisieren.

**Daniel Belcher** (d&b audiotechnik GmbH & Co. KG) und **Jochen Schaal** (SoundPLAN GmbH) zeigten mit ihren Vorträgen zur „Vorstellung eines allgemeinen Austauschformats (SDE) für Daten verschiedener Beschallungssysteme für phasenrichtige Schallimmissionsberechnungen“, wie eine praxisorientierte Kooperation zwischen den Herstellern von Beschallungsanlagen mit denen einer Schallberechnungssoftware zu einem allgemeinen und offenen Austauschformat für Beschallungsplanungssoftware auf der einen und Umweltakustiksoftware auf der anderen Seite definiert werden kann. Der Aufbau des Austauschformats SDE (Sound/System Design/Data Exchange/Export) wurde in einer Live-Demonstration vorgestellt.

**Lukas Roskosch** (TH Mittelhessen) berichtet in seinem Vortrag „Untersuchung von Schallemissions- und Immissionswerten bei Open-Air-Veranstaltungen“ von einem Forschungsvorhaben zu Schallimmissionen von Veranstaltungen, in dessen Rahmen zwischen 2017 und 2023 umfangreiche Messungen sowohl im Innenfeld als auch an den maßgeblichen Immissionsorten im Umfeld von über 300 mittleren und großen Veranstaltungen durchgeführt wurden. Aus den Daten dieser Messungen wurden statistische Kenngrößen abgeleitet, um die Veranstaltungen der letzten fünf Jahre zu beschreiben.

**Harald Kern** (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Berlin) stellte in seinem Beitrag „Kategorisierung von Veranstaltungen als 'störend' aufgrund tieffrequenter Immissionen“ fest, dass tieffrequente Schallimmissionen ein besonderes hohes Störpotential aufweisen, da sie auch in großen Entfernungen wahrgenommen und durch die Gebäudehülle oft nur

unzureichend gedämmt werden. Deshalb können nach der Berliner Veranstaltungslärmverordnung Veranstaltungen auch bei Einhaltung der Immissionsrichtwerte als störend beurteilt werden, wenn sie bei Messungen im Innenraum nach DIN 46580 ein "besonderes Störpotential des Veranstaltungsgeräuschs" aufweisen. Messungen in schützenswerten Aufenthaltsräumen sind jedoch häufig nur schwer durchführbar. Deshalb baut die Berliner Senatsverwaltung auf eine quantitative Festlegung des tieffrequenten, "besonderen Störpotentials" im Außenbereich, die zusätzlich zum A-bewerteten Beurteilungspegel die immissionsschutzrechtliche Bewertung von Veranstaltungen ergänzt.

**Thore Debor** (Clubkombinat Hamburg e.V.) skizziert in seinem Vortrag „Warum brauchen wir eine Kulturschallverordnung?“ die Idee des Bundesverbandes der Musikspielstätten LiveKomm von einer Kulturschallverordnung, die im Zuge der Überlegungen zur Novellierung der TA Lärm entstanden ist. Er verbindet damit die Hoffnung, dass eine Kulturschallverordnung die besondere gesellschaftliche Rolle von Kulturbetrieben wie Musikclubs untermauern würde.

## 2. "Alltagslärm – Konflikte und Lösungen"

In sechs Vorträgen wurden Forschungsergebnisse zum Umgebungslärm, seiner Wahrnehmung und Möglichkeiten der Minderung vorgestellt. Im Fokus stand dabei vor allem der Verkehrslärm, insbesondere der Straßenverkehrslärm. Themen und Autoren waren:

1. Meinungen zum Umgebungslärm in der ALD-Lärmumfrage 2023  
*Dirk Schreckenberger, Michael Kroh, Christian Popp*
2. Lärminderungspotenziale in Deutschland im Rahmen des 'Zero pollution action plan'  
*Sebastian Eggers, Frank Heidebrunn, Imke Ines Klatt, Mirco Bachmeier*
3. Wahrnehmungsbezogene Evaluierung von innovativen Lärmschutzmaßnahmen in audiovisueller Umgebung  
*André Fiebig, Michael Chudalla, Astrid Oehme, Moritz Schuck, Paul Schweidler, Fabio Strigari, Stefan Weinzierl*
4. Ein Erhebungsinstrument zur differenzierten Bewertung von Straßenverkehrsgeräuschen  
*Astrid Oehme, Paul Schweidler, André Fiebig, Moritz Schuck, Michael Chudalla, Fabio Strigari, Stefan Weinzierl*
5. Wahrnehmung von Verkehrslärm im Innenraum  
*Berndt Zeitler, Jan-Philip Kirch, Nils Werner, Steffi Reinhold, Martin Schneider, André Fiebig*
6. Untersuchungen zum Lärmbewusstsein und Lärmverhalten im Individualverkehr  
*Cleopatra Christina Moshona, André Fiebig, Martin Czuka, Marco Conter, Fabio Strigari, Michael Chudalla*

Im ersten Vortrag trug Dirk Schreckenberger einige Ergebnisse **der ALD-Online-Lärmumfrage 2023** vor. In der von Februar bis Mai 2023 durchgeführten Umfrage bewerteten 379 Personen ihre Wohnbedingungen, Belästigung durch Umgebungslärm, Regelungen zum Schutz vor Lärm, die Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz, Maßnahmen zur Lärmvorsorge und -sanie- rung im Verkehrsbereich sowie die Lärmrelevanz des eigene Konsum- und Nutzungsverhalten. Die Umfrage bestätigte eine deutliche Betroffenheit der Befragten durch Verkehrslärm. Bestehende Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm wurden ebenso kritisch beurteilt wie die Informiertheit und Mitwirkungsmöglichkeiten in der Lärmaktionsplanung. Aktive und verhaltensbezogene Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm wurden gegenüber ordnungsrechtlichen und passiven Maßnahmen bevorzugt. In Bezug auf die Anschaffung und Nutzung von Outdoor-Geräten, Computern, Internet, soziale Medien und Verkehrsmittel, überwiegt die Angabe der Befragten, dass Lärm und seine Minderung oder Vermeidung kaum eine Bedeutung hat. Für den ALD sind die Umfrageergebnisse Ansporn darauf zu verweisen, dass wir in der modernen Gesellschaft beides sind: Lärmopfer und -verursacher.

Sebastian Eggers beschrieb in seinem Vortrag zu **Lärminderungspotenzialen in Deutschland im Rahmen des 'Zero pollution action plan'** ein UBA-Forschungsprojekt zur Untersuchung und Bewertung von Lärminderungspotenzialen typischer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärminderungs- und der Mobilitätsplanung. Es wurden drei Szenarien

betrachtet: „Status Quo“, „Realistische Fortschreibung“ („business-as-usual“) sowie „Optimistisch“ und hierzu bundesweite Auswirkungen von geplanten Lärminderungsmaßnahmen, technologischer Entwicklungen als auch die Auswirkungen von Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung auf die Lärmemissionen und Lärmimmissionen abgeschätzt. Betrachtet wurden Maßnahmen in Bezug auf Straßen-, Schienen- und Flugverkehr. Für den Straßenverkehr wurde auf Basis von Lärmkartierungsdaten und weiteren Datensätzen zu kartierten Verkehrswegen die Einflüsse verschiedener Straßentypen (Autobahnen, außerorts, innerorts) abgeschätzt, um somit die jeweils unterschiedlichen Maßnahmenwirkungen möglichst sensitiv abzubilden. Mit dem Emissionsmodell TraNECaM wurden dabei auch die Flottenentwicklung durch Elektroantriebe, Änderungen bei den Reifen etc. bewertet.

Im dritten Vortrag "**Wahrnehmungsbezogene Evaluierung von innovativen Lärmschutzmaßnahmen in audiovisueller Umgebung**" berichtete André Fiebig über eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragte Laborstudie, in der in einer künstlichen Testumgebung Straßenverkehrssituationen, mit und ohne virtuelle Lärminderungsmaßnahmen mit einem dafür entwickelten Fragebogen evaluiert wurden. Berücksichtigt wurden dabei psychoakustische und psychologische Aspekte. Es zeigte sich, dass die gewählten Maßnahmen durch die Proband:innen qualitativ unterschiedlich wahrgenommen werden. Ergänzende Maskierungsmaßnahmen, wie das zusätzliche Rauschen eines Brunnens, konnten die Straßenverkehrsgeräusche verdecken und somit die Lärmbelästigung reduzieren. Insgesamt wurde deutlich, dass die Bewertung von Verkehrsgeräuschen anhand klassischer Indikatoren des Schalldruckpegels die Maßnahmeneffekte nicht ausreichend abbilden und psychoakustische Größen in der Lage waren, weitere Varianz in den Belästigungsdaten aufzuklären und somit die Einschätzung der Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen zu verbessern.

Der vierte Vortrag "**Ein Erhebungsinstrument zur differenzierten Bewertung von Straßenverkehrsgeräuschen**" schließt sich an den vorhergehenden Vortrag an. Herr Schweidler beschrieb die Entwicklung des im o.g. BAST-Projekt eingesetzten Fragebogens. Dessen Entwicklung erfolgte in zwei Stufen. Zunächst wurden Straßenverkehrsszenen akustisch realistisch in einer virtuellen Testumgebung präsentiert und dazu von Menschen genutzte Attribute zur Beschreibung von Straßenverkehrsgeräuschen erhoben. Im Anschluss wurde daraus ein Modell für Beschreibungsdimensionen erarbeitet. Es zeigte sich, dass die Straßenverkehrsgeräusche personenübergreifend in mehreren Beurteilungsdimensionen wahrgenommen wurden. Dieses Ergebnis floss in die Entwicklung des Fragebogens ein, um eine umfassende qualitative Beurteilung des Höreindrucks zu ermöglichen. Der Fragebogen wurde schließlich zur Bewertung der eingespielten Straßenverkehrsgeräusche und simulierten Lärmschutzmaßnahmen in der Laborstudie eingesetzt.

Jan-Philip Kirch und Berndt Zeitler teilten sich die Präsentation des fünften Vortrags zur "**Wahrnehmung von Verkehrslärm im Innenraum**" und beschrieben ein Projekt zur Bestimmung des Störpotenzials von Verkehrslärm im Innenraum. Dazu wurden unter Betrachtung der Gebäudehülle als ein akustischer Filter zwischen Innen- und Außenraum simulierte Datensätze erarbeitet, die zusammen mit Innenraumaufnahmen in Hörtests eingesetzt werden können. Die realen Aufnahmen und künstlich erzeugten Hörbeispiele können miteinander verglichen und bewertet werden. Eine weitere Aufgabe bestand in der Entwicklung einer Künstlichen Intelligenz (KI), die in Hinblick auf psychoakustische Parameter trainiert wurde, und ebenfalls das Störpotenzial der Innenraumaufnahmen bewerten soll. Probandenurteile und KI-gestützte Bewertungsergebnisse werden mit dem Ziel verglichen, ob eine KI zur Beurteilung psychoakustischer Störpotenziale geeignet ist, damit künftig auf reale Innenraumaufnahmen sowie menschliche Hörtests zur Beurteilung psychoakustischer Störpotenziale verzichtet werden kann. Dabei sollen die zu erwartenden Belästigungen im Innenraum in Abhängigkeit vom Schalldämm-Maß des Außenbauteils und vom tatsächlichen Verkehrslärm beurteilt werden.

