

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 3/2024



7. Oktober 2024

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA.....	2
1.1. DEGA-LÄRMSCHUTZPREIS – AUSSCHREIBUNG.....	2
1.2. TGL-ANTRAG AUF PROJEKTFÖRDERUNG.....	2
1.3. GEBÄUDETYP E – POSITIONIERUNG DES ALD.....	3
1.4. DAS I DAGA 2025 – STRUKTURIERTE SITZUNGEN DES ALD.....	4
2. THEMEN.....	5
2.1. EU-BETRIEBSVERBOT LAUTER GÜTERWAGEN AUF „LEISEREN EISENBAHNSTRECKEN“.....	5
2.2. LÄRMAKTIONSPLAN AN SCHIENENWEGEN DES BUNDES DER RUNDE 4 DES EISENBAHN-BUNDESAMTES ERSCHIENEN.....	5
2.3. 4. RUNDE DER LÄRMAKTIONSPLANUNG IN BERLIN – LAP4 – 2. RUNDE DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG.....	6
27.09.–25.10.2024.....	6
2.4. LÄRMAKTIONSPLÄNE DER 4. RUNDE.....	6
2.5. ÄNDERUNG DES STRAßENVERKEHRSGESETZES STVG.....	7
2.6. BESSERE BERÜCKSICHTIGUNG DER BELANGE DES KLIMA- UND GESUNDHEITSSCHUTZES IN DER STRAßENVERKEHRS-ORDNUNG.....	8
2.7. BRANDENBURGER KOMMUNEN WOLLEN KÜNFTIG MEHR TEMPO-30-ZONEN AUSWEISEN.....	10
2.8. 50 JAHRE BUNDES-IMMISSIONSSCHUTZGESETZ.....	11
2.9. BEDEUTUNG DES BImSchG FÜR DIE MINDERUNG DES VERKEHRLÄRMS.....	13
2.10. LÄRMKONTOR-JAHRESTAGUNG „30 IST DAS NEUE 50“.....	16
2.11. ABSCHLUSSVERANSTALTUNG DES UBA-FORSCHUNGSPROJEKTES „VERKEHRSWENDE UND SCHIENENVERKEHRLÄRM- MINDERUNG“.....	16
2.12. UMWELTBELANGE DES TOURISMUS IN DER STADTPLANUNG.....	20
2.13. ENERGIEWENDE UND INFRASCHALL.....	20
2.14. ONLINEVERANSTALTUNG DER SCHWEIZER LÄRMLIGA ZU BAUEN-IM-LÄRM AM 4. SEPTEMBER 2024.....	21
2.15. LÄRMBLITZER-PETITION MIT RUND 20.000 UNTERSCHRIFTEN IN DER SCHWEIZ EINGEREICHT.....	22
2.16. QUIET DRONES CONFERENCE VON 8. BIS 11.09.2024 IN MANCHESTER.....	22
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE.....	23
3.1. SAVE THE DATE: MÜLLER-BBM FACHGESPRÄCHE AM 27. UND 28.11.2024.....	23
3.2. AUSGEWÄHLTE BERICHTS ÜBER LÄRMPROBLEME IN DEN MEDIEN.....	23

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. DEGA-Lärmschutzpreis – Ausschreibung

Der DEGA-Lärmschutzpreis wird nach 2022 zum zweiten Mal für innovative Lösungen zum Schutz vor Lärm im verkehrlichen und städtebaulichen Kontext verliehen. Der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) lobt den Preis aus und begleitet den Wettbewerb organisatorisch. Die Preisverleihung erfolgt in Zusammenhang mit dem Tag gegen Lärm 2025 in einem geeigneten Rahmen.

Der DEGA-Lärmschutzpreis soll zu einem besseren Lärmbewusstsein beitragen und die Sammlung innovativer Lösungen für den Schutz vor Lärm bereichern. Der Preis wird vergeben für umgesetzte innovative Maßnahmen, Technologien und Konzepte zum Schutz vor Umgebungslärm (Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, Gewerbe- und Freizeitlärm usw.) mit dem Fokus auf Maßnahmen zum Schutz vor Lärm im öffentlichen Raum und dem Schutz „Ruhiger Gebiete“. Die Maßnahmen, Produkte oder Konzepte können technische, planerische, organisatorische oder rechtliche Aspekte umfassen. Auch Einzelpersonen können geehrt werden, die sich um solche Maßnahmen und Konzepte verdient gemacht haben.

Im Falle von Maßnahmen, Technologien und Konzepten sind alle Interessierten antragsberechtigt; Eigenbewerbungen sind ausdrücklich erwünscht. Verdiente Einzelpersonen können ebenfalls für den Lärmschutzpreis vorgeschlagen werden, wobei jedes Mitglied der DEGA ein Vorschlagsrecht hat.

Es gibt einen Sieger-Beitrag oder eine Sieger-Person. Die Auszeichnung wird öffentlichkeitswirksam durch eine Würdigung der prämierten Arbeit oder der prämierten Person sowie durch eine Publikation in den Medien der DEGA und des ALD begleitet.

Ausführliche Informationen zu den Wettbewerbs-Bedingungen finden Sie auf der Webseite <https://www.dega-akustik.de/dega-laermschutzpreis> bzw. in der dortigen Preisverleihungsordnung.

Die Bewerbungsunterlagen sind per E-Mail bis spätestens zum 28. Januar 2025 bei der DEGA-Geschäftsstelle (ebaumer@dega-akustik.de) einzureichen. Eine Verlängerung dieser Frist kommt nicht in Betracht. Beiträge, die nicht der Preisverleihungsordnung entsprechen, können nicht gewertet werden.

Die eingegangenen Bewerbungen werden bis Ende Februar 2025 fachlich vorgeprüft und für die Jurysitzung aufbereitet. Die Jury ermittelt bis Ende März 2025 den Sieger-Beitrag oder die Sieger-Person, so dass Ende April 2025 die Auszeichnung der erfolgreichen Bewerbung erfolgen kann.

1.2. TGL-Antrag auf Projektförderung

Die Aktionsleitung des Tag gegen Lärm (TGL) stellte für die Durchführung des Tag gegen Lärm über die Geschäftsstelle der DEGA fristgerecht einen Antrag auf Projektförderung für die Zeit vom April 2025 bis März 2027 an das Umweltbundesamt.

Die derzeitige Tendenz zur „Aufweichung des Schutzniveaus“ in der Stadtplanung erschwert den Schutz vor Lärm. Darüber hinaus fühlen sich viele Menschen in Deutschland und Europa trotz zahlreicher Maßnahmen zur Lärminderung weiterhin, teilweise sogar erheblich, durch unerwünschte Geräuschaufkommen beeinträchtigt.

Aufgrund dieser Ausgangssituation engagiert sich die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA e.V.) im Rahmen des Tag gegen Lärm seit 28 Jahren für den Schutz gegen Lärm. Dabei geht es auch um die langfristigen Perspektiven einer verbesserten Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Die Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit sowie die Einflussnahme auf die Lärmschutzpolitik spielen im TGL-Projekt eine zentrale Rolle. Zur Anwendung kommen u.a. die folgenden Instrumente: (Expert:innen-)Gespräche, öffentliche Informationsveranstaltungen im Zusammenhang mit dem Tag gegen Lärm, Pressemitteilungen, Aktionstage mit dem Lärmkoffer an Schulen, Bereitstellung von Informationen auf der Website etc..

Die inhaltliche Arbeit soll sich im beantragten TGL-Projekt auf die zwei folgenden Schwerpunkte fokussieren:

- Verhaltensbedingter Lärm
- KI-gesteuerte Umweltgestaltung, insbesondere unter Beachtung akustischer Aspekte und der Nutzung synergetischer Effekte

Die TGL-Aktionsleitung hofft, dass das Umweltbundesamt den Antrag positiv bescheiden wird, damit die Arbeit des Tag gegen Lärm in gewohnter Form durchgeführt werden kann. Erfahrungsgemäß erfolgt die Entscheidung erst im Januar 2025, also mit einer sehr kurzen Vorlaufzeit.

1.3. Gebäudety E – Positionierung des ALD

Es gibt gute und es gibt schlechte Ideen. Zu der letztgenannten Kategorie gehört der Versuch des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, einen Gebäudety E in die Praxis des Wohnungsbaus einzuführen. Das Bundesministerium veröffentlichte zu diesem Zweck den Entwurf einer Leitlinie und Prozessempfehlung Gebäudety E, Stand 11.07.2024

(<https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/baue/gebaeudety-e-leitlinie.html;jsessionid=4FAB65BC890AE9A9AB8F8ABF8248CFE7.live882>).

Parallel dazu startete das Bundesministerium der Justiz eine Gesetzesinitiative zur zivilrechtlichen Erleichterung des Gebäudebaus (Gebäudety E-Gesetz)

(https://www.bmj.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/DE/2024_Gebaeudety_E.html).

Ziel des Bundesbauministeriums ist es, einfaches und experimentelles Bauen zu unterstützen und zugleich die Baukosten zu senken. Als Hinderungsgrund auf diesem Wege wird die Tendenz behauptet, häufig „einen Goldstandard zu bauen“, was Planung und Bau „aufwändig, personalintensiv und teuer“ mache. Mit der Leitlinie und Prozessempfehlung in Verbindung mit dem Gebäudety E-Gesetz wird ein Weg geschaffen, von den anerkannten Regeln der Technik (aRdT) nach „unten“ abzuweichen, was ein einfacheres und experimentelles Bauen rechtssicher zulassen soll. Abweichungen bei der Gebäudesicherheit sollen unberührt bleiben, wobei offenbleibt, was zur Gebäudesicherheit zählt und was nicht. So bleibt ungeklärt, in welchem Maß Abstriche bei gesunden Wohnverhältnissen zulässig sein werden.

Die Forderung der Leitlinie und Prozessempfehlung bezüglich einer Aufklärung des Bauherrn zu den Folgen einer Abweichung von den aRdT verdeutlicht, wohin die Reise gehen wird, dass

- nämlich Abstriche bezüglich Funktion, Nutzung oder bei Qualitäts- und Komfortstandards gemacht werden und somit
- das geplante Werk hinter vergleichbaren Werken zurückbleiben wird.

Interessant ist, welche Abstriche das Bundesbauministerium als konstruktive Planungsbeispiele aufzählt. Das sind:

1. Reduzierung der Stärke der Stahlbeton(STB)-Decke von 18cm auf 14cm bei Massivbau-Geschossdecken,
2. Verzicht auf Estrich bei Holzbau-Geschossdecken,
3. minimierte Trittschalldämmung sowie Verzicht auf Estrich und Schüttung bei der Sanierung von Holzbau-Geschossdecken.

