

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 1/2025



8. April 2025

inkl. Korrektur (Beitrag 2.3, Abb. 2.4) vom 25.04.2025

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA.....	2
1.1. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES ALD IN 2025.....	2
1.2. VERLEIHUNG DES DEGA-LÄRMSCHUTZPREISES 2025	2
1.3. ALD-PANEL „CLUBGERÄUSCHE“	2
1.4. BERICHT ZUM TREFFEN DES ALD-BEIRATS.....	3
1.5. TAG GEGEN LÄRM 2025	4
1.6. ALLGEMEINER BERICHT ZUR DAS/DAGA 2025 IN KOPENHAGEN	5
1.7. DAS/DAGA 2025 IN KOPENHAGEN 17.–20.03.2025 IN KOPENHAGEN: STRUKTURIERTE SITZUNG DES ALD “INNOVATIONS IN URBAN DEVELOPMENT TO REDUCE TRAFFIC NOISE“	6
1.8. VERANSTALTUNG „INITIATIVE MOTORRADLÄRM – BILANZ NACH FÜNF JAHREN“	7
2. THEMEN	8
2.1. UMWELTBELASTUNG DURCH LÄRM IN DEN WAHLPROGRAMMEN – NICHT DES ERWÄHNENS WERT?	8
2.2. GEWERKSCHAFT DER POLIZEI GdP FORDERT „STANDARDMÄßIG TEMPO 30 INNERORTS“	9
2.3. KFZ-GERÄUSCHEMISSIONEN IM REALEN VERKEHR	10
2.4. TUT SICH ETWAS BEIM SCHUTZ VOR FLUGLÄRM?	14
2.5. FDP WILL UMWELTBUNDESAMT ABSCHAFFEN ODER NEU AUFSTELLEN	14
2.6. INDIKATOREN NACHHALTIGER URBANER MOBILITÄT	15
2.7. PSYCHOAKUSTISCHE AUSWERTUNG DER GERÄUSCHEMISSIONSDATEN BEIM BERLINER „LÄRMBLITZER“	16
2.8. FLUGLÄRM KÖNNTE HERZMUSKEL SCHADEN	17
2.9. LÄRM LÄSST DAS HÖRVERMÖGEN IM ALTER SCHNELLER ABNEHMEN	18
2.10. VERKEHRLÄRM IST EINE URSACHE FÜR LESESCHWÄCHE	18
2.11. VÖGEL ALS STRAßENROWDIES AUF DEN GALÁPAGOS-INSELN	19
2.12. LÄRMSCHUTZ VERHINDERT KEINE WOHNUNGEN.....	19
2.13. BOLOGNA CITTÀ 30.....	20
2.14. VERBESSERUNG DER SICHERHEIT FÜR FUßGÄNGER IM STRAßENVERKEHR.....	22
2.15. GESUNDHEITSSCHÄDLICHER VERKEHRLÄRM: DEUTSCHE UMWELTHILFE GEHT RECHTLICH GEGEN 25 STÄDTE VOR	23
2.16. INITIATIVE „LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN“.....	23
2.17. VORSCHLÄGE DER AGORA VERKEHR FÜR DIE VERKEHRSWENDE IN DER KOMMENDEN LEGISLATURPERIODE.....	24
2.18. ÄNDERUNG DER ALLGEMEINEN VERWALTUNGSVORSCHRIFT ZUR STRAßENVERKEHRS-ORDNUNG	25
2.19. NATIONALE FUßVERKEHRSSTRATEGIE	25
2.20. WIE MÜNCHEN UNTERWEGS IST	26
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	28
3.1. SAVE THE DATE: „RUHE, BITTE!“ – GEMEINSAM LÄRMAKTIONSPLANUNG EFFEKTIVER GESTALTEN AM 28. MAI 2025 IN BERLIN.....	28
3.2. URBAN SOUND SYMPOSIUM 2025, 28.–30. APRIL 2025 IN DÜBENDORF (SCHWEIZ)	28
3.3. AUSGEWÄHLTE BERICHTE ÜBER LÄRMPROBLEME IN DEN MEDIEN.....	28

1. NACHRICHTEN DES ALD UND DER DEGA

1.1. Mitgliederversammlung des ALD in 2025

Die DAGA fand in diesem Jahr in Kooperation mit der Dänischen Akustischen Gesellschaft in Kopenhagen statt. Aus diesem Grund konnte der ALD die Synergie aus Fachtagung und Versammlung seiner Mitglieder am selben Ort wegen der Auslandssituation nur schlecht bzw. gar nicht nutzen. Die Mitgliederversammlung wird deshalb dieses Jahr am Montag, den 19. Mai 2025 online stattfinden, um auf diese Weise möglichst vielen Mitgliedern die Gelegenheit zu geben, an der Versammlung teilzunehmen. Die schriftliche Einladung hierzu mit der Beschreibung, wie die Mitglieder ihre Rechte auf elektronischem Wege wahrnehmen können, wird rechtzeitig vorher erfolgen.