Der letzte Vortrag "**Untersuchungen zum Lärmbewusstsein und Lärmverhalten im Individualverkehr**", gehalten von Frau Cleopatra Christina Moshona, spannte den Bogen zum Fazit aus dem ersten Vortrag, lärminderndes Verhalten und ein damit verbundenes Lärmbewusstsein stärker in den Blick zu nehmen. In dem ebenfalls von der BAST beauftragten Forschungsprojekt, nahm die

Autorin Bezug darauf, dass aus der Lärmwirkungsforschung detaillierte Erkenntnisse zu Expositions-Wirkungsbeziehungen zur Lärmbelästigung vorliegen, hierbei allerdings die Lärmbetroffenheit im Fokus steht. Weniger häufig betrachtet wurden bisher individuelles Lärmbewusstsein sowie lärm-mindernde Verhaltensweisen – sowohl in der wissenschaftlichen Literatur als auch im umweltpolitischen Diskurs. In dem Forschungsprojekt wurde eine systematische Literaturstudie zur Frage durchgeführt, welche Faktoren das Lärmbewusstsein fördern oder hemmen und welche Maßnahmen auf gesellschaftlicher und persönlicher Ebene nachhaltig zur freiwilligen Lärm-minderung führen. Auf dieser Basis wurden für einen Fragebogen relevante Fragen zur Untersuchung des individuellen Lärmbewusstseins mit dem Ziel entwickelt und erprobt, ein Instrument zur Quantifizierung des individuellen Lärmbewusstseins zu erhalten. In dem Vortrag wurden die Ergebnisse der Literaturstudie vorgestellt. Sie legen nahe, dass Aufklärung, Wissen, Informationen und Feedback einen positiven Effekt auf lärmarmes Verhalten haben können, jedoch für eine nachhaltige Verhaltensänderung auch Normen, Werte und persönliche Motive gestärkt werden müssen.

Zu allen Vorträgen werden noch Tagungspapiere verfasst, die in den Proceedings der DAGA 2024 (Fortschritte der Akustik) erscheinen werden.

### 3. DAGA 2024 – „Schienenlärm - neuere Minderungsmöglichkeiten“

Die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS) und der ALD haben gemeinsam diese Sitzung organisiert. Sie wurde von Uwe Ritterstaedt (BVS) und Michael Jäcker-Cüppers (ALD) moderiert und umfasste insgesamt 10 Vorträge, davon ein Vortrag in Englisch (Vortrag 8). Es nahmen im Schnitt etwa 40 Personen teil, darunter erfreulicherweise auch Vertreter des für den Schienenverkehrslärm zuständigen Bundesverkehrsministeriums (BMDV). Die Zusammenfassungen der Beiträge, die Koautoren und deren institutionelle Provenienz können folgenden Links entnommen werden:

<https://app2024.daga-tagung.de/konferenz?session=73> und <https://app2024.daga-tagung.de/konferenz?session=68>

Die Manuskripte zu den Vorträgen werden zudem in Kürze auf der DEGA-Internetseite öffentlich zur Verfügung stehen.

Die Autoren und die Titel der Vorträge waren:

1. Luca Thomma (in Vertretung von Markus Hecht)  
TU Berlin, FG Schienenfahrzeuge  
„Neue tiefe Außenlärmgrenzwerte für Regionalfahrzeuge des Bundesverbandes Schienennahverkehr“
2. Haike Brick  
Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung  
„Entwickeln und Erproben innovativer Maßnahmen für den Schall- und Erschütterungsschutz an Schienenwegen“
3. Robert Kamenzky  
Technische Hochschule Wildau  
„Messung des Rollgeräusches von Eisenbahnrädern mittels TPA / TPS im Gleis“
4. Mikolaj Czuchaj  
TU Berlin, Fachgebiet Technische Akustik  
Unsicherheitsanalyse von CLEAN-T Mikrofonaarraymessungen von Zugvorbeifahrten
5. Henning Brammer  
Eisenbahn-Bundesamt  
Erprobung einer radscharfen Detektion von Raddefekten/Flachstellen im Rahmen des Lärm-Monitorings
6. Christoph Gramowski  
Schrey & Veit GmbH  
Schienendämpfer zur Riffelverminderung

7. Katja Stampka  
TU Berlin, Fachgebiet Technische Akustik  
Die Auswirkung unsicherer Eingangsparameter auf die Simulation der Gleisabklingrate
8. Astrid Pieringer  
Chalmers University of Technology  
Railway rolling noise on a new type of slab track - field measurements and simulations
9. Jenny Böhm  
Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung  
Forschung zu transparenten Schallschutzwänden
10. Martin Fehndrich  
Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH  
Leise Güterwagen mit Konzepten des Personenverkehrs

Sie lassen sich thematisch den folgenden Oberthemen zuordnen:

- Fortentwicklung von Vorgaben, Empfehlungen und Regelungen für einen leiseren Schienenverkehr (Vorträge 1, 5 und 10)
- Innovationen bei Lärminderungsmaßnahmen
  - Allgemeine Forschungskonzeption (Vortrag 2: LärmLab)
  - Schienenstegdämpfer (Vortrag 6)
  - Feste Fahrbahn (Vortrag 8)
  - Transparente Schallschutzwände (Vortrag 9)
- Verbesserung der Messverfahren
  - zum Rollgeräusch (Vortrag 3),
  - durch Mikrofonarraymessungen (Vortrag 4),
  - zur Gleisabklingrate (Vortrag 7),
  - zur Detektion von Flachstellen (Vortrag 5).

Es sei besonders auf den Vortrag von H. Brammer (Vortrag 5) hingewiesen: Nach der deutlichen Reduzierung des Rollgeräusches durch die Elimination der graugussklotzgebremsten Güterwagen sind die Laufflächendefekte bei den Rädern wie Flachstellen stärker wahrnehmbar. Diese zusätzliche Pegelerhöhung ist nach wie vor nicht grundsätzlich geregelt. Die Ausstattung von zwei Lärmmonitoringstationen des EBA mit radscharfen Detektoren von Raddefekten kann hier Abhilfe schaffen.

#### **1.4. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day 2024**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am **24. April 2024** findet der **27. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day** statt!

**Motto: „Ruhe gewinnt, die Zukunft beginnt“**

„Stadt, Lärm und Klimawandel“ stehen im Fokus für den diesjährigen Tag gegen Lärm.

Die Planung und Gestaltung von Städten zielen darauf ab, Veränderungen umzusetzen, die den Bedürfnissen und Interessen der Bürger:innen entsprechen. Ein zentraler Schwerpunkt liegt dabei auf der Integration erneuerbarer Energien und umweltfreundlicher Technologien. Gleichzeitig ist es wichtig, den Schutz vor Lärm zu gewährleisten und Maßnahmen zur Lärminderung gemäß dem neuesten Stand der Technik zu implementieren. Die Berücksichtigung von Lärmschutz und Klimaschutz eröffnet die Möglichkeit, potenzielle Synergieeffekte zu nutzen und die Effektivität der Maßnahmen bezogen auf die Erhöhung der Lebensqualität zu steigern.

---

Sie können das aktuelle Plakat als pdf-Datei (auch als Druckdatei im DIN A2-Format) von der Website des „Tag gegen Lärm“ (siehe <https://www.tag-gegen-laerm.de/aktueller-tag-gegen-laerm/publikationen-2024>) herunterladen.

Das Logo „Ruhe gewinnt, die Zukunft beginnt“ und das allgemeine Logo des Tag gegen Lärm, die Sie in Ihren Publikationen unter Angabe des Tag gegen Lärm verwenden können, stehen Ihnen dort ebenfalls kostenfrei als Download zur Verfügung.

---

Die **zentrale Veranstaltung** der DEGA in Kooperation mit dem Umweltbundesamt findet am **23. April 2024** unter dem Titel: „Stadt für morgen“ statt. Sie wird als **Online-Veranstaltung** durchgeführt.

**Zentrale Veranstaltung des Tag gegen Lärm**  
**„Stadt für morgen“**  
**Dienstag, 23.04.2024**  
**11:00-14:30 Uhr, online**

Detaillierte Informationen zum Programm finden Sie im angehängten Flyer oder unter <https://www.tag-gegen-laerm.de>.

Alle Interessierten, Fachleute aus der Verwaltung und aus Ingenieurbüros sowie Vertreter:innen der Verbände und der Politik sind herzlich eingeladen, an der Veranstaltung teilzunehmen.

---

Darüber hinaus haben Schulen, Verbände oder andere öffentliche Einrichtungen auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit, sich den Lärmkoffer „Lärmdetektive – Dem Schall auf der Spur“ auszuliehen und diesen im Unterricht, an Projekt- oder Aktionstagen einzusetzen. Außerdem können noch ein paar wenige Aktionstage mit dem Lärmkoffer gebucht werden. Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.tag-gegen-laerm.de/publikationen/laermkoffer>.

---

Bitte geben Sie auch in diesem Jahr Ihre Aktionen auf der Website des „Tag gegen Lärm“ unter <https://www.tag-gegen-laerm.de/aktueller-tag-gegen-laerm/aktionen/angemeldete-aktionen> bekannt. Alle sollen erfahren, welche Aktionen im Rahmen des 27. Tag gegen Lärm 2024 durchgeführt werden.

Herzlichen Dank!

**Und überhaupt:**  
**Machen Sie mit am 27. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day.**

Ihr Team „Tag gegen Lärm“

## 2. THEMEN

### 2.1. Immer Ärger mit Baulärm

Ein typischer Fall, der auch Aufnahme in die demnächst erscheinende Broschüre zu Baulärm des ALD verdient hätte. Denn er zeigt, den häufigen Umgang der Bauherren mit dem Problem Baulärm und den Nachbarn.

Ein typischer Fall:

Ein älteres Bürogebäude in innerstädtischer Wohnlage – hier im Frankfurter Westend – wird entkernt. Das typische Tock-Tock-Tock der Abbrucharbeiten mit Meißel und Abbruchhämmer ist lautstark zu vernehmen, auch aus den oberen Etagen.