Die drei Beispiele, weitere konstruktive Planungsbeispiele nennt die Leitlinie und Prozessempfehlung nicht, nehmen den Trittschallschutz, also eine wesentliche Qualitätskriterium für einen Wohnraum, ins Visier. Ob bei der zuerst genannten Abweichung der Trittschallschutz nach DIN 4109 tatsächlich verfehlt wird, mag dahingestellt sein. Welchen Nutzen der Eigentümer des Wohnraums durch den Verzicht des Bauherrn auf den üblichen Trittschallschutz hat, blendet der Leitfaden aus. Zumindest bei der Vermietung muss der Eigentümer den Mieter auf den mangelnden Trittschallschutz hinweisen, wobei nicht auszuschließen ist, dass dann nur ein niedrigerer Mietzins zu erreichen ist. Auch darf bezweifelt werden, dass beim Verkauf einer Eigentumswohnung ein niedrigerer Trittschallschutz wertfördernd ist.

Abgesehen von den vermeintlichen Vorteilen billigen Bauens hält es der ALD für völlig verfehlt, auf Schallschutz, der Teil des Gesundheitsschutzes ist, zu verzichten. Im Bauen leistet der Schallschutz nach aRdT einen unverzichtbaren Beitrag für gesunde Wohnverhältnisse.

1.4. DAS I DAGA 2025 – Strukturierte Sitzungen des ALD

Die Gemeinschaftstagung der DEGA mit der Dänischen Akustischen Gesellschaft im kommenden Jahr bietet Gelegenheit, zwei Themen, die der ALD derzeit in verschiedenen Formaten bewegt, mit der dänischen Fachwelt zu diskutieren. Im Rahmen des Themenkreises „Schutz vor Umgebungslärm mit Schwerpunkt Leben in der Stadt, Mobilitätswende und Erneuerbare Energien“ wird der ALD zwei strukturierte Sitzungen organisieren.

Eine Sitzung mit dem Titel „Urban inner development: Solving noise-related conflicts in the vicinity of music clubs“ wird sich den Livemusik-Spielstätten und Musikclubs als wichtigem Element städtischen Lebens widmen, wo junge Menschen sinnstiftende gemeinschaftliche Erlebnisse erfahren und das Zusammenleben gefördert wird. Im Zuge der Nachverdichtung städtischer Räume und des Heranrückens empfindlicher Nutzungen an Clubstandorte entsteht jedoch ein zunehmendes geräuschbedingtes Konfliktpotential, das wirksame, aber auch umsichtige Lösungen erfordert.

Eine zweite Sitzung mit dem Titel „Innovations in urban development to reduce traffic noise“ wird sich der Mobilitätswende und möglichen neuen Ansätzen und Maßnahmen zur Verkehrslärmbekämpfung in den Städten widmen.

2. THEMEN

2.1. EU-Betriebsverbot lauter Güterwagen auf „leiseren Eisenbahnstrecken“

Es sei noch einmal an einen wichtigen Tag zum Schutz vor Schienenverkehrslärm erinnert: Ab dem 15. Dezember 2024 gilt dieses grundsätzliche Betriebsverbot auf dem deutschen Schienennetz. Mit „leiseren Eisenbahnstrecken“ ist etwas verwirrend das hochbelastete Netz gemeint. Das Betriebsverbot ersetzt das noch bestehende Verbot nach dem nationalen Schienenlärmschutzgesetz, das maßgeblich zur Elimination der lauten, graugussklotzgebremsten Güterwagen in Deutschland beigetragen hat. Faktisch ändert sich daher für das deutsche Netz wenig, aber der Tag – in anderen EU-Ländern womöglich etwas abweichend vom 15.12.2024 – kennzeichnet einen bedeutenden Paradigmenwechsel in der europäischen Politik zum Schutz vor Lärm: Erstmals wird europaweit der Bestandsschutz für laute Fahrzeuge des landgebundenen Verkehrs aufgehoben. Man könnte sich weitere Anwendungsbeispiele vorstellen!

Der Bundesrat hat der Novellierung des Schienenlärmschutzgesetzes am 27.09.2024 zugestimmt..

2.2. Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes der Runde 4 des Eisenbahn-Bundesamtes erschienen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes der 4. Runde (LAP4) pünktlich fertiggestellt. Der finale Lärmaktionsplan steht seit dem 17. Juli 2024 unter dem Link https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_R4.pdf zum Download bereit.

Der ALD hatte über den Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde für die Schienenwege im ALD-Newsletter 4/2023 vom 22. Dezember 2023 ausführlich berichtet (https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Newsletter/Newsletter-Archiv/ALD-Newsletter_4_2023.pdf (Kapitel 2.7. „Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht den Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde für die Schienenwege“).

Gegenüber diesem Entwurf des LAP4 vom 20. November 2023 wird über die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürgerinnen und Bürger sowie die Kommunen) berichtet:

„In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Meinung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes, zur Lärmaktionsplanung sowie zum Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung zu äußern. Ein überwiegender Teil kritisiert die Komplexität und Verständlichkeit des Lärmaktionsplanes. Besonders schwierig wird empfunden, an konkrete Informationen zur Lärmsituation vor Ort zu gelangen. Dabei ist dies das Thema, welches die meisten Personen interessiert. Ebenfalls herausfordernd wird empfunden, an Informationen zu Lärmschutzmaßnahmen vor Ort zu gelangen. Hier kritisieren die Teilnehmenden, dass die Daten dazu in den Tabellen im Anhang nicht verständlich und zugänglich wären. Es wird zumeist eine interaktive Karte gefordert. Unzufrieden sind die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger auch mit der Information zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Fast die Hälfte der Teilnehmenden gibt an, durch die regionalen Medien von der Beteiligungsmöglichkeit erfahren zu haben. Wichtige Informationsquellen waren darüber hinaus Verwandte, Freunde und Bekannte sowie die kommunale Verwaltung vor Ort. Vor allem in Freitexteingaben fordern die Beteiligten, dass früher und direkter informiert wird. Viele Teilnehmende haben die Freitexteingaben genutzt, um Lärmprobleme zu melden. Dies war jedoch nicht Inhalt der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Schilderung der persönlichen Lärmsituation an einem bestimmten Ort war Gegenstand der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, welche im Frühjahr 2023 stattfand.“ (S. 112)

Grundsätzlich bleibt die Bewertung des Entwurfs durch den ALD gültig:

„Der EBA-LAP4 ist kein klassischer Lärmaktionsplan in dem Sinne, dass unzumutbare Belastungen beschrieben und konkrete, lokal verortete oder global konzipierte und mit einem Zeitplan versehende Maßnahmen geplant werden. Vielmehr verweist der LAP auf das schon seit 1999 lau-

fende Lärmsanierungsprogramm des Bundes, in dem mittels Priorisierungslisten ein Gesamtkonzept für die Lärminderung an Schienenwegen vorliegt, für das jeweils im Bundeshaushalt Mittel bereitgestellt werden.“

Kritisch ist nach wie vor anzumerken, dass die Schutzziele in der Lärmaktionsplanung nur indirekt genannt (Halbierung der hohen Belastung bis 2030) werden. Eine Auseinandersetzung mit den aktuellen Empfehlungen der Lärmwirkungsforschung, besonders mit denen der WHO von 2018, findet nur eingeschränkt statt. So wird einem Einwand eines Betroffenen, dass „die Grenzwerte nicht eingehalten werden“, geantwortet, dass ein „rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz ... sich im Rahmen der Lärmsanierung nicht herstellen [lässt]. Andere Werte zu Lärm, wie sie zum Beispiel von der Weltgesundheitsorganisation WHO veröffentlicht werden, können rechtlich nicht geltend gemacht werden.“ Das ist gewiss korrekt, aber Lärmaktionspläne dürfen durchaus Schutzziele entwickeln, die über rechtliche Vorgaben hinausgehen, und dies setzt eine Diskussion über die Ergebnisse der Lärmwirkung voraus.

2.3. 4. Runde der Lärmaktionsplanung in Berlin – LAP4 – 2. Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung 27.09.–25.10.2024

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt teilt mit, dass der Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 im Entwurf vorliegt. „Zwischen dem **27. September** und dem **25. Oktober 2024** kann der Entwurf des Lärmaktionsplans eingesehen werden [siehe <https://mein.berlin.de/projekte/larmaktionsplan-2024-2029/>]. So besteht die Möglichkeit, sich über die Ergebnisse und die geplanten Maßnahmen zum Lärmschutz zu informieren. Auf der Beteiligungsplattform [mein.berlin](https://mein.berlin.de/projekte/larmaktionsplan-2024-2029/) können zudem abschnittsweise Kommentare und Hinweise zu den einzelnen Themen gegeben werden. Diese werden geprüft und bei Bedarf und Notwendigkeit in die finale Fassung des Lärmaktionsplans 2024–2029 aufgenommen.“

Über den LAP4 und die 1. Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde bereits ausführlich im ALD-Newsletter Nr. 2/2023 vom 7. Juli 2023 (Kapitel 2.4. „Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP4)“ berichtet (https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Newsletter/Newsletter-Archiv/ALD-Newsletter_2_2023.pdf).

Am 27. September 2024 hat bei der Senatsverwaltung das Zweite Lärmforum der Verbände stattgefunden. Im Fokus des zweiten Lärmforums stand das „T30-Konzept nachts“. Über Ergebnisse kann wegen des Redaktionsschlusses dieser Ausgabe erst im nächsten ALD-Newsletter berichtet werden.

2.4. Lärmaktionspläne der 4. Runde

Bis zum 18.07.2024 hatten die zuständigen Behörden Zeit, ihre Lärmaktionsplanung LAP zu aktualisieren und zu veröffentlichen.

Einige Behörden haben dies rechtzeitig geschafft, wie das Eisenbahn-Bundesamt mit seinem LAP der 4. Runde (siehe dazu den Bericht 2.2 in diesem Newsletter) oder Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberfranken für die bayerischen Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in bayerischen Ballungsräumen (siehe https://www.umgebungs-laerm.bayern.de/laermaktionsplan/doc/laermaktionsplan_bayern_2024.pdf).