Abb. 2.1: Das Bild zeigt die Hofseite, Richtung Osten (© S. Plangger)

Ein Nachbar, der sich das zugehörige Schallschutzgutachten besorgte, fragte am 2. Februar bei der zwischengeschalteten Bauherreninformation nach, wann denn, wie im Gutachten beschrieben, ein Schallschutzgerüst auf allen Etagen angebracht wird.

Das Schallschutzgutachten besagte:

*"Zum Schutz der Nachbarschaft wird ein Lärmschutzgerüst an der Fassade des Bestandsgebäudes errichtet. Da die Fassade bereits geöffnet ist, soll in diesem Bereich bereits ein Gerüst mit Schallschutzelementen (z.B. Layher-Protect) aufgestellt werden. d.h. Arbeiten im direkten Bereich des Gebäudes ohne eine bestehende Abschirmung auf dem Baufeld werden nicht stattfinden."*

Die zugehörigen Berechnungen der Beurteilungspegel lagen bei bis zu 77 dB(A) ohne Schallschutzgerüst und von bis zu 54 dB(A) mit Schallschutzgerüst.

Die Antwort der Bauherreninformation vom 12. Februar war:

*"Die Plane, die die Fassade ab dem 5. Obergeschoss zum Innenhof hin abdeckt, ist eine Schallschutzplane, die speziell vor Baulärm schützt."*

Die Nachfrage vom 15. Februar nach der Schallschutzwerte dieser „Wunderplane“, die sich leicht im Wind bewegt, ergab dann weitere Hinweise am 1. März, auf ein angebliches Schalldämm-Maß von mehr als 8 dB.

Da es weiterhin sehr laut war, trotz „Wunderplane“, wurde schließlich vom Nachbarn, der auch eigene Messungen durchführte, Ende Februar 2024 die Immissionsschutzbehörde (Bauaufsicht) der Stadt Frankfurt auf die Diskrepanz zwischen Gutachten und Realität sowie die eigenen Messungen hingewiesen.

Der Bauherr teilte der Stadt Frankfurt am 7. März mit, dass nun das Schallschutzgerüst, wie im Gutachten vorgesehen, aufgebaut wird.

Am 12. März waren Großteile der Fassade zur Hofseite, Richtung Osten bereits mit einem festen Schallschutzgerüst versehen.

Dabei blieb es – das Schallschutzgerüst wurde nur Richtung Osten erweitert.

### **FAZIT – Ohrwischerei**

- Bauherren versuchen trotz Gutachten, darin enthaltene Vorgaben zu umgehen.
- Nachbarn sollten sich frühzeitig beschweren – idealerweise mit eigenen Messungen. Hartnäckigkeit ist erforderlich.
- Die zuständigen Immissionsschutzbehörden können hilfreich sein – im Nachhinein, wenn es Beschwerden gibt. Vor-Ort-Kontrollen, ob Vorgaben von Schallschutzgutachten eingehalten werden, sind nicht üblich.
- Wer sich nicht beschwert, wird weiter mit Lärm belästigt, Lärmgutachten hin oder her.



Abb. 2.2: Aktuelles Bild (© S. Plangger)

### **Weiterführende Lektüre**

Der ALD hat eine Broschüre zu Baulärm erarbeitet, die demnächst erscheint. Darin wird die Problemlage Baulärm von allen Seiten beleuchtet und die Rechtslage dargestellt.

Stefan G. Plangger  
Frankfurt a.M.

## 2.2. Novellierung des Schienenlärmschutzgesetzes

Das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) von 2017 ist eines der wichtigsten deutschen Gesetze zum Schutz vor Schienenverkehrslärm. Es hat die Eliminierung der lauten Güterwagen mit Graugussklotzbremsen (GG-Wagen) auf dem deutschen Netz mit dem faktischen Fahrverbot für diese Fahrzeuge seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 erfolgreich abgeschlossen. Heutzutage ist nur noch eine verschwindend geringe Zahl von GG-Wagen auf dem Schienennetz unterwegs, wie die Jahresberichte des Eisenbahn-Bundesamts zur Durchführung des Gesetzes zeigen (siehe 2. Jahresbericht gemäß §10 Abs. 4 SchlärmschG, [https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Schienenlaermschutzgesetz/2021\\_22\\_Schienenlaermschutzgesetz\\_Jahresbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Schienenlaermschutzgesetz/2021_22_Schienenlaermschutzgesetz_Jahresbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=4)).

Von insgesamt fast 68.000 kontrollierten Güterwagen wurden nur 56 Wagen mit GG-Sohlen identifiziert, das entspricht einem Anteil von 0,08 %. Gegenüber der vorherigen Fahrplanperiode ist dieser Anteil weiter gesunken.

Parallel dazu hat die Europäische Kommission im Jahr 2019 die „Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestands-güterwagen (TSI NOI)“ beschlossen. Ab dem Fahrplanwechsel 2024/2025 gilt damit auf Schienenwegen, die als leise Strecken (quieter routes) ausgewiesen sind, grundsätzlich ein Betriebsverbot für Güterwagen, die nicht TSI NOI-konform sind. Faktisch ist damit der Betrieb der GG-Wagen in der Europäischen Union untersagt. Das Verbot gilt auf den so genannten „quieter routes“, den „leiseren Strecken“. Nach der TSI NOI gelten diejenigen Strecken als quieter routes, auf denen nachts durchschnittlich mehr als 12 Güterzüge verkehren. Auf diese Weise werden die aktuell lautesten Strecken des europäischen Transportnetzes erfasst. Das mag von der Begrifflichkeit irreführend sein. Es bedeutet jedoch, dass damit zum Schutz vor Lärm der sonst geltende Bestandsschutz für zugelassene, wenngleich nicht mehr umweltfreundliche Produkte – hier Güterwagen mit Graugussklotzbremsen – aufgehoben wird.

Die Mitgliedstaaten haben die Vorgaben der Durchführungsverordnung bis zum Fahrplanwechsel 2024/25 zu implementieren, das ist in Deutschland der 14.12.2024. Da das europäische Recht Vorrang vor den nationalen Regelungen hat, ist das deutsche SchlärmschG zu modifizieren.

Die Bundesregierung hat inzwischen einen entsprechenden Entwurf eines Gesetzes zum Schienenlärmschutz (SchlärmschG) vorgelegt, der als Bundesrats-Drucksache 130/24 vom 15.03.2024 unter dem Link <https://dserver.bundestag.de/brd/2024/0130-24.pdf> online verfügbar ist. Der Bundesrat hat den Entwurf noch nicht beraten. Die Bundesregierung hat gegenüber der allgemeinen Vorgabe der Verordnung die Pflichten der Eisenbahnverkehrs- (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) präzisiert. Die Betreiber von Güterverkehr unterliegen z.B. der Anzeigepflicht, ob sie GG-Wagen einsetzen, die EIU haben die Prüfpflicht, ob das Gesetz in der Realität eingehalten wird. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Überwachungsbehörde, die Zwangs- und Bußgelder bei Verstößen festsetzen kann.

Da die EU-Verordnung lediglich die auszuweisenden quieter routes erfasst, das geltende Schienenlärmschutzgesetz für das gesamte deutsche Schienennetz gilt, stellt sich die Frage, ob dadurch der Schutz vor Schienenverkehrslärm vermindert wird (siehe dazu auch Tagesspiegel Background Verkehr vom 11.03.2024 – <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/rueckschritt-fuer-die-betroffenen>). Dazu meint die Bundesregierung: *„Mit einer relevanten Zunahme des Schienenverkehrslärms ist trotz des dann räumlich begrenzteren Geltungsbereichs des Betriebsverbots nicht zu rechnen. Hierfür spricht insbesondere die hohe Umrüstungsquote bei Bestandsgüterwagen.“*

Es ist aber grundsätzlich nicht auszuschließen, dass lokale Transporte auf dem Nebennetz wieder mit GG-Wagen abgewickelt werden. Dies gilt es nach dem Inkrafttreten des Gesetzes genau zu beobachten, damit u.a. der Europäischen Kommission, die die Umsetzung der leiseren Strecken bis zum 31. Dezember 2028 zu bewerten hat, die erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen.

### 2.3. Fachtagung des Umweltbundesamts „50 Jahre UBA – 50 Jahre Schutz vor Lärm“

Am 30. Januar 2024 feierte das UBA das 50jährige Bestehen der Arbeitseinheiten zum Schutz vor Lärm in einer gut besuchten Präsenzveranstaltung im Hörsaal des Amtes in Dessau-Roßlau. Das Jubiläum war verbunden mit der Verabschiedung von Thomas Myck, langjähriger Mitarbeiter des Amtes, die letzten Jahre als Leiter des Fachgebiets I 2.4 „Lärminderung bei Anlagen und Produkten, Lärmwirkungen“

Formal war das UBA am 22.07.1974 gegründet worden, Sitz war aus politischen Gründen Westberlin. Das Amt startete mit 170 Mitarbeitenden, heute sind es insgesamt fast 2.000 Personen. Die Vorläuferorganisation, die „Bundesstelle für Umweltangelegenheiten“, hatte ihre Arbeit in Berlin schon zur Jahreswende 1973/74 am Bismarckplatz in Berlin aufgenommen, so dass die Jubiläumsfeier im Januar 2024 plausibel ist. Die Arbeitseinheiten zum Schutz vor Lärm waren von Anfang an dabei und wuchsen bald zu den beiden Gruppen „Lärm und Erschütterungen, Emissions- und Immissionsminderung“ und „Lärm und Erschütterungen, Überwachung, Messtechnik und Bewertung“ mit mehr als 30 Mitarbeitenden. Heute ist der Schutz vor Lärm hauptsächlich in der Abteilung I 2 „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ angesiedelt. Die Zusammenfassung des Schutzes vor Lärm mit anderen Feldern der Umweltpolitik spiegelt die Erkenntnis wider, dass erfolgreiche Lärmbekämpfung – vor allem bei den wichtigen Quellen des Verkehrslärms – in eine nachhaltige Verkehrs- und Stadt- bzw. Regionalentwicklungspolitik integriert werden muss.