Andere Gebietskörperschaften haben zumindest einen Entwurf des LAP bereitgestellt wie

- München (https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:9e650f44-6ddc-4569-9b16-667e132c6f87/Anlage1_Entwurf_Bericht.pdf),
- Hamburg <https://laermaktionsplan.beteiligung.hamburg/drupal/sites/default/files/2024-08/fortschreibung-lap--vierte-stufe-.pdf> oder

- Köln (https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf57/L%C3%A4rm/anlage_2_lap_stufe_4_bericht.pdf), sowie das
- Regierungspräsidium Darmstadt für die Landkreise (https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2024-06/240618_entwurf_rpda_lap_landkreise_4_runde.pdf) und die Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt a.M., Hanau, Offenbach a.M. und Wiesbaden (https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2024-06/240605_entwurf_laermaktionsplan_4_runde_rpda_ballungsräume.pdf), das
- Regierungspräsidium Gießen für die Landkreise (https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/2024-06/entwurf_laermaktionsplan_4_runde.pdf), das
- Regierungspräsidium Kassel für die Landkreise (https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/2024-06/240605_lap_4_runde_rp_kassel_landkreise_stand_mai_2024.pdf) und den Ballungsraum Kassel (https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/2024-06/240605_lap_4_runde_ballungsraum_kassel_stand_mai_2024.pdf).
- Landesamt für Umwelt, Rheinland-Pfalz: Landesweiter Lärmaktionsplan mit Maßnahmenkapitel der jeweiligen Gemeinden ("Verbandsgemeindeebene") (<https://umgebungslaerm.rlp.de/laermaktionsplanung/massnahmenkapitel-der-landesweiten-laermaktionsplanung>),
- Berlin hinkt diesmal ein bisschen hinterher.

Bereits diese kleine, sehr subjektive Auswahl zeigt, dass inzwischen eine Fülle von Material über die unterschiedlichen Wege der Lärmaktionsplanung und der Öffentlichkeitsbeteiligung bereitliegen, dessen Analyse und Bewertung lohnenswert erscheint. Es werden – u.a. als Lehre aus dem Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland wegen unzureichender Lärmaktionspläne – zunehmend Lärmaktionspläne überregional aufgestellt. Vielleicht finden sich ja Abonnierende des Newsletters, die sich daran für ihren Wohnort beteiligt haben bzw. sich dort beteiligen, wo die Lärmaktionsplanung noch läuft.

2.5. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes StVG

Mit dem „Zehnten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes“ wurden einige Neuerungen in das StVG eingeführt, die den Belangen des Klima- und Umweltschutzes mehr Gewicht geben sollen.

(siehe Bundesgesetzblatt: BGBl. I, Nr.: 233 vom 16.07.2024 – <https://www.recht.bund.de/bgbli/1/2024/233/VO.html>)

Der Vermittlungsausschuss von Bundesrat und Bundestag hatte am 12. Juni 2024 über das Änderungsgesetz, das vom Deutschen Bundestag am 20. Oktober 2023 beschlossen worden war, beraten und einen Einigungsvorschlag unterbreitet. Bundestag und Bundesrat haben am 14. Juni zugestimmt (zur Vorgeschichte der Novellierung siehe ALD-Newsletter 4/2023, „2.3. Keine Öffnung des Straßenverkehrsgesetzes für Umweltbelange“).

Die Änderungen betreffen den § 6 „**Verordnungsermächtigungen**“ des Gesetzes, der eine Fülle von zulässigen Verordnungsgründen zum Gesetz auflistet.

Zentral ist die Einfügung eines weiteren Ermächtigungsgrundes (§ 6 **Neuer Absatz (4a)**)

„Rechtsverordnungen ... können auch erlassen werden zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung

*Diese Rechtsverordnungen sollen insbesondere vorsehen, dass Gemeinden bei den nach Landesrecht für die Ausführung der Rechtsverordnungen bestimmten Behörden den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur **Verbesserung des***

Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung beantragen können.“

Derartige „Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung **die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen** und dürfen die **Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigen**.“

Im alten Absatz (1) des §6 wurden zwei Verordnungsermächtigungen modifiziert (in rot):

Nr. 15. Die „**Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs ... zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel, der nachweislich besteht oder auf Grund konkreter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist,**

Nr. 16. ... die Einrichtung von **Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und Taxen sowie zur Erprobung neuer Mobilitätsformen oder der Verringerung der Anzahl von Fahrten, ...“**

Umweltschutzelange sind in den Verordnungsermächtigungen nicht neu, so wird in Absatz (4) aufgeführt, dass Rechtsverordnungen, auch erlassen werden können

„zum **Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen**, die von Fahrzeugen ausgehen, oder

... „zum Schutz der Bevölkerung in Fußgängerbereichen oder verkehrsberuhigten Bereichen, der Wohnbevölkerung oder der Erholungssuchenden vor **Emissionen**, die vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgehen, insbesondere zum Schutz vor **Lärm oder vor Abgasen“**

Der Schutz vor **nächtlichem** Lärm wurde bereits durch den §45 der Straßenverkehrs-Ordnung StVO vom 16.11.1970 (BGBl I, Nr. 108, vom 05.12.1970) als mögliche Rechtfertigungsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen eingeführt und 1980 auf den ganzen Tag ausgeweitet (siehe auch der Beitrag 2.6 in diesem Newsletter zur Änderung der StVO). Durch die Änderungen des StVO zugunsten von mehr Klimaschutz kann der Schutz vor Lärm indirekt profitieren.

2.6. Bessere Berücksichtigung der Belange des Klima- und Gesundheitsschutzes in der Straßenverkehrs-Ordnung StVO

Im Zusammenhang mit der stärkeren Berücksichtigung des Klima- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung im Straßenverkehrsgesetz (StVG) (siehe dazu den Beitrag 2.5 in diesem Newsletter) hatte die Bundesregierung entsprechende Änderungen auch für die Straßenverkehrs-Ordnung vorgeschlagen (siehe den Vorschlag des Bundes in der Bundesrats-Drucksache 518/23 vom 12.10.23: „*Verordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz: Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften*“ unter https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2023/0501-0600/518-23.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

Nach der Verabschiedung des StVG hat der Bundesrat der Änderung der StVO in seiner Sitzung am 05.07.2024 unter der Voraussetzung weiterer Änderungen zugestimmt. Die Novellierung ist noch nicht im Bundesgesetzblatt BGBl veröffentlicht worden.

(siehe: Bundesrat Drucksache 321/24 (Beschluss) (Grunddrucksache 518/23) 05.07.24 – Beschluss des Bundesrates „*Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften*“ unter [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2024/0301-0400/321-24\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2024/0301-0400/321-24(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1))

Die wichtigsten Änderungen

Die wichtigsten umweltbezogenen Änderungen beziehen sich auf den §45 der StVO, der die Straßenverkehrsbehörden zu Verkehrsbeschränkungen ermächtigt. Im Absatz 1 wird als neuer Rechtsgrund unter Nr. 7 die Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Klimaschutzes, des Schutzes der Gesundheit oder die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung genannt.

„§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen,
7. neu: zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind [BRat: sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird], hinsichtlich a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

Der Schutz vor nächtlichem Lärm wird als Rechtsgrund bereits seit 1970 aufgeführt (Absatz 1, Satz 1) und 1980 auf den ganzen Tag erweitert. Im Jahr 1981 wurde der Lärmschutz im Detail durch die BMV: Lärmschutz-Richtlinien – StV (Festlegung von Immissionsrichtwerten) geregelt.. Da allerdings verkehrsbezogene Klimaschutzmaßnahmen in der Regel auch dem Schutz vor Lärm zu Gute kommen, kann der Schutz vor Straßenverkehrslärm von der aktuellen Novellierung profitieren.

Die Novellierung umfasst ferner eine Reihe von Verbesserungen für kleinteilige Maßnahmen wie die vereinfachte Einführung von Tempo 30. Doch hier ist der große Wurf ausgeblieben: Die Ermächtigung zur großflächigen Einführung von T30 als Regelgeschwindigkeit – wie es viele Kommunen fordern – steht immer noch aus.

Die kleinteiligen Verbesserungen betreffen u.a.:

- Busspuren
- Flächen für den ruhenden und fließenden Fuß- und Radverkehr
- Tempo 30 an schützenswerten Strecken, wie vor Kindergärten, Alten- und Pflegeheimen, Krankenhäusern, Spielplätzen sowie auf Schulwegen und an Fußgängerüberwegen
- Bewohnerparken

Die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“, die inzwischen 1.109 Städte und Gemeinden umfasst, resümiert in ihrer Stellungnahme vom 12. Juli 2024:

„Aus Sicht der Initiative bietet die neue Rechtslage bei weitem noch nicht das, was die Kommunen benötigen. Der Anordnung von Tempolimits innerorts sind weiter zu enge Grenzen gesetzt, der Begründungsaufwand für die verkehrsrechtlichen Anordnungen bleibt zu hoch. Das neue Straßenverkehrsrecht ist mit dem Vorrang der Sicherheit vor der Leichtigkeit und mit der Abkehr von der Dominanz des motorisierten Verkehrs aber ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.“ (Quelle: <https://lebenswerte-staedte.de/de/news/news-was-geht-mit-dem-neuen-strassenverkehrsrecht.html>)

Auch der „Verkehrsunfall-Opferhilfe“ geht die Reform nicht weit genug:

„Kritik an der angekündigten Reform der Straßenverkehrsordnung kommt ... von der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland (VOD). In einer Stellungnahme Anfang des Monats war von Enttäuschungen die Rede, da die Zulässigkeit von Tempo 30 lediglich vor Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen erleichtert werde. Liege keine sogenannte gesteigerte Gefahrenlage für die Sicherheit im Verkehr vor, dürfe die Grundregel von Tempo 50 innerorts nach wie vor nicht angetastet werden, ließ ... der VOD verlauten. «Die beschlossenen Änderungen werden die Verkehrssicherheit wenig verbessern, die Chance eines deutlichen Schrittes in Richtung Vision Zero [bezogen auf die Straßenverkehrsunfälle] wurde verpasst!» (Quelle <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/07/tempolimit-30kmh-strassenverkehrsordnung-kommunen-brandenburg.html>)

Diese Kritik entspricht der Position des ALD.

2.7. Brandenburger Kommunen wollen künftig mehr Tempo-30-Zonen ausweisen

(Quelle: Sendung: rbb24 Brandenburg aktuell, 30.07.2024. <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/07/tempolimit-30kmh-strassenverkehrsordnung-kommunen-brandenburg.html>)

Die Brandenburger Kommunen wollen die Neuregelungen im Straßenverkehrsrecht für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nutzen (siehe den Bericht 2.6 über die novellierte Straßenverkehrs-Ordnung in diesem Newsletter).