Das Programm und die Vorträge zur Fachtagung sind unter dem Link <https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/fachtagung-50-jahre-uba-50-jahre-schutz-vor-laerm> abrufbar. Die Vorträge geben einen guten, aktuellen Überblick über den Stand der Lärmbekämpfung, die einerseits von großen Erfolgen gekennzeichnet ist, andererseits aber noch nicht dazu geführt hat, dass die Beeinträchtigungen durch Lärm auf ein Niveau reduziert worden ist, dass nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung für den Schutz der Gesundheit erforderlich ist. In der Podiumsdiskussion wurden die bisherigen Leistungen gewürdigt und die Herausforderungen und die zukünftigen Aufgaben angesprochen:

- Der Schutz vor Lärm steht bei den aktuellen gesellschaftlichen Transformationsprozessen stark unter Druck (Bsp. Innenentwicklung, geplante „Experimentierklausel“ in der TA Lärm). Deshalb braucht es eine stärkere Sensibilisierung für die Notwendigkeit der Lärmbekämpfung, ihre Bedeutung für Lebensqualität und Gesundheit muss besser kommuniziert werden.
- Das Problem der Gesamtlärmbelastung sollte angegangen werden. Dazu müssen auch die Berechnungsverfahren harmonisiert werden.
- Die sozialen Folgen der Lärmbelastung sind zu beachten und durch ein integriertes Monitoring genauer zu überwachen.
- Schutz vor Lärm ist Gesundheitsschutz. Das Ziel der Prävention sollte verstärkt beachtet werden.
- Umsetzung! Umsetzung! Umsetzung! Es gibt ausreichende Kenntnisse über die Wirksamkeit vieler bislang nicht genutzter Maßnahmen.

Man sollte allerdings die Erfolge des Amtes nicht allein an den real bewirkten Minderungen der Umweltbeeinträchtigungen messen. Das UBA agiert bekanntlich nicht im luftleeren Raum, es ist als wissenschaftliche Behörde mit relativ geringen Vollzugsermächtigungen – auch bei der Lärmbekämpfung – auf die Umsetzung seiner Vorschläge durch die Politik angewiesen. Nicht zu unterschätzen ist deshalb in einer Zeit, in der von verschiedenen Seiten die Umweltpolitik dem Ideologieverdacht ausgesetzt ist sowie Ge- und Verbote als Eingriffe in die Freiheiten der Bürgerinnen und Bürger kritisch gesehen werden, das konsistente, rationale und wissenschaftsbasierte **Gesamtkonzept** des UBA zur Sicherung einer nachhaltigen Welt mit hoher Lebensqualität. Die Elemente dieses Gesamtkonzepts sind konkret für den Schutz vor den Beeinträchtigungen durch Geräusche (siehe auch Abbildung 2.3 als beispielhafte Publikation eines umfassenden Schutzkonzeptes):

- Hohes Schutzniveau: Dazu sind die Schutzziele auf der Basis der Lärmwirkungsforschung abzuleiten, siehe z.B. den UBA-Jahresbericht von 1999 mit kurz-, mittel- und langfristigen

Schutzziele zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm in bewohnten Gebieten – 65/55/50 dB(A) tags, 55/50/40 dB(A) nachts (Mittelungspegel außen). Die Auslöseschwellen der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen liegen ab 2020/2022 mit 64/54 dB(A) tags/nachts unter den kurzfristigen Schutzziele und bedeuten eine Reduktion der Auslöseschwellen um 11 dB(A) gegenüber den Startwerten 1978 (Straße) bzw. 1999 (Schiene)).

- Analyse und Bewertung der Beeinträchtigungen durch Lärm, z.B. durch das von 1979 bis 1999 entwickelte Geräuschbelastungsmodell des UBA für Westdeutschland (Straße, Schiene, Gewerbe, Bau). Für die Straße als relevantestes Lärmproblem wurde ermittelt, dass ca. 16 % der Bevölkerung über der – im engeren Sinne – gesundheitlichen Risikoschwelle von 65/55 dB(A) tags/nachts belastet sind
- Fortentwicklung des Stands der Technik in zahlreichen Forschungsprojekten (z.B. Kfz, Schienenfahrzeuge, Fahrwege des Straßen- und Schienenverkehrs, Baumaschinen, Gartengeräte usw.)
- Umsetzung des Verursacherprinzips: Anlastung der externen Kosten des Lärms, Abbau von umweltschädlichen Subventionen.
- Integrierter Mix von Instrumenten und Maßnahmen: Ordnungsrecht (Ge- und Verbote), marktwirtschaftliche Instrumente (z.B. Benutzervorteile), Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung, staatliche Finanzierung und Forschungsförderung
- Integration des Schutzes vor Verkehrslärm in eine nachhaltige Mobilität, Stadt- und Regionalentwicklung (Synergien) mit der Rangfolge Vermeiden vor Verlagern vor Vermindern
- Umweltgerechtigkeit: Berücksichtigen der sozioökonomisch bedingten Belastungsunterschiede

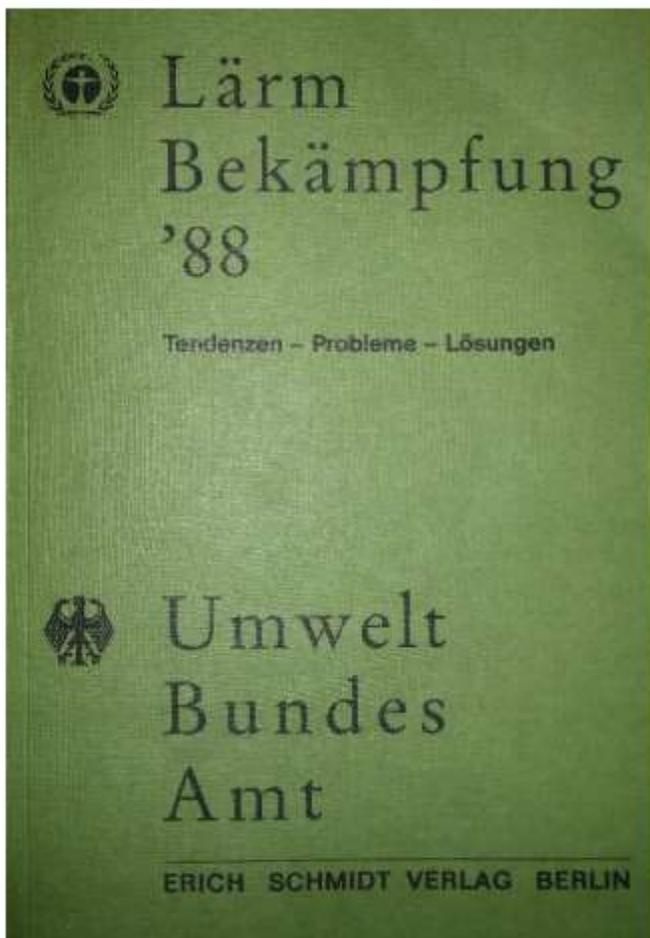


Abbildung 2.3: Titelblatt des Materialienbandes zum Immissionsschutzbericht der Bundesregierung von 1988 – Beispielhafte Publikation eines umfassenden Konzepts zur Lärmbekämpfung

Der ALD sieht in den Arbeiten des UBA einen zentralen Beitrag zu einer ambitionierten Politik des Umweltschutzes, auf den der ALD seit seiner Gründung stets zurückgegriffen und das er vielfältig genutzt hat. Wir gratulieren deshalb den Kolleginnen und Kollegen des Amtes und wünschen viel Erfolg bei der Fortentwicklung des Gesamtkonzeptes. Die Politik täte gut daran, die Vorschläge des UBA noch konsequenter umzusetzen.

Im Zusammenhang mit der Jubiläumsfeier hat das UBA die Broschüre „**Akustische Zeitenwende: 50 Jahre Lärmschutz im UBA**“ online publiziert (siehe [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_fb\\_50jahrelaermschutz.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fb_50jahrelaermschutz.pdf))



Abbildung 2.4: Titelblatt der Jubiläumsbroschüre „Akustische Zeitenwende: 50 Jahre Lärmschutz im UBA“

Die Broschüre gibt einen sehr guten, aktuellen Überblick über alle Felder der Lärmbekämpfung. Die zentralen Aussagen und Bewertungen der Publikation sind:

- *„Aktuelle Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation zeigen ..., dass zum Schutz der menschlichen Gesundheit die Geräuschbelastungen deutlich weiter reduziert werden müssen. Lärm ist somit auch 50 Jahre nach Gründung des UBA weiterhin ein ernstes Umwelt- und Gesundheitsproblem. Das deutliche Verkehrswachstum und die noch dichter gewordene Besiedlung erfordern große Anstrengungen, um die Lärmsituation wesentlich zu verbessern. Zudem wird Lärmschutz im Verkehrs- und Anlagenbereich dadurch geschwächt, dass Lärmschutz insgesamt nicht nur im Regelwerk, sondern auch auf Seiten der Betroffenen zersplittert ist. So wird Lärmschutz als kleinteilig und wenig relevant wahrgenommen. In Konkurrenz zu anderen Belangen – vom Klimaschutz bis zur baulichen Stadtentwicklung – werden vom Lärmschutz zunehmend Zugeständnisse gefordert, die den Schutz der Bevölkerung vor Lärm verschlechtern.“*

- „Eine deutliche Minderung der Beeinträchtigungen durch Verkehrs- und Anlagenlärm lässt sich nur durch die abgestimmte Anwendung einer Vielzahl von Einzelinstrumenten erreichen – von der Fahrzeug- und Anlagentechnik über das Steuerrecht bis zur Verkehrs- und Stadtplanung.“
- „Emissionsgrenzwerte [müssen] konsequent an den fortschreitenden Stand der Technik angepasst werden. Die technische Entwicklung muss wiederum durch Förderung und steuerliche Anreize vorangebracht werden, um zukünftige technische Minderungspotenziale zu erschließen und umzusetzen.“
- „Ein wesentliches Element einer modernen transparenten Lärmbekämpfungsstrategie ist zudem die möglichst breite Beteiligung der Öffentlichkeit, wie diese beispielsweise bei der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie praktiziert wird.“
- Zudem „ist eine wirkungsgerechte Gesamtlärbewertung notwendig, denn etwa 60 Millionen Menschen in Deutschland sind zwei oder mehr dauerhaften Geräuschquellen, zum Beispiel Straßen- und Schienenverkehr, ausgesetzt. Es sollte daher eine rechtliche Regelung für eine quellenübergreifende Gesamtlärbewertung geschaffen werden.“

## 2.4. Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes – 4. Runde – Abschluss der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Das EBA hat am 03.01.2024 mitgeteilt:

„Die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes endete am 2. Januar 2024. Insgesamt haben etwa 2.000 Bürgerinnen und Bürger an der Überprüfung des Lärmaktionsplan-Entwurfs teilgenommen. Wir möchten uns herzlich für Ihre Beteiligung bedanken. Der Prozess der Lärmaktionsplanung der Runde 4 nähert sich damit seinem Ende. Die Veröffentlichung des finalen Lärmaktionsplanes ist für den 17. Juli 2024 vorgesehen.“

## 2.5. Die Deutsche Umwelthilfe DUH und der Verkehrsclub Deutschland VCD starten Mitmachaktion zur aktuellen Lärmaktionsplanung

Quelle: [https://www.duh.de/projekte/weniger-laerm/?&wc=NL\\_240126](https://www.duh.de/projekte/weniger-laerm/?&wc=NL_240126)

„Sie sind selbst betroffen oder möchten verhindern, dass auch bei Ihnen gesundheitliche Folgen eintreten? Dann hier die gute Nachricht: **Ab sofort können Sie sich wehren.** Mit unserem neuen **Mitmach-Tool** können Sie Ihrer Behörde aufzeigen, wo Maßnahmen zur Lärmreduzierung dringend notwendig sind und welche Sie sich konkret wünschen. **Studien zufolge wirkt beispielsweise die Reduzierung des Tempolimits innerorts von Tempo 50 auf Tempo 30 für das Ohr wie eine Halbierung der Verkehrsmenge.** Unser Rechtsgutachten zeigt, dass Kommunen Tempo 30 problemlos anordnen könnten – und zwar über die **Lärmaktionsplanung**, die nach EU-Richtlinie alle fünf Jahre verpflichtend ansteht. Bisher haben die meisten Städte und Gemeinden diese Möglichkeit aber nicht ausgeschöpft. Auch weitere Lärmschutzmaßnahmen, etwa der Ausbau von Fuß- und Radwegen oder der Einbau von Schallschutzfenstern, kommen nur schleppend voran.