Die Neuregelung stößt „in einigen Brandenburger Gemeinden auf großes Interesse. Sie prüfen jetzt neue Tempolimits.“

Beispiel Eichwalde:

„Gemächlicher könnte es so bald beispielsweise in Eichwalde (Landkreis Dahme-Spreewald) zugehen und überall Tempo 30 gelten – außer auf Landes- und Kreisstraßen. Aus Sicht der Stadtverwaltung bringt das Vorhaben mehr Sicherheit und weniger Lärm für alle Verkehrsteilnehmer, heißt es am Dienstag von Bürgermeister Jörg Jenoch (Wähler Initiative Eichwalde) gegenüber dem rbb. »Viele unserer Bürgerinnen und Bürger bewegen sich per Fuß, mit dem Rollator oder Fahrrädern. Da gibt es immer mal Gefährdungen. Deswegen haben wir gesagt, wie wollen insgesamt in Eichwalde eine 30er-Zone einrichten.«

Denn während im benachbarten Zeuthen schon auf über 85 Prozent der Straßen Tempo 30 gilt, darf man in Eichwalde in dicht besiedelten Wohngebieten auf vielen Straßen 50 fahren.

Ein entsprechender Vorschlag zur Einführung von Tempo 30 sei erarbeitet worden und im September in den Ausschüssen besprochen, sagt Bürgermeister Jenoch weiter. Anschließend sollen die Gemeindevertreter darüber entscheiden, wie schnell man im Ort künftig fahren darf.“

Beispiel Beeskow:

„Auch Beeskow, die Kreisstadt von Oder-Spree, prüft, ob neben der 30-Zone in der Innenstadt weitere dazukommen könnten. In der Gartenstraße gelten die 30 Stundenkilometer bereits ab August, sagt Bürgermeister Robert Czaplinski (CDU). »In den Gebieten, wo wir meinen, dass wir 30 ausweisen sollen, machen wir das auch. Und wenn Anwohnerinnen und Anwohner auf uns zukommen und Gefahren, beispielsweise für Schülerinnen und Schüler, feststellen, reden wir darüber und versuchen auch dort eine Tempo-30-Zone auszuweisen.«“

Auch „Neuruppin (Ostprignitz-Ruppin) begrüßt den künftig erweiterten Handlungsspielraum, heißt es auf Anfrage. Dadurch gebe es neue Möglichkeiten den Verkehr insgesamt sicherer, gesünder, städtebaulich-verträglicher und klimafreundlicher zu gestalten, heißt es in einer Mitteilung Prüfungen neuer Tempolimits soll es auch in Kyritz (Ostprignitz-Ruppin), Pritzwalk und Wittenberge (beide Prignitz) geben.“

2.8. 50 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz

Die Entstehung des Gesetzes

Der Immissionsschutz umfasst Maßnahmen, die schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, elektromagnetische Felder und ähnliche Einwirkungen verhindern. Sie haben mit der fortschreitenden Industrialisierung und der damit verbundenen Verstärkung an Bedeutung zugenommen, so dass eine Steuerung durch hoheitliche Maßnahmen zunächst im Polizeirecht ergriffen werden mussten. Seit etwa 1960 entwickelte sich das Immissionsschutzrecht zu einem eigenständigen Teil des Verwaltungsrechts. Wegen der damals fehlenden Rechtsetzungskompetenz des Bundes ergriffen einige Länder die Initiative und erließen insbesondere für den häuslichen und kleingewerblichen Bereich Immissionsschutzgesetze. Erst nachdem dem Bund im Jahr 1972 durch eine Grundgesetzänderung die umfassende Gesetzgebungskompetenz zuerkannt worden war, konnte der schon 1971 vorgelegte Entwurf eines Bundes-Immissionsschutzgesetzes erneut in den Bundestag eingebracht werden. Nach intensiven Beratungen im Innenausschuss beschloss der Bundestag eine Verschärfung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen. Das betrifft vor allem den Vierten Teil des Gesetzes, d.h. die Beschaffenheit und den Bau von Fahrzeugen sowie den Bau und die Änderung von Straßen und Schienenwegen. Diese Erweiterung des Anwendungsbereiches war auch der Grund für die nicht einstimmige Haltung des Bundesrats, da dessen Finanzausschuss das BImSchG „wegen der unabwehrbaren finanziellen Folgen für die Länder und Gemeinden nicht für akzeptabel hält“ (Protokoll der 401. Sitzung des Bundesrats vom 15.02.1974, S. 8, https://www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/1974/Plenarprotokoll-401.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Am 18.01.1974 beschloss der Bundestag das „Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge“, kurz „Bundes-Immissionsschutzgesetz“ (BImSchG), in 2. und 3. Lesung einstimmig (siehe <https://dserver.bundestag.de/btp/07/07074.pdf>). Am 15.02.1974 stimmte der Bundesrat mehrheitlich zu (siehe https://www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/1974/Plenarprotokoll-401.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Das Bundes-Immissionsschutzgesetz wurde am 21.03.1974 im Bundesgesetzblatt (BGBl I, S.721) veröffentlicht und trat am 01.04.1974 in Kraft.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz ist ein umweltpolitischer Meilenstein und das Leitgesetz für die Vermeidung und Verminderung von schädlichen Umwelteinwirkungen. Seit seiner Entstehung wurde es rund fünfzig Mal geändert. Seine Grundprinzipien blieben jedoch unverändert bestehen. Zu nennen sind vor allem das Verursacherprinzip, das Vorsorgeprinzip und stringente Regelungen zur Durchsetzung von Anforderungen des Immissionsschutzes. Das Verursacherprinzip stellt klar, dass Immissionsschutzmaßnahmen grundsätzlich die Außenwirkung von Lärm am Ort der Betroffenen reduzieren müssen und die Kosten hierfür vom Verursacher zu tragen sind. Daher würde beispielsweise die Festlegung von passivem Schallschutz für Wohnbebauung auf hoch lärmbelasteten Flächen auf Kosten des Bauherrn eine Abkehr von diesem bewährten Grundprinzip bedeuten. Das Vorsorgeprinzip folgt aus dem Willen des Gesetzgebers, nicht allein dem Grundsatz des vorbeugenden Schutzes vor Gefahren zu folgen, sondern die Vorsorge als selbständiges Prinzip zu implementieren. Für die nach Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftigen Anlagen wird gefordert, dass Vorsorge bei Bau und Betrieb zu treffen ist. Diese Forderung wird für den Schutz vor Lärm lediglich in Nr. 3.3 der TA Lärm in einer Form aufgegriffen, die kaum Wirkung im Vollzug entfalten kann.

Wirkung entfaltet das BImSchG vorrangig durch die auf seiner Grundlage erlassenen Verordnungen und Verwaltungsvorschriften. Für den Schutz vor Lärm sind das:

1. 8. BImSchV – Rasenmäherlärm-Verordnung (aufgehoben durch 32. BImSchV)
2. 15. BImSchV – Baumaschinenlärm-Verordnung (aufgehoben durch 32. BImSchV)
3. 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung
4. 18. BImSchV – Sportanlagenlärmschutzverordnung
5. 24. BImSchV – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
6. 32. BImSchV – Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung
7. 34. BImSchV – Verordnung über die Lärmkartierung

8. Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm
9. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen

Für die letztgenannte Verwaltungsvorschrift, die schon vor dem Bundes-Immissionsschutzgesetz erlassen wurde, gilt die Regelung des §66 Abs. 2 BImSchG zur Fortgeltung von Vorschriften.

In der Grafik des LÄRMKONTORS zur Entwicklung der Regelungen zum Schutz vor Lärm in Deutschland (siehe Abbildung 2.1) gehört das BImSchG – mit einem gewissen Understatement – zur „Phase der ersten Gehversuche“.

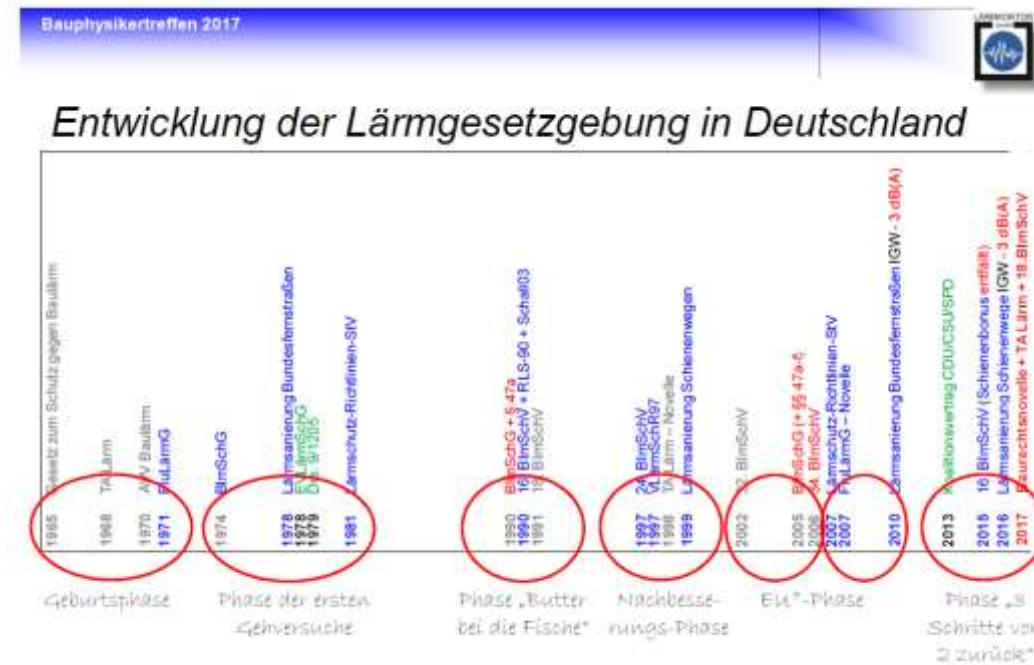


Abbildung 2.1: Entwicklung der Regelungen zum Schutz vor Lärm in Deutschland. Quelle: Lärmkontor GmbH, Hamburg.

Neben den Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz für weite Bereiche des Immissionsschutzes finden sich Regelungen zum Immissionsschutz und speziell zum Schutz vor Lärm auch in anderen Rechtsgrundlagen, beispielsweise im Fluglärmgesetz oder in Gefahrenabwehrverordnungen. Allerdings erweisen sich fehlende Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz zum Schutz vor Verkehrslärm an bestehenden Straßen und Schienenwegen als Hindernis bei der Minderung des Umgebungslärms. Insgesamt bleibt festzustellen, dass auch nach einer fünfzigjährigen Geltungsdauer des Bundes-Immissionsschutzgesetzes der Schutz vor Lärm in seinen Rechtsgrundlagen lückenhaft und fragmentiert ist.