Die neuen Lärmaktionspläne sind bis zum 18. Juli 2024 fällig. **Genau jetzt ist also der richtige Zeitpunkt, Druck zu machen!** Und dafür braucht es nur wenige Klicks von Ihnen. Machen Sie jetzt mit – für weniger Lärm und mehr Lebensqualität!“

Die Aktion konzentriert sich auf den Straßenverkehrslärm.

Erforderlich ist die Eingabe der Kontaktdaten. Man kann dann verschiedene wünschenswerte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung auswählen:

- Tempo 30,
- Ausbau von Fuß- und Radwegen,
- Verkehrsberuhigung, insbesondere durch Reduktion des Kfz-Verkehrs,
- Schallschutzfenster,

- Ausbesserung der Fahrbahndecke,
- sowie Hinweise auf gewünschte Ruhige Gebiete geben.

Zudem kann die persönliche Beeinträchtigung präzisiert werden.

Ergebnis ist ein vorformulierter Antragsbrief an die jeweils zuständige Behörde.

## **2.6. Lärmaktionsplanung: Aktualisiertes Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland**

Die Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland hat in ihrer Pressemitteilung vom 13. März 2024 darauf hingewiesen, dass die Europäische Kommission aktuell im Rahmen der Vertragsverletzungsverfahren vier Entscheidungen gegen Deutschland gefällt hat, u.a. zu der unzureichenden Lärmaktionsplänen an Hauptverkehrsstraßen. Die Kommission hatte schon 2016 Deutschland zur Annahme von Lärmkarten und Aktionsplänen zur Bekämpfung des Umweltlärms aufgefordert (Vertragsverletzungsverfahren 2016/2116). Danach hat Deutschland nachgebessert. Die Aktionspläne für Ballungsräume, Eisenbahnstrecken und Flughäfen liegen vor. Defizite stellt die Kommission bei der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen fest *„Es fehlen jedoch nach wie vor viele Aktionspläne für die (schätzungsweise 16.000) Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen. Die Kommission richtet daher ein ergänzendes Aufforderungsschreiben an Deutschland, das nun zwei Monate Zeit hat, um zu reagieren und die vorgebrachten Mängel zu beheben.“* (Quelle: [https://germany.representation.ec.europa.eu/news/vertragsverletzungsverfahren-entscheidungen-zu-deutschland-2024-03-13\\_de](https://germany.representation.ec.europa.eu/news/vertragsverletzungsverfahren-entscheidungen-zu-deutschland-2024-03-13_de))

Der ALD hofft im Interesse der von Straßenverkehrslärm Betroffenen, dass der Druck der Kommission der Lärmaktionsplanung weiteren Schub verleiht, wobei die genannte Zahl etwa 1.000 fehlenden Lärmaktionsplänen entspricht. Nach der Einschätzung des ALD liegt eine Ursache für ausstehende Lärmaktionspläne in der Zuständigkeitsregelung, die bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in das deutsche Recht getroffen wurde, primär sind dies nach § 47e Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen die Gemeinden, sofern Landesrecht nichts anderes vorschreibt. Da nach der Rechtsauffassung der Kommission zu jeder Lärmkarte auch ein Lärmaktionsplan zu erstellen ist, ergibt sich aus einer formalen Betrachtung, dass Deutschland eine sehr große Zahl von Lärmaktionsplänen vorlegen muss. Tatsächlich wurden der Kommission Mitteilungen zu rund 4.000 Lärmaktionsplänen der Gemeinden vorgelegt.

Der ALD befürchtet angesichts des Mahnverfahrens, dass die zuständigen Behörden die Lärmmin-derungsplanung an Hauptverkehrsstraßen nunmehr auf eine schnelle Erledigung statt auf eine wirk-same Lärminderung ausrichten könnten.

## **2.7. Veranstaltung „Ruhe, bitte! Kampagne zur Stärkung der Lärmaktionsplanung“ der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und des Verkehrs Club Deutschland (VCD) am 20.02.2024 in Dortmund**

Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt. Darüber hinaus ist die Gesundheitsbelastung festgestellt (u.a. Herzkrankheiten, starke Schlafstörungen, Kognitive Beeinträchtigung bei Kindern). Vor allem in den engen und dicht besiedelten Städten, aber auch im ländlichen Raum auf hochfrequentierten Durchgangsstraßen ist Straßenverkehrslärm ein großes Problem.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2002 verpflichtet die Mitgliedsstaaten in einem Turnus von 5 Jahren Lärmkarten und darauf aufbauend Lärmaktionspläne zu erstellen bzw. bestehende Lärmaktionspläne zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Die neuen Kartierungen der vierten Runde müssen zum 30.06.2022 erstellt werden. Auf dieser Grundlage erarbeiten die Behörden bis zum 18. Juli 2024 Lärmaktionspläne, die zu einer Verringerung der Belastung führen sollen sowie ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms schützen sollen

Nach aktueller Erfassung des Umweltbundesamtes sind 46.000 km der Hauptverkehrsstraßen (26 % des Netzes), 16.000 km Eisenbahnstrecken (50 % des Netzes), 9 Großflughäfen und 25 Ballungsräume mit 25,5 Mio. Menschen kartiert.

Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich um ein städtisches Gesamtkonzept, das Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung und zum Schutz ruhiger Gebiete umfasst. In der Regel sind die Städte und Gemeinden dafür zuständig. Bei der Neuaufstellung oder Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen.

Es gibt umfassende Erkenntnisse zu geeigneten Minderungsmaßnahmen und Analysen über deren Wirkung, je nach Ausgestaltung und Konsequenz des Vollzugs. Dennoch geschieht häufig zu wenig, um der Bedeutung des Problems gerecht zu werden und Betroffene besser zu schützen. So mündet nur rund die Hälfte der Lärmkartierungen in einen Lärmaktionsplan und lediglich 60 Prozent der Aktionspläne enthalten geplante Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung (vgl. UBA 2020).

Um die bundesweite die Lärmaktionsplanung der vierten Runde zu unterstützen möchte die Deutsche Umwelthilfe und der VCD diese Gelegenheit nutzen, um mit Stakeholdern Erfahrungen und Ideen auszutauschen. Dazu sollen mit Akteur:innen und Lärmexpert:innen aus Verwaltung, Verbänden sowie Interessierten Erfahrungen ausgetauscht werden, wie das große Potenzial der Lärmaktionsplanung möglichst effektiv ausgeschöpft werden kann, um Betroffene wirksam zu entlasten und Kommunen lebenswerter zu machen.

Die Organisator:innen möchten mit der Auftaktveranstaltung in Dortmund einen Ort der Vernetzung schaffen und Impulse für die Gestaltung von Lärmaktionsplänen mitgeben.

Das vom BMUV und UBA geförderte Projekt zielt auf eine verstärkte Umsetzung von Maßnahmen gegen Verkehrslärm. Dazu soll insbesondere das Instrument Lärmaktionsplan aufgewertet werden. Zentrales Mittel dazu ist eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit, die den politischen Druck zur Umsetzung von Minderungsmaßnahmen erhöhen soll. Ein Urteil des VGH Mannheim von 2018<sup>1</sup> hat nun die Rolle der Kommunen gestärkt und die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erleichtert.

**Dorotha Saar (DUH) und Michael Müller-Gönert (VCD)** stellten die bereits dargestellten Ziele des Projektes dar.

Des Weiteren referierten **Matthias Hintzsche (Umweltbundesamt)** über den „Stand der Lärmaktionsplanung in Deutschland und Ausblick“,

Es wurden die Instrumente und Ziele der Umgebungslärmrichtlinie dargestellt. Die Umsetzung der Lärmaktionsplanung beruht bisher auf dem sogenannten Managementansatz und verzichtet auf Grenzwerte. Die Maßnahmen der Lärmaktionsplanung beruhen auf einer Abstimmung verschiedener Planungsebenen, z.B. Verkehrsplanung, Stadtentwicklungsplanung, Bauleitplanung, der Luftreinhaltungsplanung und im ländlichen Raum auch der Raumplanung. Neben der Senkung der Lärmbelastung soll die Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete schützen, damit es dort weiter ruhig bleibt.

In Deutschland müssen noch zahlreiche Aktionspläne für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Flughäfen aufgestellt werden, trotz der seit September 2016 erzielten Fortschritte.

Das Umweltbundesamt stellt eine ganze Reihe von Arbeitshilfen und Hintergrundinformationen zur Lärmaktionsplanung zur Verfügung ([www.umweltbundesamt.de/publikationen](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen)).

**Dr. Eckart Heinrichs (Smart Mobility (Ramboll))** über „Chancen der Lärmaktionsplanung aus der planerischen Perspektive“,

Lärmaktionsplanung bietet Chance zum Gesundheitsschutz. Gut aufgestellte Lärmaktionspläne müssen umgesetzt werden, Beispiel Esslingen: Durch die Initiative des Rates der Stadt soll flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden.

*Wo hakt es noch?*

- Ruhige Gebiete sind der am meisten vernachlässigter Lärmaktionsteil.
- *Effizienz:* Vergleichsweise wenig Planungen werden realisiert
- *Ursachen:* Kleinere Gemeinden sind nicht originär für Hauptverkehrsquellen zuständig.

---

<sup>1</sup> <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/kommunaler-laermschutz-gestaerkt-1/>

- Häufig geringe personelle und finanzielle Ressourcen erschweren Einarbeitung in fachfremde Themen und überfordert die zuständigen Stellen somit in die Moderation des ressortübergreifenden Prozesses
- Fehlende Harmonisierung und veraltete Rechtsgrundlagen

#### *Primäre Handlungsempfehlungen*

- Fachrecht modernisieren, LAP-Mindeststandards festlegen, LAP- Bindungswirkung deutlicher machen
- Stärkere Unterstützung kleinere Kommunen durch die Bundesländer
- Rechtzeitige Einbindung zu beteiligter Ressorts
- Auf das Machbare konzentrieren und Leuchttürme schaffen
- In der gesellschaftlichen Diskussion die Verbesserung der Lebensqualität deutlich machen

**Dr. Karoline Borwieck (Kanzlei Geulen und Klinger)** über „Tempo 30 mit Hilfe der Lärmaktionsplanung – eine rechtliche Einordnung“;

Grundlegender Leitsatz: Die kommunale Selbstverwaltung ist verfassungsrechtlich geschützt, damit steht die Aufstellung eines Lärmaktionsplans der Gemeinde zu.

Die Kommunen können umfassende Tempo 30 Anordnungen aus Lärmschutzgründen anordnen. Das Urteil des VGH Mannheim aus 2018 (Urteil vom 17. Juli 2018-10S 2449/17, Juris, Rn 35) klärt dies richterlich.

**Andreas Frücht, Umweltamt der Stadt Dortmund** – „Öffentlichkeitsarbeit zum Lärmaktionsplan in Dortmund“ und

Dortmund setzt auf eine breit gefächerte Auswahl verschiedener Beteiligungsverfahren. Somit sollen Betroffene verschiedener Altersgruppen und Milieus erreicht werden. Ergänzend zu Diskussionsveranstaltungen werden Lärmspaziergänge angeboten, die zur Erkenntnis und psychoakustischer Wahrnehmung lauter und leiser Bereiche dienen. Ergänzend wurde eine Onlinebefragung mit 2.500 Beteiligten durchgeführt, deren Ergebnis u.a. eine Ergänzung der Lärminderungsmaßnahmen und die Festlegung ruhiger Gebiete ermöglichte.

**Andreas Buscher, VCD NRW** über „Lärmbeirat- Feigenblatt oder echter Mehrwert“

Der Lärmbeirat wurde 2016 von Mitarbeitern des Umweltamtes festgelegt und eingeführt. Im Rat sind Verbände, Aufgabenträger, die Hochschule sowie Vertreter:innen des Stadtrates vertreten. Aufgabe ist u.a. priorisieren und nachschärfen der Maßnahmen und Pläne der Stadt, eigene Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen einbringen, Öffentlichkeit stärker einbinden, terminieren und nachhaken: Lärmbeirat versteht sich als „Treiber“

Fazit: Leider wenig Außenwirkung

**Die Podiumsdiskussion hat die DUH wie folgt zusammengefasst:**

***These: Es braucht zum Schutz vor Verkehrslärm Grenzwerte mit Rechtsanspruch, wie es sie auch in der Luftreinhaltung gibt.***

- Nach Beratung einstimmige Zustimmung. In der Schweiz gibt es diese bereits. Gleichzeitig müssen Herausforderungen beachtet werden: Die Einführung bindender Grenzwerte ab gesundheitsschädlicher Schwelle, würde schlagartig eine sehr hohe Zahl an Menschen als betroffen einstufen. Neben der finanziellen Herausforderung kann das zu verwaltungstechnischen Schwierigkeiten führen.
- Um dem entgegenzuwirken, wäre es zum Beispiel denkbar, den Grenzwert höher anzusetzen und über die Zeit kontinuierlich abzusenken. Dadurch würden die am stärksten Belasteten zuerst entlastet werden. Auch ein dynamischer Grenzwert wäre eine Option; das bedeutet eine prozentuale Reduzierung der Betroffenen über eine bestimmte Zeit. Gleichzeitig kann die Festlegung (zunächst) hoher Auslösepegel problematisch sein und dynamische Grenzwerte schwer zu monitoren, z.B. durch Bevölkerungswachstum oder -abnahme, Änderung von Berechnungsmethoden etc.

**These: Die Vielzahl an Berechnungsverfahren zur Verkehrslärmmodellierung ist benutzerunfreundlich und erschwert effiziente Lärmaktionsplanung. Eine Harmonisierung ist überfällig.**

- Einstimmige Zustimmung. Die RLS 90 entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Daher müssen Rechtsgrundlagen angepasst werden, sodass RLS 19 einheitlich genutzt werden kann. Für die Lärmaktionsplanung sollten die Länder Kooperationserlasse erlassen, die eine Berechnung nach RLS 19 festlegen. Baden-Württemberg hat dies bereits gemacht.
- Eine Harmonisierung von nationalen und europäischen Verfahren ist jedoch nicht trivial, da RLS und CNOSSOS z.T. unterschiedliche Zwecke verfolgen. Das UBA führt aus diesem Grund ein Forschungsprojekt durch, das die einheitliche Einführung von europäischen Verfahren auf nationaler Ebene untersucht.

**Diskussionspunkt: Was ist besser – Zentralisierte oder dezentralisierte Planaufstellung?**

- Die Frage ist schwer generalisiert zu beantworten, weil es offensichtliche Vor- und Nachteile für beide Zuständigkeitsregelungen gibt. Die Kommunen kennen sich zwar am besten mit dem Lärm bei ihnen vor Ort aus und sehen ihn nicht nur durch die Brille der Lärmkarten, aber je kleiner die Kommune ist, desto weniger Ressourcen sind meist verfügbar. Fehlende tiefgehende Expertise ist hier oft ein limitierender Faktor, vor allem bei häufigem Personalwechsel etc. Dazu ist vor allem für kleine Kommunen der Hebel gegenüber den Planausführenden, wie z.B. der Autobahn GmbH, eingeschränkt.

**Diskussionspunkt: Umgang mit Konflikten zwischen Kommunen und Straßenverkehrsbehörden.**

- Die Kommunen können sich bei Ablehnung der Planungen auf ihr Selbstverwaltungsrecht beziehen, da nach dem VGH-Urteil stichhaltig aufgestellte Pläne bindend sind. Daher kann Kommunen der Mut zur Klage nahegelegt werden. Ein pauschales Straßenverkehrsbehörden-Bashing ist hingegen nicht sinnvoll.
- Eine Gesetzesänderung hinsichtlich § 45 StVO könnte hier Klarheit schaffen, indem die Kommunen ermächtigt sind, selbstständig Maßnahmen wie Tempo 30 festzulegen.

**Diskussionspunkt: Umgang mit Zielkonflikten von Lärmaktionsplanung und ÖPNV.**

- Der ÖPNV selbst ist oft ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionspläne. Nicht zuletzt deswegen sollten Belange nicht gegeneinander ausgespielt werden.
- Die Abwägungsentscheidungen müssen verhältnismäßig sein. Daher sollten bei Konflikten, wie sie sich zum Beispiel dadurch ergeben, wenn Tempo 30 nachts zum Verpassen letzter Anschlüsse führt, Fahrplananpassungen geprüft werden.

**Diskussionspunkt: EU-Vertragsverletzungsverfahren und die Rolle des Bundes.**

- Es ist ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland am Laufen: Eine Strafe würde sich zwar gegen den Bund und nicht gegen die Kommunen richten, aber indirekt würde sich das auch auf die Kommunen nachteilig auswirken (Stichwort: Opportunitätskosten).
- Forderung: Die Erstellung von Lärmaktionsplänen wird oftmals nur als Pflichterfüllung durchgeführt. Zur flächendeckenden Steigerung der Qualität der Pläne, braucht es eine Verordnung mit Mindeststandards durch den Bund. So kann sichergestellt werden, dass sie originäre Maßnahmen hervorbringen, die auch umgesetzt werden.

**Weitere Anregungen für Kommunen und andere Akteure:**

- Lärmschutz sollte analog zum Eisenbahnbundesamt auch bei der Autobahn GmbH eine Aufgabe sein (inkl. Budget)
- Aufbau eines Netzwerkes wäre hilfreich, um einen Rahmen für diesen Austausch zu schaffen. Es wäre hilfreich, eine zentrale Stelle zu haben, an die Kommunen sich mit ihren Fragen wenden könnten.
- Neben schriftlichen Leitfäden, die es bereits gibt, ist auch ein persönlicher Austausch zwischen den Kommunen wertvoll, um Anregungen miteinander zu teilen.

- Zur Integration von Stakeholdern ist die Einrichtung eines Lärmbeirats sinnvoll, wie es ihn in Dortmund gibt.

Weitere Informationen finden sie unter: <https://www.duh.de/projekte/ruhebitte/>

## 2.8. Das Umweltbundesamt aktualisiert die Zahlen zu den Geräuschbelastungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie im Jahr 2022

Das UBA hat im März 2023 aktualisierte Daten zur Geräuschbelastung im Rahmen der 4. Runde der Lärmkartierung bereitgestellt (vgl. ALD-Newsletter 4/2023, Abschnitt 2.1. „Neue Zahlen vom Umweltbundesamt zu den Geräuschbelastungen gemäß Umgebungslärmrichtlinie“). Sie sind online nicht unter dem traditionellen Themenbereich Verkehr | Lärm, sondern im Bereich Umwelt und Gesundheit unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungslaerm> zu finden. Allerdings sind die Daten immer noch nicht vollständig, da einige Daten aus Nordrhein-Westfalen noch fehlen.