Öffentliche Resonanz zum Jubiläum

Die öffentliche Resonanz zu diesem Jubiläum war bislang eher bescheiden:

- Der SWR hatte immerhin am 18.01.2024 an die genau 50 Jahre erinnert, die seit dem Beschluss im Bundestag verstrichen sind („50 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz – Luft zum Atmen“, <https://www.swr.de/swraktuell/50-jahre-bundesimmissionsschutzgesetz-100.html>). Er zeigt vor allem die großen Erfolge, die das Gesetz und die nachfolgenden Verordnungen für die Luftreinhaltung bewirkt haben. Eine beeindruckende Grafik zu den jährlichen Schwefeldioxidemissionen in Deutschland in Tonnen zeigt, dass in den alten Ländern das Problem 1989 weitgehend gelöst war. „Im Vergleich zu den 70er Jahren sind die Emissionen [in Gesamtdeutschland] um 97 % gesunken. Allerdings sei es „die Umweltpolitik der europäischen Union, die erfolgreich ist“. Das BImSchG setze seit den 80er Jahren lediglich EU-Richtlinien [bei der Luftreinhaltung] in nationales Recht um. In Deutschland gebe es einfach eine viel zu laxen Umsetzung“.

- Bund und Länder haben am 11.09.2024 ein doppeltes Jubiläum gefeiert – 60 Jahre Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), ein Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz, das im Jahr 1964 gegründet wurde, und 50 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz. Die Bundesumweltministerin Steffi Lemke betonte: „*Es ist enorm, was in den vergangenen 60 Jahren für bessere Luft und mehr Lärmschutz geschafft wurde. Den Rahmen für diese Leistung bildet seit 50 Jahren das Bundes-Immissionsschutzgesetz: Für den Schutz der Menschen und der Umwelt und für die rechtssichere Genehmigung von Industrieanlagen.*“ (siehe <https://www.bmuv.de/pressemitteilung/immissionsschutz-in-deutschland-eine-erfolgsge-schichte>)

2.9. Bedeutung des BImSchG für die Minderung des Verkehrslärms

An dieser Stelle wird näher auf den Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm eingegangen. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz formuliert u.a. zum ersten Mal explizite geräuschimmissionsbezogene Vorgaben für die Straße und die Schiene. Bundesinnenminister Genscher sagte in der zitierten Bundesratssitzung etwas übertrieben: „*Das BImSchG enthält zum ersten Mal eine lückenlose [!] Regelung des Lärmschutzes für Straßen und Schienenwege*“ (Protokoll der 401. Sitzung des Bundesrats vom 15.02.1974, S. 38):

- Fahrzeuge des Verkehrs „*müssen so betrieben werden, daß vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben*“ (§38). Der Paragraph ermächtigt auch zu diesbezüglichen Rechtsverordnungen.
- Das Gesetz legt ein vierstufiges Schutzkonzept für die Planung von Verkehrswegen mit der folgenden Rangfolge vor:
 - Planung – Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch geeignete Trassenwahl (§50)
 - Aktiver Schutz – Außenschutz (§41 (1))
 - Passiver Schutz – Innenschutz (§41 (2), §42)
 - Weitergehende Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen (§42 (2))
- Im Detail ist beim Bau und der wesentlichen (baulichen!) Änderung von landgebundenen Verkehrswegen sicherzustellen, dass diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen (Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen) durch Verkehrsgeräusche hervorrufen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. (§41 (1))
- Das Gesetz ermächtigt zur Quantifizierung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch **Immissionsgrenzwerte (außen)** (§43 (1) 1.) und lässt
- bei Unverhältnismäßigkeit der Schutzmaßnahmen baulichen (passiven) Schutz zu (§41 (2), §42)

Es enthält **keine Schutzregelungen für bereits bestehende Straßen und Schienenwege** (Bestand) und bei **Pegelzunahmen durch nichtbauliche Maßnahmen**. Auch der Lärmschutz bei **heranrückender Wohnbebauung** wird im BImSchG nicht thematisiert. Das sind gravierende Lücken im Schutz vor Verkehrslärm, die in den vergangenen 50 Jahren nicht geschlossen wurden. Insofern lässt sich nicht von einem „lückenlosen“ Lärmschutz sprechen

Trotzdem ist das BImSchG auch für den Bestand wichtig, da die in einer Verordnung vorgesehene Definition und Quantifizierung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Immissionsgrenzwerte neben der Planung grundsätzlich auch das **Schutzniveau für den Bestand** beschreiben.

Das BImSchG ist nicht die erste Regelung zur Beachtung des Lärmschutzes bei der Trassenplanung von Verkehrswegen:

So „*hatten die Planfeststellungsbehörden schon seit 1953 gemäß §17 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz im Planfeststellungsbeschluss »dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung und die Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind«.* Jedoch

fehlte für diese Vorschrift ... eine Konkretisierung der Zumutbarkeitsschwelle, wodurch die Vollzugsfähigkeit drastisch reduziert war.“ (Hans-Joachim Koch: „Fünfzig Jahre Lärmschutzrecht – Rückblick und Ausblick“, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 49 (2002) Nr. 6 – November.)

Konkretisierung des Schutzniveaus durch Richtlinien und Verordnungen

Leider hat sich der Ordnungsgeber 16 Jahre Zeit gelassen, diese Grenzwerte nach §43 zu erlassen (Verkehrslärmschutzverordnung VLärmSchV von 1990) und dies auch erst u.a. durch die Mahnung des Bundesverfassungsgerichts BVerfG in seinem Beschluss 1 BvR 1301/84 vom 30.11.1988:

„Allerdings ist davon auszugehen, daß dem Ordnungsgeber in §§41 ff. BImSchG nicht nur eine Ermächtigung, sondern ein **Regelungsauftrag** erteilt werden sollte.“

Der Weg zur VLärmSchV war mühsam und holprig sowie mit unterschiedlichen Versuchen von Regelungen des Verkehrslärmproblems gepflastert.

- 1976 wurde ein Referentenentwurf einer **Straßenschallschutzverordnung** erarbeitet, der über dieses Stadium nicht hinausgekommen ist (Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Kommentar, Verlag C.F. Müller, 72. Ergänzungslieferung, März 1997).
- 1978 bis 1980 hat dann der Gesetzgeber vor dem Hintergrund gestiegener Bedeutung des Verkehrslärms versucht, mit einem „**Verkehrslärmschutzgesetz**“ VLärmSchG (in Abbildung 2.1 der EVLärmSchG von 1978f) die Regelungslücken zu schließen und den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen auf die Straßen des Bestands auszudehnen. Immissionsgrenzwerte für die Lärmvorsorge und den Bestand wurden vorgeschlagen. Beide Entwürfe der Jahre 1978 und 1980 enthielten bereits eine Regelung für Planungen mehrerer Baulastträger im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang: Deren **Gesamtbelastung** muss die Grenzwerte für die einzelnen Planungen einhalten.

Tabelle 2.1 zeigt die Immissionsgrenzwerte (Mittelungspegel in dB(A)) für Straßen, Entwurf VLärmSchG vom 23. März 1980. Die Vorsorgegrenzwerte wurden gegenüber dem Entwurf von 1978 um 3 dB(A) gesenkt. Die Grenzwerte für den Schienenverkehr sind jeweils 5 dB(A) höher. Grenzwerte für bestehende Schienenwege wurden nicht eingeführt.

Tabelle 2.1: Immissionsgrenzwerte (Mittelungspegel in dB(A)) für Straßen (Entwurf VLärmSchG vom 23. März 1980)

	Bau und wesentliche Änderung		Bestand Straßen	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	60	50	70	60
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	62	52		
Kern-, Dorf- Mischgebiete	67	57	75	65
Gewerbe- und Industriegebiete	72	62		

Der Bundesrat hat dem Gesetzesentwurf nicht zugestimmt und die Einberufung des Vermittlungsausschusses verlangt. Inhaltliche Forderungen des Bundesrats waren u.A.:

- Anhebung der Immissionsgrenzwerte für die Vorsorge (siehe Tabelle 2.1) um 3 dB(A) und damit auf das Niveau des Entwurfs von 1978
- Anhebung der Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung für alle Baunutzungen auf 75/65 dB(A) tags/nachts (ebenfalls wie im Entwurf von 1978)

Der Vermittlungsausschuss hat dann empfohlen, dem Votum des Bunderats für die Anhebung der Lärmsanierungswerte zu folgen. Der Bundestag wiederum hat die Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses abgelehnt, da diese eine Verschlechterung der Lärmsanierung bedeutet hätte. Damit war der erste Anlauf zu einem Verkehrslärmschutzgesetz gescheitert. Der vermeintliche Kernkonflikt dieses ersten Anlaufs zu einem Verkehrslärmschutzgesetz – **finanzierbare Grenzwerte sind nicht anspruchsvoll genug, anspruchsvolle Grenzwerte nicht finanzierbar** – bleibt bis heute bestehen.

- Bereits im Vorgriff auf eine gesetzliche Regelung hatte der Bundestag mit dem **Haushaltsgesetz 1978** Mittel für die **Lärmsanierung an Bundesfernstraßen** (siehe Abbildung 2.1) bereitgestellt (bis zu 50 Mio. DM). Die Auslösewerte der Lärmsanierung wurde mit 75/65 dB(A), entsprechend den Grenzwerten im Entwurf des VLärmSchG 1978, festgelegt.
- Am 6. Juli 1983 erließ der Bundesminister für Verkehr "*Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes*" (VkB1. 1983, S. 306). Darin wurden für die Lärmvorsorge beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen die in dem Bundestagsbeschluss zum Verkehrslärmschutzgesetz 1980 enthaltenen Immissionsgrenzwerte übernommen (siehe Tabelle 2.1).
- Einige Bundesländer haben die Regelungen des Bundes übernommen und z.T. für die Landesstraßen modifiziert. Bemerkenswert sind die **Richtlinie des Landes Nordrhein-Westfalen für den Verkehrslärmschutz an Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände** (Ministerialblatt für das Land Nordrhein- Westfalen vom 28.06.1984). Die Immissionsgrenzwerte (Mittelungspegel in dB(A)) für nicht lärmvorbeltete Gebiete sind in der Tabelle 2.2 zusammengestellt.

Tabelle 2.2: Immissionsgrenzwerte (Mittelungspegel in dB(A)) für nicht lärmvorbeltete Gebiete der Richtlinie des Landes Nordrhein-Westfalen für den Verkehrslärmschutz an Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände

	Bau und wesentliche Änderung		Bestand Straßen	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	55	45	75	65
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	55	45		
Kern-, Dorf- Mischgebiete,	60	50	75	65
Gewerbe- und Industriegebiete	65	55		

Verkehrslärmschutzverordnung

Die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV von 1990 ist den Leserinnen und Lesern des ALD-Newsletters hinreichend bekannt und soll deshalb hier nicht im Detail vorgestellt werden. Im Folgenden nur ein paar Anmerkungen:

- Das Schutzniveau ist gegenüber dem Entwurf des Verkehrslärmschutzgesetzes von 1980 um 3 dB(A) verbessert worden, liegt aber um 2 bis 4 dB(A) über dem der Richtlinie des Landes Nordrhein-Westfalen für den Verkehrslärmschutz an Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände von 1984.
- „Als umweltrechtliches Glanzlicht kann dieses Regelwerk allerdings nicht eingestuft werden. Insbesondere wird die **hochgradig segmentierte Betrachtungsweise** der Lärmimmissionen dem **akzeptorbezogenen** Ansatz des BImSchG nicht gerecht. An den ohnehin gegenüber der TA Lärm weniger strengen Immissionsgrenzwerten werden allein die Immissionen der jeweils

zum Bau oder zur (wesentlichen) Änderung stehenden Straße (oder Schienenstrecke) gemessen. Nicht einmal Vorbelastungen durch anderweitigen Straßenverkehr sollen nach der 16. BImSchV berücksichtigt werden, geschweige denn andere Vorbelastungen [Deshalb] ist die 16. BImSchV für die Schaffung städtebaulicher Missstände mitursächlich. Sie ist mit der für das BImSchG paradigmatischen akzeptorbezogenen Betrachtungsweise unvereinbar und **bedarf dringend der Novellierung**.“ (Hans-Joachim Koch: „Fünfzig Jahre Lärmschutzrecht – Rückblick und Ausblick“, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 49 (2002) Nr. 6 – November.).

- *Erinnert sei an den Auftrag des §2 Abs.4 der aktuellen Fassung der Verkehrslärmschutzverordnung: „Die Bundesregierung erstattet spätestens im Jahre **2025** und dann fortlaufend alle zehn Jahre dem Deutschen Bundestag **Bericht über die Durchführung der Verordnung**. In dem Bericht wird insbesondere dargestellt, ob die in § 2 Absatz 1 genannten Immissionsgrenzwerte dem Stand der Lärmwirkungsforschung entsprechen und ob weitere Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche erforderlich sind.“*

Aus Sicht des ALD bestehen die genannten Defizite unverändert. So fehlen Perspektiven für die Übernahme einer Gesamtlärmbetrachtung zumindest für Verkehrswege beim Neubau und im Bestand sowie für die Berücksichtigung von Pegelerhöhungen durch nichtbauliche Änderungen an Verkehrswegen. Der ALD erwartet, dass in dem Bericht eine kritische Bewertung der geltenden Geräuschimmissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm von 2018 (<53/45 dB(A) ganztags/nachts) vorgenommen wird.

2.10. LÄRMKONTOR-Jahrestagung „30 ist das neue 50“

Am 26. und 27. September 2024 fand die LÄRMKONTOR-Jahrestagung „30 ist das neue 50 – zum Verhältnis von Geschwindigkeit und Lärm“ in Hamburg statt.

Es nahmen etwa 150 Kolleginnen und Kollegen der verschiedenen Verwaltungsebenen sowie aus Planungs- und Gutachterbüros (insbesondere aus den Bereichen Schutz vor Lärm, Lärmaktionsplanung sowie Stadt- und Verkehrsplanung) teil. Ihnen wurden in zwölf Vorträgen insbesondere die folgenden Themenfelder nähergebracht:

- 30 innerorts + 80 außerorts + 100 auf Autobahnen = weniger Lärm!
- Neuer Kooperationserlass Baden-Württemberg
- Lärmarme Straßenbeläge für niedrige Geschwindigkeiten
- Regelgeschwindigkeit 30 und Umweltgerechtigkeit
- Berliner Erfahrungen mit dem „Lärm-Blitzer“
- Lärminderungspotenziale eines Zero pollution action plan
- Durchsetzung von T30 in der Lärmaktionsplanung
- Ruhe zieht das Leben an

Ein ausführlicher Bericht folgt im ALD-Newsletter 4/2024.

2.11. Abschlussveranstaltung des UBA-Forschungsprojektes „Verkehrswende und Schienenverkehrslärminderung“

Einleitung

Am 17.09.2024 fand von 10 Uhr bis 16 Uhr im Technikmuseum Berlin die Abschlussveranstaltung zum Forschungsprojekt „Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr bis 2030“ (Forschungskennzahl FKZ 3721541020, Laufzeit 2021–2024) statt.

Auftragnehmer und Mitarbeiter des Vorhabens

- IGES Institut GmbH (Projektleitung Prof. Dr. Kay Mitusch),
- Fachgebiet Schienenfahrzeuge der Technischen Universität Berlin (Prof. Dr. Markus Hecht, Luca Thomma),

- Prof. Dr. Eckhard Pache (Juristische Fakultät der Universität Würzburg)

stellten die Ergebnisse des Vorhabens vor.

Etwa 70 Teilnehmende aus Wissenschaft, Verwaltung, Politik, Wirtschaft (Hersteller von Fahrzeugen und Komponenten, Betreiber des Schienenverkehrs und der Infrastruktur), Ingenieurbüros, Verbänden und Bürgerinitiativen nahmen laut Anmeldung an der Veranstaltung teil.

Der Abschlussbericht lag zur Tagung noch nicht vor und wird wahrscheinlich Anfang 2025 erscheinen. Über eine Online-Publikation der Präsentationen zur Veranstaltung wurde noch nicht entschieden.

Das Konsortium der Auftragnehmer hatte in fast identischer Zusammensetzung ein Vorgängervorhaben zum Schienengüterverkehr durchgeführt (UBA TEXTE 19/2017: „Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms“. Dessau-Roßlau, März 2017. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-03-08_texte_19-2017_minderung-schienengueterverkehrslaerm.pdf)

Anlass des Projekts

Ein wesentlicher Pfeiler des Klimaschutzes ist die Verkehrswende, die u.a. die Verlagerung des motorisierten Straßenverkehrs auf die Schiene vorsieht, deren spezifische – verkehrsleistungsbezogenen – Treibhausgasemissionen deutlich niedriger sind als die der Pkw und Lkw. Das stellt den Schutz vor dem ohnehin noch zu hohen Schienenverkehrslärm vor zusätzliche Herausforderungen. Die Zahlen der Belasteten über den klassischen Zielwerten von 53 (WHO) – 55/45 dB(A) tags/nachts (Beurteilungspegel außen, Tagespegel bzw. gewichteter Ganztagespegel) zur Vermeidung erheblicher Belästigungen bzw. Schlafstörungen – in der Diktion der WHO „*gesundheitsgefährdende Belastungen*“ – betragen nach den Daten des Eisenbahn-Bundesamts mindestens 2,4 bzw. 4,2 Mio. (EBA (2024): „*Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes Runde 4 (veröffentlicht 2024)*“ https://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_R4.pdf, Abbildungen 89–90).

Das Forschungsvorhaben hat als Ergebnis ein Gesamtkonzept zur deutlichen Reduktion der Belasteten, das Maßnahmen und Instrumente sowohl bezogen auf die Geräusch**emissionen** und **-immissionen** vorsieht, die von Schienenfahrzeugen und -wegen ausgehen bzw. verursacht werden. Dabei sind neben den traditionell besser geregelten Neufahrzeugen auch die Bestandssituationen einbezogen. Zeithorizont ist nach Aufgabestellung das Jahr 2030. Es ist aber davon auszugehen, dass viele Instrumente und Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt erst eingeleitet worden sind und ihre volle Wirksamkeit damit erst in den folgenden Jahrzehnten entfalten werden.

Es wurden die Vorgehensweisen für die Einzelbereiche des Bahnsystems vorgestellt:

- Infrastruktur,
- Fahrzeuge des Schienenpersonennah- (SPNV) und -fernverkehrs (SPFV) sowie des Schienengüterverkehrs (SGV)
- und als Besonderheit die Abstellanlagen

Für die jeweiligen Teilbereiche wurden die potentiellen Maßnahmen zur Minderung der Emissionen und das geltende Instrumentarium zur Veranlassung der Maßnahmen erläutert sowie detaillierte Vorschläge zur Behebung der Defizite dargelegt.

Beispiel Infrastruktur:

Wichtige Parameter für den Beitrag der Infrastruktur zu den Geräuschemissionen sind die Rauheit (als Anregung der Schwingungen) und die Körperschallabklingrate (als Dämpfung) der Schiene. Letztere wird von der Steifigkeit der Zwischenlage zwischen Schiene und Schwelle beeinflusst. Die für Strecken mit zulässiger Geschwindigkeit ab 160 km/h eingesetzten weichen Zwischenlagen führen zu einer deutlichen Pegelerhöhung, die sich durch so genannte hochdämpfende Zwischenlagen vermeiden lassen. Die Schienenrauheit wird bekanntlich durch Schienenschleifen vermindert.

Es gibt zwar auf der Ebene der EU eine Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) für die Infrastruktur, diese regelt allerdings nicht die Geräuschemissionen des Fahrwegs. National reguliert ist bislang nur das so genannte „*Besonders überwachte Gleis*“ (BüG), für das ein zulässiger Emissionswert festgelegt und überwacht (bislang durch Nahfeldmessungen mit dem Schallmesswagen) und bei Überschreitung ein akustisches Schleifen veranlasst wird. Das Forschungsteam schlägt dagegen getrennte Vorgaben für die Rauheit und die Abklingrate vor, nach Maßgabe der DIN EN ISO 3095:2014-07 „*Akustik – Bahnanwendungen – Messung der Geräuschemission von spurgebundenen Fahrzeugen*“, in der eine leise Teststrecke definiert wird.

In der Diskussion wurde vorgeschlagen, besser einen Gesamtpegel festzulegen, da neben der Rauheit und Abklingrate noch andere Einflussgrößen wie der Stopfzustand des Schotterbettes zu beachten sind.

Verankert werden soll die Verpflichtung zur Herstellung und Wahrung der Vorgaben für einen akustisch ordnungsgemäßen Zustand in §4 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für die Vollbahnen und in §2 der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO), konkretisiert durch die Schall 03.

Beispiel Güterverkehr

Geräuschemissionsregelungen liegen aus Gründen der Produktharmonisierung für den Gemeinsamen Markt in der Zuständigkeit der EU (TSI Fahrzeuge – Lärm). Die nationalen Regelungsmöglichkeiten sind damit begrenzt.