Abbildung 2.5 zeigt den Vergleich der kumulierten Geräuschbelastungen für die Jahre 2017 und 2022 für den Straßen- und Schienenverkehr:

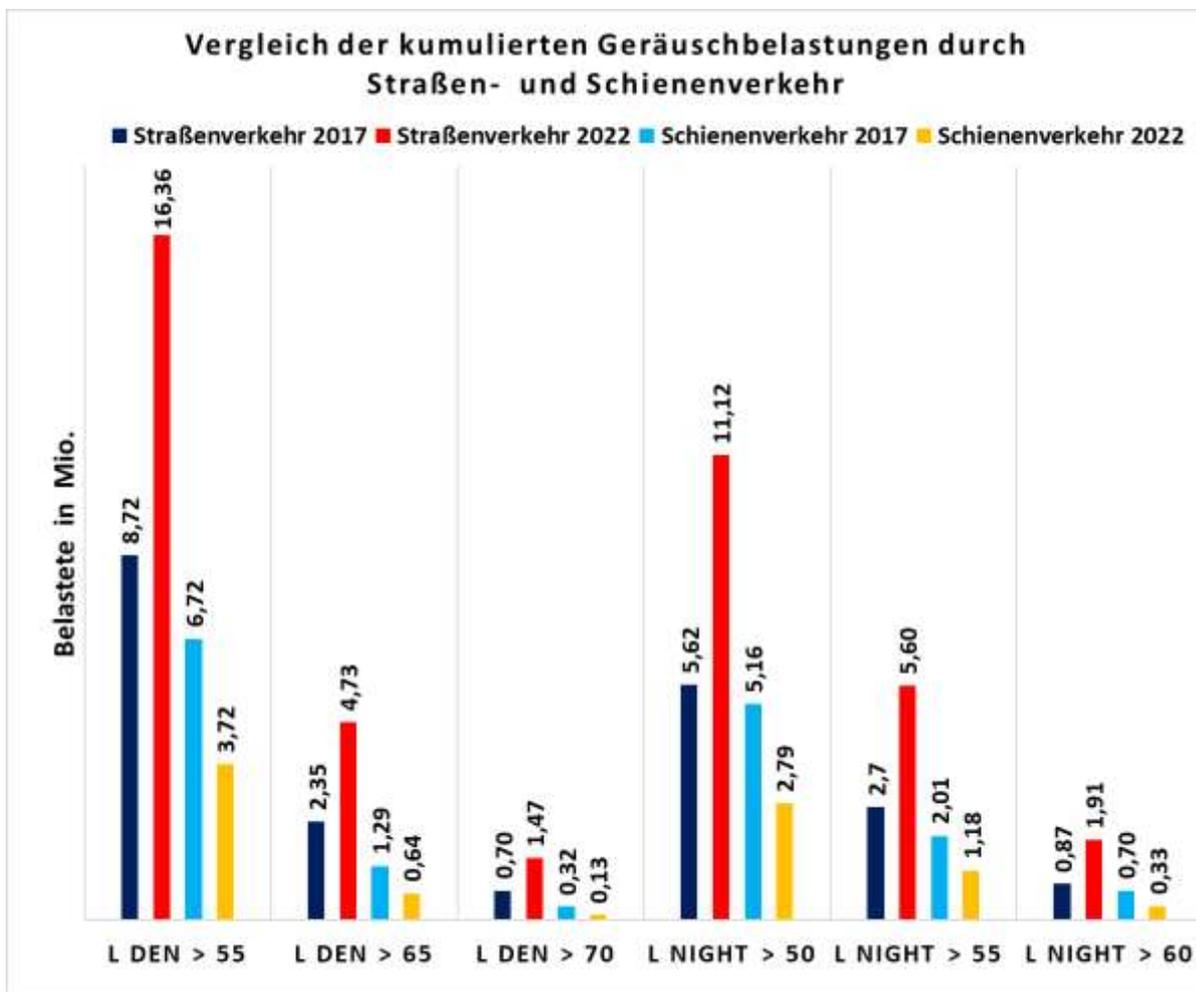


Abbildung 2.5: Vergleich der kumulierten Geräuschbelastungen gemäß der Richtlinie zum Umgebungslärm (Eigene Darstellung nach Daten des Umweltbundesamts)

Das UBA hat auch die interaktive Lärmkarte mit Datum von 12/2023 unter dem folgenden Link aktualisiert: <https://gis.uba.de/maps/resources/apps/laermkartierung>

Hier können die lokalen Belastungen visualisiert werden und auch auf weitere Daten wie Straßenverkehrsmengen oder die Gesamtzahlen der Belasteten in Pegelklassen für Ballungsräume oder Bundesländer abgerufen werden.

Der Anstieg der Belastetenzahlen infolge des Straßenverkehrslärm von 2017 auf 2022 hat sich noch einmal relevant erhöht. Die Belastungszahlen für den  $L_{DEN}$  über 55 dB(A) beim Straßenverkehr sind um 87,6 % (vorher 61 %) gestiegen. Beim Schienenverkehr sind die Belastungen um 45 % (vorher 47 %) gesunken. Die Entwicklung für den Straßen- und Schienenverkehr ist also noch deutlicher gegenläufig. Die Gründe dafür siehe den zitierten Abschnitt im vorhergehenden Newsletter.

## 2.9. Zeit Online – Wo Lärm krank macht

Die Wochenzeitschrift DIE ZEIT hat online Daten zur Belastung der deutschen Bevölkerung durch Verkehrslärm – für Abonnenten übrigens kostenlos – bereitgestellt. *„Wie stark ist Ihr Haus von Lärm belastet? Wir haben erstmals für 55 Städte berechnet, wo Lärm besonders viele Menschen betrifft – bis auf den Häuserblock genau.“*:

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2024-02/laerm-deutsche-staedte-schlafen-gesundheit-daten> vom 27. Februar 2024

DIE ZEIT erläutert, wie diese Informationen auf der Grundlage der Daten des Umweltbundesamtes zur Lärmkartierung ermittelt wurden: *„ZEIT ONLINE hat diese geografischen Daten anschließend mit einem Datensatz der Firma infas 360 verknüpft, um zu berechnen, wo wie viele Leute vom Lärm betroffen sind. Wurde die Fläche eines Siedlungsblocks mit zehn Anwohnern beispielsweise zu 20 Prozent von einer Fläche bedeckt, in der die Lärmbelastung 55 bis 59 Dezibel beträgt, folgern wir daraus, dass dieser Schallpegel bei zwei Personen ankommt. Da die Zahlen pro Siedlungsblock hierbei sehr klein werden können, haben wir sie in der Tabelle auf Ortseil-Ebene summiert. Die Einteilung in Ortsteile und deren Namen stammt ebenfalls von infas 360“*.

Diese Vorgehensweise ist methodisch sehr problematisch, weil die zu Grunde gelegte Lärmkartierung zum einen nicht flächendeckend vorliegt. Zum anderen stellt die Annahme einer konstanten flächenbezogenen Einwohnerdichte eine grobe Abschätzung dar. Zudem haben die Städte die Untergrenze der Verkehrsbelastung für die zu kartierenden Straßen teilweise sehr unterschiedlich angesetzt.

Die ortsteilbezogenen Informationen umfassen die Kenngrößen zur starken Lärmbelästigung (high annoyance, HA) bzw. Schlafstörung (high sleep disturbance, HSD) gemäß den Ansätzen der Richtlinie zum Umgebungslärm in Anhang III – „Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen“ sowie die Daten der hoch Belasteten in den Ballungsräumen ( $L_{den}$  – „ganztags“ – 65 dB(A) und mehr,  $L_{night}$  – „nachts“ – 55 dB(A) und mehr). Die ZEIT leitet aus den – bislang noch unvollständigen Daten der Lärmkartierung eine Rangliste der in Bezug auf den Verkehrslärm (Straße, Schiene, Luftverkehr) lautesten Großstädte ab. Danach ist Düsseldorf mit einem Anteil der hoch Belasteten an der Bevölkerung von immerhin 34,5 % (ganztags) bzw. 39,8 % (nachts) die lauteste Stadt Deutschlands.

Wegen der methodischen Defizite muss stark bezweifelt werden, ob die auf diese Weise gewonnene Rangliste ein belastbares Ergebnis darstellt.

## 2.10. Das Umweltbundesamt startet eine Online-Umfrage zum Thema "Umwelt, Lärm und Gesellschaft"

Das UBA lässt diese Befragung im Rahmen eines Forschungsprojektes von der Technischen Universität Berlin in Zusammenarbeit mit dem nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung und der HFC Human-Factors-Consult GmbH seit dem 22.03.2024 durchführen.

Der Link zur Befragung ist <https://s2survey.net/laermbewusstsein/>.

Die Befragung nimmt etwa 30 Minuten in Anspruch.

Die Umfrage enthält die Standardfrage: Wenn Sie an die letzten 12 Monate denken, wie stark haben Sie sich in Ihrer Wohnung durch folgende Lärmquellen gestört oder belästigt gefühlt?

- Straßenverkehr
- Luftverkehr
- Schienenverkehr
- Wasserverkehr
- Industrie und Gewerbeanlagen
- Sport- Kultur- und Freizeitanlagen
- Baustellenlärm
- Nachbarschaftslärm – Geräte (TV, Radio, Werkzeug, ...)
- Nachbarschaftslärm – Verhalten (Stimmen, Feiern, Schritte, ...)

(fünfteilige Antwortskala)

Es wird unter anderem auch nach dem eigenen Verhalten in Bezug auf die Lärmerzeugung und nach der persönlichen Lärmempfindlichkeit gefragt.

Sie enthält aber auch allgemeine Fragen und zu bewertende Feststellungen zur Umweltpolitik, in welchem Maße man z.B. den folgenden Aussagen zustimmt oder widerspricht:

- „Es empört mich, dass wir für zukünftige Generationen eine zerstörte Umwelt hinterlassen.“
- „Das Wirtschaftswachstum sollte sich der Erreichung von Klimaschutzziele unterordnen.“

Es wird auch nach der Zufriedenheit mit der Umweltpolitik und nach der Rangfolge der einzelnen Aufgaben des Umweltschutzes wie Klimaschutz oder Lärmschutz gefragt.

Die im letzten Jahr durchgeführte Umfrage des ALD zum Schutz vor Umgebungslärm ist einerseits in einigen Punkten deutlich detaillierter (z.B. bei den Fragen zur aktuellen Lärmschutzpolitik und zur Bewertung der Maßnahmen zum Schutz vor Lärm), andererseits weniger detailliert, wie z.B. bei den Fragen zum allgemeinen Umweltschutz oder zur Lärmempfindlichkeit und Lärmbewusstsein (siehe [www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2023/ald-laermumfrage-2023](http://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2023/ald-laermumfrage-2023)).

Eine Zusammenschau der Befragungsergebnisse dürfte aufschlussreich sein – die Teilnahme an der UBA-Umfrage wird deshalb sehr empfohlen.

## **2.11. Fußball-EM 2024 – kein Sommermärchen für Flughafenwohner durch Aufhebung der Nachtflugverbote?**

Die Schutzgemeinschaft Fluglärm Dortmund – Kreis Unna e.V. (SGF) weist in ihrer Pressemitteilung vom 9. Februar 2024 auf die mögliche Aufhebung des Nachtflugverbots am Flughafen Dortmund hin. Grund ist eine bereits 2017 vorgegebene Bedingung der UEFA „an die Stadt Dortmund [wie auch an andere Austragungsstädte] als Spielstätte ... die Aufhebung des Nachtflugverbotes. Für alle anstehenden sechs Spiele soll das Nachtflugverbot komplett aufgehoben werden.“ Inzwischen wird zwar an den betroffenen Flughäfen eine Aufhebung dementiert, es könnte allerdings über vermehrte Ausnahmegenehmigungen zu einer Zunahme von Nachtflügen kommen. Mal schauen oder hören! Bemerkenswert ist allerdings die Vorgabe der UEFA, die man gelinde gesagt erpresserisch nennen könnte.