Die fortschrittlichen Minderungstechniken an Güterwagen sind bekannt und schon in zahlreichen Publikationen vorgestellt worden: (Rad)Scheibenbremsen, Räder mit geradem Steg, radial einstellbare Drehgestelle, Radabsorber, die Digitale Automatische Kupplung DAK. Diese Lösungen haben ihren Preis und sind aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nach Auffassung des Forschungsteams nur bei Neuwagen vorstellbar. Eine entscheidende Größe für den Vergleich der Lebenszykluskosten LCC zu Wagen mit Kompositbremsklötzen ist die Laufleistung. In jüngerer Zeit ist hier das Phänomen der Ausbröckelungen der Räder bei scheibengebremsten Güterwagen aufgetreten, vor allem bei Zügen mit gemischt gebremsten Wagen. Will man dies durch Gleitschutz vermeiden, erhöht sich die Äquivalenzlaufleistung (bei ihr haben scheiben- und kompositklotzgebremste Wagen identische LCC) auf ca. **150.000** km/Jahr.

Im Vorgängervorhaben zum Schienengüterverkehr (UBA TEXTE 19/2017) ging man noch von einer deutlich geringeren Äquivalenzlaufleistung aus:

*„Daraus ist ersichtlich, dass obwohl die Anschaffungskosten eines scheibengebremsten Wagens höher sind als ein K-Sohlen gebremster Wagen, sich ab einer Laufleistung pro Jahr von ca. **67.000** km insgesamt geringere LCC für ein scheibengebremsten Wagen ergeben. Dies bedeutet, dass für einen Neuwagen mit einer erwarteten jährlichen Laufleistung von 67.000 km oder mehr die geschätzte Lärminderung von 6 dB(A) gegenüber der K-Sohle umsonst ist (wenn Scheibenbremsen im Zusammenhang mit lärmoptimierten Radbauformen eingesetzt werden).“* (S. 94).

Das Forschungskonsortium hat deshalb entschieden, sich auf die neuen Güterwagen beim Kombinierten Verkehr in Ganzzügen auf wichtigen Transportkorridoren zu konzentrieren, die die höchsten Jahreslaufleistungen haben. Der Beitrag zur Lärminderung ist trotzdem relevant, da der Kombinierte Verkehr einen Anteil von 50 % an den gesamten Wagenlaufleistungen hat.

Zur Förderung des Einsatzes leiser Wagen im Kombinierten Verkehr schlägt das Konsortium folgende Strategien vor:

- Nationale Direktförderung
- Neuauflage des Systems lärmabhängiger Trassenpreise
- Auch die EU selbst könnte Fördermittel über die „Connecting Europe Facility“ bereitstellen.

Dabei sind die beihilferechtlichen Vorgaben der EU zu beachten.

Beispiel Schienenpersonennahverkehr

Die Minderungsvorschläge für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konzentrierten sich auf die Geräuschemissionen der Fahrzeuge. Dazu wurden die Empfehlungen des Bundesverbandes Schienenpersonennahverkehr BSN für die Beschaffung von Fahrzeugen zu Grunde gelegt. Der BSN ist der Dachverband aller deutschen Aufgabenträger, die den deutschen Regionalverkehr organisieren und verantworten.

(siehe: „Fahrzeugempfehlungen des BSN; „Empfehlungen für Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabeverfahren für Mitglieder des Bundesverbandes Schienenpersonennahverkehr e.V. (BSN)“, 4. Ausgabe, Januar 2023; <https://www.schienenpersonennahverkehr.de/vierte-ausgabe-der-bsn-fahrzeugempfehlungen-veroeffentlicht/>. Siehe auch die zusammenfassende Darstellung im ALD-Newsletter 2/2023 vom 7. Juli 2023, Kapitel 2.5 „*Neue substantielle Chance zur Bahnlärminderung an der Quelle*“).

Empfohlen werden nicht nur Emissionswerte für Neu-, sondern auch für Gebrauchtfahrzeuge. Die Empfehlungen liegen für den akustisch besonders relevanten Vorbeifahrtpegel für Elektrotriebzüge bei Neufahrzeugen 5 dB(A), bei Gebrauchtfahrzeugen 4 dB(A) unter den Grenzwerten der TSI Fahrzeuge – Lärm.

Auch hier ist wegen der grundsätzlichen Zuständigkeit der EU die Überführung von Empfehlungen in verbindliche Vorgaben ein komplexer Prozess, an dem der Bund, die Länder, die Aufgabenträger und die Industrie durch die EU zu beteiligen wären. Der rechtliche Rahmen könnte die Novellierung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) sein:

- Ergänzung des Gesetzes um die besondere Zielsetzung der Bestellung leiser Fahrzeuge
- Bereitstellung entsprechender Mittel

Beispiel Umfassender Immissionsschutz bei Neu- und Bestandsstrecken

Die Festlegung von Immissionsgrenzwerten (IGW) als sehr wichtiger Hebel der Lärminderung ist in nationaler Hand, implementiert für neue und wesentlich geänderte Strecken in der Verkehrslärmschutzverordnung (VlärmSchV).

Der zentrale Vorschlag des Konsortiums ist die Erweiterung der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV auf die Bestandsstrecken. Das geht über ähnliche Vorschläge deutlich hinaus (vgl. D. Kupfer (2024): „*Die Pflicht des Staates zum Schutz der Menschen vor gesundheitsschädlichem Straßen- und Schienenverkehrslärm durch Lärmsanierung*“, Teil 1. LÄRMBEKÄMPFUNG 19 (2024), S. 138–141: IGW von 65/55 dB(A) tags/nachts bei Gesamtbetrachtung von Straße und Schiene).

Die Auftragnehmer gehen bei ihrem Vorschlag für anspruchsvolle Grenzwerte für den Bestand von langen und ggf. gestaffelten Übergangsfristen aus. Der Berechnungsvorschrift der Beurteilungspegel bei Schienenwegen (Schall 03) käme eine zentrale Rolle zu (z.B. bei der Festlegung von Pegelminderungen für innovative Bahntechnik).

Die besondere Problematik rechtsgültiger Planfeststellungsbeschlüsse ist zu beachten. Hier ist das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), § 75 Rechtswirkungen der Planfeststellung einschlägig.

Diskussion und Bewertung der Lösungsvorschläge

Das Vorhaben beschreibt ein umfassendes, detailliertes und konkretes Gesamtkonzept für die Minderung des Schienenverkehrslärms im Kontext der Zuständigkeiten von EU und Deutschland. Es bewertet die Kosten und Wirksamkeit für verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung bei der Schiene und konzentriert sich auf ökonomisch machbare Maßnahmen und Instrumente.

Bei der Vorstellung des Gesamtkonzeptes des Vorhabens wurde nicht dargestellt:

- Berücksichtigung und Ableitung von Maximalpegelkriterien
- Vorschläge für die Regulierung der Wartung bei den Fahrzeugen
- Vorschläge für die Gesamtlärmbetrachtung
- Bewertung der IGW in der 16. BImSchV

In den intensiven Diskussionen der Fachtagung betonten die Vertreter der Verbände und Bürgerinitiativen:

- Die aktuellen Geräuschbelastungen an den stark befahrenen Strecken wie dem Mittelrheintal sind immer noch sehr hoch, kurzfristige Minderungen wären deshalb dringend geboten;
- Maßnahmen und Instrumente wie Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten nicht tabu sein;
- Letztlich sind Alternativtrassen zur Lösung der Lärmprobleme in den hochbelasteten Schienenverkehrskorridoren unumgänglich.

2.12. Umweltbelange des Tourismus in der Stadtplanung

Zu diesem Thema hat das Umweltbundesamt einen Abschlussbericht als TEXTE 104/2024 publiziert, siehe https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/104_2024_texte_umtours.pdf. Dessau-Roßlau, Juli 2024

Der Tourismus kann zur Lärmbelastung in den Tourismusorten beitragen, z.B. durch die An- und Abfahrten der Gäste. Die Studie resümiert:

*„Der Städtetourismus zeichnet bezüglich der Lärmproblematik ein ambivalentes Bild: Auf der einen Seite sind die touristischen Aktivitäten, die oftmals nicht deutlich von denen der einheimischen Bevölkerung abzugrenzen ist, vielfach Ursache für Lärmbelastungen in der Stadt, ob im verkehrlichen Bereich oder durch Veranstaltungen (z.B. Open-Air-Konzerte, Sportveranstaltungen, Abendempfangen von Unternehmen in Außenflächen etc.) im öffentlichen Raum. Auf der anderen Seite stellen neben den Stadtbewohner*innen auch Städtetourist*innen Anforderungen hinsichtlich ruhiger Quartiere bzw. Unterkünfte und lärmarmen öffentlicher Freiflächen, Parks etc. Da die Nachfrage nach gesundheitsorientierten Urlaubsformen in Deutschland nach wie vor hoch ist – Kurstädte und Heilbäder haben besonders für Städte in ländlichen Räumen eine erhebliche Bedeutung – müssen Maßnahmen sowohl der Luftreinhaltung als auch der Lärminderung für Einheimische und Tourist*innen gleichermaßen mit Nachdruck weiterverfolgt werden.“*

2.13. Energiewende und Infraschall

Das Umweltbundesamt hat im August 2024 zwei Publikationen herausgegeben, die sich mit dem Infraschall beschäftigen, der u.a. von technischen Anlagen der Energiewende wie Biogasanlagen oder Wärmepumpen erzeugt wird. Wahrnehmung und Bewertung von Infraschall können dazu beitragen, die Akzeptanz dieser Anlagen und damit die Energiewende zu gefährden. Auch die Relevanz von Infraschall bei Windenergieanlagen wurde in die Untersuchung einbezogen und bewertet (siehe den letzten Absatz in diesem Kapitel).

In einem Forschungsvorhaben wurde ein Aufklärungskonzept zu Infraschall und dessen Wirkungen erarbeitet. Der Abschlussbericht wurde als UBA-Texte 111/2024 publiziert (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/aufklaerungskonzept-zu-infraschall-dessen-wirkungen>).

Das Aufklärungskonzept zum Thema Infraschall wurde in ein praktisch umsetzbares Kommunikationskonzept übersetzt. Ergebnis ist u.a. eine allgemein verständliche Broschüre *„Infraschall einfach erklärt Physikalischer Hintergrund – Vorkommen – Wirkung auf den Menschen“* (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/infraschall-einfach-erklart>).

In der Broschüre wird z.B. der Behauptung nachgegangen, dass Infraschall schädlich sein kann, auch wenn man ihn nicht hören kann. Die Antwort in der Broschüre:

„Stimmt, aber nach aktuellem Forschungsstand nicht bei den Schallpegeln, wie Windenergieanlagen sie produzieren. Wie jedes andere Geräusch kann uns auch Infraschall schädigen, wenn er sehr laut ist und damit wahrnehmbar wird – dann wirkt er meistens sehr belästigend und beeinträchtigt die Gesundheit. Einige Untersuchungen mit Magnetresonanztomografie zeigen sowohl im

Hör- als auch Gefühlszentrum des Gehirns schon kurz unterhalb der Wahrnehmungsschwelle Reaktionen. Unser Nervensystem kann also auf Infraschall nahe der Hör- bzw. Wahrnehmungsschwelle auch dann reagieren, wenn wir den Schall nicht hören bzw. wahrnehmen. Der durch Windenergieanlagen verursachte Infraschall liegt jedoch deutlich unter der menschlichen Wahrnehmungsschwelle. Daher ist es unwahrscheinlich, dass in Wohnräumen Pegel erreicht werden, die zu negativen gesundheitlichen Reaktionen führen.“

2.14. Onlineveranstaltung der Schweizer Lärm Liga zu Bauen-Im-Lärm am 4. September 2024

Die Schweizer Lärm Liga hat einen Workshop zur anstehenden Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG) Art.22 mit der Lärmschutzverordnung (LSV) angeboten. Als Referenten konnten Juristen, Architekten und Stadtplaner gewonnen werden.

Ausgang der anstehenden Gesetzesänderung war ein Beschluss aus dem Jahr 2016, die Rahmenbedingungen im USG den erforderlichen Anforderungen der baulichen Verdichtung in den Städten anzupassen. Es bestehen Parallelen zu der gegenwärtig in Deutschland laufenden Diskussion. Ergebnis der Novellierungsvorschläge zum Artikel 22 USG ist eine Aufweichung der bestehenden baulichen Immissionsstandards für das Wohnen. Beispielhaft wird angeführt, dass z.B. die Lärmstandards bisher in allen Wohnbereichen an den Fenstern eingehalten werden müssen, zukünftig nur in einem Wohnraum, wenn alle anderen Räume über eine kontrollierte Lüftung, z.B. über eine Loggia, verfügen. Fazit: lärmoptimierte Wohnungen können nicht mehr gefordert und damit Abstriche bei der Wohnqualität nicht verhindert werden. Die Lärmqualität liegt in den Händen der Bauenden.

Im Vortrag des Schweizer Städteverbandes wurden die geringen Möglichkeiten des städtischen Handelns verdeutlicht (T30, lärmarmen Belag, ggf. Verkehrsreduzierung) und auf die Bedeutung der Reduzierung des Lärms an der Quelle hingewiesen.

Ein Züricher Stadtplaner hat den nach wie vor hohen Handlungsbedarf zum lärmarmen Wohnen dargestellt, da trotz aller städtischen Maßnahmen immer noch 1/3 der Stadtbevölkerung in Wohnungen wohnt, die über den Lärmstandards liegen.

Zu Bauen-Im-Lärm gibt es auch eine Internetplattform von 6 Kantonen und 11 Schweizer Städten (<https://www.bauen-im-laerm.ch>), mit Informationen und Anleitungen zum **Vollzug** von Kapitel 5 der **Eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung LSV**, basierend auf den Vollzugshilfen zum Planen und Bauen in lärmbelasteten Gebieten des Cercle Bruit Schweiz. **Ziel der Information sind die Rahmenbedingungen für Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten.** Sind die geltenden Immissionsgrenzwerte überschritten, so dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn diese Werte eingehalten werden können. Die Internetplattform umfasst Informationen mit Beispielen für alle klassischen Felder des Lärmschutzes beim Bauen, wie Bauvorhaben, Lärmschutz und Städtebau, Maßnahmen an der Quelle, Maßnahmen am Bau außen und innen, bauliche und gestalterische Lösungen, Schalldämmung und Anforderungswerte an die Dämmung bei vorherrschenden Außenpegeln und vereinfachte Berechnungswerkzeuge zur groben Abschätzung der vorherrschenden Lärmbelastung für den Bürger.

2.15. Lärmblitzer-Petition mit rund 20.000 Unterschriften in der Schweiz eingereicht

„Am 26. August 2024 überreichte die LärmLiga Schweiz gemeinsam mit Lärmbetroffenen dem National- und dem Ständerat [der Schweiz] ihre Lärmblitzer-Petition. Die Petition fordert die rechtlichen Grundlagen für die Anwendung von Lärmblitzern in der Schweiz. Die rund 20.000 Unterschriften kamen ... in nur drei Wochen zusammen. Das zeigt, dass Lärmblitzer als Massnahme zur Lärmbekämpfung auf grosse Unterstützung in der Bevölkerung stossen.“

Quelle: <https://laermliga.ch/petition-larmblitzer-eingereicht/>

2.16. Quiet Drones Conference von 8. bis 11.09.2024 in Manchester

An und von der University of Salford, Manchester, Großbritannien, organisiert, fand von 8. bis 11. September 2024 eine Konferenz zu den Geräuschen von unbemannten Fluggeräten statt. Der eigentlichen Konferenz gingen am Sonntag, den 8.9. Workshops voraus, die sich mit der Psychoakustik, Hörexperimenten und psychoakustischer Forschung auf dem Gebiet des Schalls von technischen Drohnen befassten. Während der Konferenz fanden Sitzungen zu den Themen Geräuschentstehung und Geräuschminderung, Geräuschsimulation (Geräuschprognose) im Freifeld und in städtischen Umgebungen, Messverfahren zur akustischen Erkennung und Identifikation von Drohnen, Wahrnehmung und Regelungen zum Schutz vor Lärm, Hörbeispiele statt.

Einzelheiten zur Konferenz finden Sie unter <https://www.quietdrones.org/conferences/3-quiet-drones-2024/>.

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Save the Date: Müller-BBM Fachgespräche am 27. und 28.11.2024

Am 27. und 28.11.2024 finden die 20. Müller-BBM Fachgespräche „Immissionsschutz in der Planungs- und Genehmigungspraxis“ in Berlin statt.

Einzelheiten zur Veranstaltung finden Sie unter <https://www.muellerbbm.de/veranstaltungen/seminare-workshops/20-mueller-bbm-fachgespraeche/>.

3.2. Ausgewählte Berichte über Lärmprobleme in den Medien

Lärmprobleme finden zurzeit nicht die größte Beachtung in den Medien, besonders nicht in denen überregionaler Natur. Deshalb macht der ALD im Folgenden gern auf solche Berichte aufmerksam:

Piepende E-Ladesäulen stören Anwohner

Der Bericht macht auf ein Problem im Zusammenhang mit der E-Mobilität aufmerksam. Das Video ist unter <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/piepende-e-ladesaeulen-100.html> bereitgestellt.

Kampagne gegen Poser-Lärm in Mannheim

Ebenfalls am 29.7.2024 berichtet SWR Aktuell BW über den Poser-Lärm: „In der Mannheimer Innenstadt sorgen Auto-Poser unter anderem mit ihren laut aufheulenden Motoren regelmäßig für Ärger. Die städtische Kampagne "Muss nicht sein" will etwas dagegen tun.“ (Video unter <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/kampagne-gegen-poserlaerm-in-mannheim-100.html>)

Gibt es bald einen Lärmblitzer auf Südbadens Straßen?

Am gleichen Tag berichtet SWR Aktuell BW über die Lärmblitzer, ein häufiges Thema in den aktuellen ALD-Newslettern.

Die Beispiele in der Schweiz und in Frankreich werden vorgestellt und über das Interesse in Deutschland berichtet:

„In Deutschland schauen einige mit Interesse nach Frankreich – und jetzt auch in die Schweiz. Einer von ihnen ist Holger Siegel vom Bundesverband gegen Motorradlärm. "Es ist ein großes Problem für die Anwohner, dass über Jahrzehnte hinweg eigentlich überhaupt nichts geschieht, was Wirkung zeigt", sagt Siegel. Dieser Blitzer könnte ihm zufolge durchaus gegen Lärmbelästigung helfen.

Auch im Schwarzwald gibt es von Frühjahr bis in den Herbst Motorradlärm. In Todtnau (Kreis Lörrach) beispielsweise fast schon ein Dauerthema. Doch in Deutschland gibt es keine gesetzlichen Grenzwerte für Lärm. Das macht ein Bußgeldverfahren schwierig. Ein weiteres Problem sei, dass die Zulassung des Lärmblitzers fünf bis zehn Jahre dauern würde – wenn er die Testphase mal bestanden hat, sagt Siegel.

Das sich kaum etwas in Sachen Lärm tue, habe aber auch damit zu tun, dass die Politik kein wirkliches Interesse zeige, meint Holger Siegel: "Diese ganzen Initiativen der vergangenen Jahre (wie zum Beispiel einen Dialog führen) haben uns nicht weitergebracht, der Lärm ist lauter geworden."

(Video und Berichte unter <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/suedbaden/laerm-blitzer-baselland-schweiz-frankreich-100.html>)

Schwerin besonders von Lärm durch Züge betroffen

Am 18.07.2024 berichtete der NDR über die aktuelle Lärmaktionsplanung an Eisenbahnstrecken des Bundes (siehe den Beitrag 2.2 in diesem Newsletter).

Der NDR führt aus :

„Laut der aktuellen Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes ist unter anderem Schwerin besonders von Lärm durch Schienenverkehr betroffen. In der Landeshauptstadt sind mehr als 2.000 Bewohner dadurch stark belastet. Mehr als 1.000 Wohnungen liegen in der Nähe der Bahnstrecke zwischen Bad Kleinen über Schwerin bis Holthusen. Der Bereich um den Hauptbahnhof Schwerin ist dabei am stärksten betroffen.“

(Quelle: <https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/westmecklenburg/Schwerin-besonders-von-Laerm-durch-Zuege-betroffen.mvregioschwerin524.html>)

St. Peter-Ording: Umweltschützer erneuern Kritik am Kitesurf Masters

Der NDR berichtete am 19.08.2024 über die Kitesurf Masters in St. Peter-Ording vom 14.08.–18.08.2024. Auf 4 ha gab es eine Zeltstadt für die Kitesurfer, *„mehr als 90.000 Zuschauer besuchten die Wettbewerbe und Surfpartys. Die Kitesurf Masters gelten laut Veranstalter als die größte Kitesurf-Veranstaltung der Welt.“*

„Urinieren in den Dünen, freilaufende Hunde am Strand, laute Musik bis tief in die Nacht: Während viele Tausend Besucher am Wochenende in St. Peter-Ording das Kitesurfen feierten, kritisiert die Schutzstation Wattenmeer das Event. Die Naturschützer bemängeln unter anderem, dass die laute Musik der Partys am Strand in einem Umkreis von sieben Kilometern Luftlinie bis 1.30 Uhr nachts zu hören gewesen sei.“

„In einem Nationalpark sei ein solcher Lärm ein Unding, sagt Katharina Weinberg von der Schutzstation Wattenmeer.“

(Quelle mit Video: <https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/St-Peter-Ording-Umweltschuetzer-kritisieren-Kitesurf-Masters,kitesurfen354.html>)