(<https://schutzgemeinschaft-fluglaerm.de/2024/02/13/fussball-em-2024-kein-sommermaerchen-fuer-flughafenwohner-sgf-uebt-scharfe-kritik-an-aufhebung-des-nachtflugverbots/>)

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

#### 3.1. UBA-Forum „mobil & nachhaltig“ am 12. und 13. Juni 2024

Das UBA weist in seinem aktuellen Newsletter Nr. 2/2024 noch einmal auf die o.g. Veranstaltung in Berlin hin:

Das UBA-Forum „mobil & nachhaltig“ findet zum Thema „Umweltschonender Güterverkehr“ statt. Es wird u.a. „*die im Jahr 2023 erstellte Broschüre mit der Vision und den Handlungsempfehlungen des Umweltbundesamtes für den umweltschonenden Güterverkehr vorgestellt.*“

Obwohl die Zahl der Teilnehmenden an der kostenfreien Veranstaltung begrenzt ist, ist nach wie vor eine Anmeldung unter dem folgenden Link möglich:

<https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/konferenz-uba-forum-mobil-nachhaltig-2024>

#### 3.2. Save the Date: Abschlussveranstaltung des UBA-Forschungsprojektes „Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr bis 2030“ am 17.09.2024

Hauptergebnis des Projektes wird ein umfassendes Konzept zum Schutz der Menschen vor Schienenverkehrslärm im Kontext der Verkehrswende sein, welches alle Schienenverkehrsarten (SPNV, SPFV und SGV) berücksichtigt. Die Erkenntnisse und Ergebnisse dieser Forschungsarbeit werden bei der Veranstaltung vorgestellt und es bietet sich die Möglichkeit, diese mit den Gästen zu diskutieren.

Das Projekt wurde durch das UBA beauftragt (FKZ 3721541020) und wird durch das BMUV finanziert. Auftragnehmer sind die IGES Institut GmbH (Projektleitung Prof. Kay Mitusch), das Fachgebiet Schienenfahrzeuge der TU Berlin (Prof. Markus Hecht) und Prof. Eckhard Pache von der juristischen Fakultät der Universität Würzburg.

Die Daten zur Veranstaltung sind:

- Datum: 17.09.2024
- Uhrzeit: 10-16 Uhr
- Ort: Technikmuseum, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin
- Kontakt: [Abschlussveranstaltung.Schieneverkehrslaerm@iges.com](mailto:Abschlussveranstaltung.Schieneverkehrslaerm@iges.com)

#### 3.3. Save the Date: LÄRMKONTOR-Jahrestagung 2024

Im Frühherbst 2024 findet die LÄRMKONTOR-Jahrestagung unter dem Motto „**30 ist das neue 50 – zum Verhältnis von Geschwindigkeit und Lärm**“ im Hotel Hafen Hamburg statt.

Die Veranstaltung

- beginnt am Donnerstag, dem 26. September 2024 um 13 Uhr und
- endet am Freitag, dem 27. September 2024 um 13 Uhr.

Die Tagung wendet sich an Kolleginnen und Kollegen der verschiedenen Verwaltungsebenen, Planungs- und Gutachterbüros insbesondere aus den Bereichen Schutz vor Lärm, Lärmaktionsplanung sowie Stadt- und Verkehrsplanung und widmet sich in zwölf Vorträgen insbesondere den folgenden Themenfeldern:

##### Donnerstag, 26. September

- 30 innerorts + 80 außerorts + 100 auf Autobahnen = weniger Lärm!
- Neuer Kooperationserlass Baden-Württemberg
- Lärmarme Straßenbeläge für niedrige Geschwindigkeiten
- Regelgeschwindigkeit 30 und Umweltgerechtigkeit

## Freitag, 27. September

- Berliner Erfahrungen mit dem „Lärm-Blitzer“
- Lärminderungspotenziale eines Zero pollution action plan
- Durchsetzung von T30 in der Lärmaktionsplanung
- Ruhe zieht das Leben an

In Kürze erscheint unter <https://laermkontor.de/> das vollständige Tagungsprogramm.

### 3.4. UBA-Bericht zur Analyse des Vollzugsstandes der Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV

Mit diesem Bericht lässt das UBA den aktuellen Stand der Umsetzung zum Vollzug des gesetzlich vorgeschriebenen baulichen Schallschutzes im Umfeld ziviler und militärischer Flugplätze im Rahmen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 2007 (FluLärmG 2007) beschreiben. Grundlage des Berichts sind umfangreiche Erhebungen zu Anzahl und Art dieser Maßnahmen, sowie der dadurch entstandenen Kosten an den einzelnen Flugplätzen. Zentrale Aussage des Berichts ist, dass die im Rahmen der Novellierung des FluLärmG 2007 erwarteten Kostenfolgen (nach verschiedenen Schätzungen zwischen 500 und 1.000 Millionen €) mit etwa rund 32 Mio. € (Tabelle 67, S. 104) bei weitem nicht erreicht wurden. Die prognostizierten hohen Folgekosten hatten dazu beigetragen, die Anspruchsregelungen auf einem niedrigen Niveau zu fixieren und das Verfahren zur Berechnung der Lärmschutzbereiche, in denen Ansprüche entstehen können, so zu modifizieren, dass diese verkleinert wurden. Somit ist verständlich, dass die höchste Schätzung der Folgekosten von 1.000 Mio. € von der Luftverkehrswirtschaft stammte.

Die Gründe für die Diskrepanz zwischen Schätzung und realen Kosten sind:

- Baulichen Schallschutz gibt es nur auf Antrag der Betroffenen. Es wurden aber Anträge „auf einem sehr niedrigen Niveau“ gestellt. Im Bericht wird angenommen, „dass mangelnde Transparenz und Informationsverbreitung ursächlich sein kann für die sehr geringe Quote der gestellten Anträge insgesamt“ (S. 102).
- Es gibt zudem freiwillige Programme zum baulichen Schallschutz an den Flugplätzen. Das finanzielle Volumen dafür konnte im Bericht nicht ermittelt werden.
- Zudem gab es weiterreichende Festsetzungen zum baulichen Schallschutz im Rahmen von Planfeststellungsbeschlüssen (Berlin BER, Frankfurt-Hahn, Erfurt-Weimar, Frankfurt/Main) mit einem Gesamtvolumen von fast 131 Mio. €, davon allein in Berlin 121,3 Mio. €, inklusive Außenwohnbereichsentschädigung (Tabelle 68, S. 105).

Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-des-vollzugsstandes-der-2-fluglsv>

UBA Texte | 10/2024, vom Januar 2024.

### 3.5. UBA-Forschungsbericht zur Sportanlagenlärmschutzverordnung erschienen

Das UBA hat im Februar 2024 den Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben „Evaluation der Sportanlagenlärmschutzverordnung“ online publiziert. Damit wird ein vom 01.06.2019 bis zum 30.04.2023 laufendes Forschungsprojekt des BMUV/UBA abgeschlossen (siehe [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/20\\_2024\\_texte\\_evaluation\\_sportanlagenlaermschutzverordnung.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/20_2024_texte_evaluation_sportanlagenlaermschutzverordnung.pdf), Texte | 20/2024 vom Februar 2024)

Anlass des Forschungsprojekts war im Wesentlichen die Zweite Änderung der Sportanlagenlärmschutzverordnung von 2017, die die Altanlagenregelung des §5 Abs. 4 durch den Anhang 2 konkretisiert und die Immissionsrichtwerte in den Ruhezeiten – außer am Morgen – um 5 dB(A) angehoben hatte, damit auch zu diesen Zeiten sportliche Aktivitäten erleichtert wurden<sup>2</sup>. Dazu wurde die Situation an 6 wohnungsnahen Sportanlagen – also nicht große Sportanlagen für den professionellen Sport – hinsichtlich der Akzeptanz der Anlagen und der Belastungen und Beeinträchtigungen (Belästigungen) durch Geräusche des Sportbetriebs untersucht. Es wurden die Anwohnenden und die

---

<sup>2</sup> Der ALD hatte damals zur Absenkung des Schutzniveaus kritisch Stellung genommen, siehe [https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD\\_Stellungnahme\\_18.BImSchV.pdf](https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2016/ALD_Stellungnahme_18.BImSchV.pdf) vom 9. Mai 2016

Akteurinnen und Akteure des Sportbetriebes (Stadtverwaltungen, Sportverbände usw.) befragt. Die Befragungen sind im Bericht ausführlich dokumentiert und es liegen nun differenzierte Expositions-Wirkungsbeziehungen zwischen den Sportanlagenpegeln und dem Ausmaß der starken Belästigung (HA – highly annoyed) vor.

Die seit dem 01.01.2022 in Kraft getretene Dritte Änderung der Sportanlagenlärmschutzverordnung (die für seltenen Ereignisse mit ihren deutlich angehoben zulässigen Immissionen keinen besonderen Charakter der Veranstaltung mehr voraussetzt) war für die Befragungen nicht mehr relevant.

Der Abschlussbericht kommt zu folgenden zentralen Ergebnissen:

*Die Anhebung der „zulässigen Immissionsrichtwerte gerade am Wochenende und dort in den Ruhezeiten, nach der WHO<sup>3</sup>, [kann] eine gesundheitliche Auswirkung mit sich bringen ... , die zumindest den Schluss zu lässt, dass jegliche weitere Erhöhung oder Aufweichung der Ruhezeiten am Wochenende nicht unterstützt werden kann. Gerade an diesen Tagen, an denen gehäuft die Turniere mit Zuschauenden stattfinden, „kippt“ der Effekt, dass eine hohe wahrgenommene persönliche und gesellschaftliche Bedeutung [der wohnungsnahen Sportanlage] eine geringere Belästigung durch Lärm von Sportanlagen mit sich bringt. Dieses gilt es dringend zu berücksichtigen.“ (S. 199)*

*„Es lässt sich das Fazit ziehen, dass die Fassung der 18. BImSchV nach Umsetzung der zweiten Änderung aus Sicht des Immissionsschutzes vertretbar ist – weitere Anpassungen, die eine Ausweitung des Spielbetriebes, insbesondere für die Ruhezeiten abends oder für das Wochenende mit sich bringen könnten, sind abzulehnen.“ (S. 199)*

---

<sup>3</sup> Die WHO bezieht den Schwellenwert für die gesundheitlichen Risiken auf einen Anteil der stark Belästigten von 10%. Diese Schwellenwerte sind samstags bei 46 dB(A) und sonntags je nach Zeitraum zwischen 45 und 47 dB(A) (siehe S. 41), damit deutlich unter den Immissionsrichtwerten für allgemeine Wohngebiete (55 B(A) außerhalb der morgendlichen Ruhezeit).