1.2. Verleihung des DEGA-Lärmschutzpreises 2025

Der Lärmschutzpreis der DEGA wurde zum International Year of Sound 2020–2021 ins Leben gerufen für innovative Lösungen zum Schutz vor Umgebungslärm und im Jahr 2022 zum ersten Mal vergeben. Auslober des Preises und Organisator des Wettbewerbs ist der ALD. Der Plan ist, den Lärmschutzpreis in der Startphase alle zwei Jahre zu vergeben. Nach einer Änderung der Preisverleihungsordnung im Jahr 2024 können neben öffentlichen und privatwirtschaftlichen Organisationen auch Einzelpersonen ausgezeichnet werden. Auf dieser Grundlage erfolgte die Ausschreibung im Oktober 2024.

Bis zum Ablauf der Bewerbungsfrist am 28. Januar 2025 waren fünf Bewerbungen eingegangen. Nach sorgfältiger Prüfung der Bewerbungen und der anschließenden Diskussion in der Jurysitzung am 13. März 2025 hat der Vorstand der DEGA nach der DAS/DAGA in Kopenhagen endgültig über die Vergabe des Preises entschieden.

Der Lärmschutzpreis 2025 geht an

Dr. Jens Klocksinn

für seinen Einsatz, seine Erfolge und Verdienste bei der Minderung des Lärms an Schienenwegen in Deutschland. Herr Dr. Klocksinn war von 2009 bis 2022 Leiter des Referats für Lärm-, Umwelt- und Klimaschutz und Forschungsangelegenheiten im Eisenbahnbereich (E12) im heutigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). In dieser Zeit hat Dr. Klocksinn in außergewöhnlicher Weise die Minderung des Schienenverkehrslärms in Deutschland und Europa auf verschiedenen Feldern, auf verschiedenen Ebenen der Politik und mit einer Vielzahl von innovativen und zum Teil mutigen Aktivitäten entscheidend vorangetrieben.

Wir gratulieren Herrn Dr. Klocksinn herzlich zu der Auszeichnung.

Laudatio und Übergabe des Preises erfolgen am Montag, den 28. April 2025 am Schluss der Veranstaltung zur Initiative Motorradlärm des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg in Kooperation mit dem ALD (siehe Beitrag 1.8). Alle Interessierten sind herzlich eingeladen nach Stuttgart zu kommen, um an der Veranstaltung und der Preisverleihung teilzunehmen.

1.3. ALD-Panel „Clubgeräusche“

Im Frühjahr 2023 legte die LiveMusikKommission e.V. (LiveKomm) den Entwurf für eine Kulturschallverordnung (KulturschallVO) vor. Dieser Entwurf wird seitdem immer wieder teils kontrovers diskutiert. Deshalb hat sich der ALD entschieden, Clubgeräusche zum Thema eines ALD-Panels (<https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2024/ald-panel-clubgeraeusche>) im Dezember 2024 in Hamburg zu machen.

Nachfolgend werden die wesentlichen Eckpunkte der KulturschallVO wiedergegeben.

- 1) Die KulturschallVO gilt für die Errichtung, die Beschaffenheit und den Betrieb von Anlagen für kulturelle Zwecke, die hierbei Kulturschall verursachen.

- 2) Zu den Anlagen für kulturelle Zwecke, die überwiegend Konzerte und sonstige Bühnenkunst anbieten, zählen unter anderem Opern-, Schauspiel- und Konzerthäuser sowie auch Musikclubs mit nachweisbar kulturellem Bezug.
- 3) Unter Kulturschall werden die Geräusche verstanden, die durch den Betrieb der kulturellen Anlage, durch Besuchende auf und vor dem Gelände der kulturellen Anlage sowie durch Parkplätze auf dem Gelände der kulturellen Anlage oder durch Be- und Entladen im Zusammenhang mit dem Auf- und Abbau der Musikveranstaltungen entstehen.
- 4) Die Messung von Kulturschall soll nach den anerkannten Regeln der TA Lärm und der Sportanlagenlärmschutzverordnung erfolgen.
- 5) Die Beurteilung von Kulturschall erfolgt anhand von Immissionsrichtwerten für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden wie sie auch in der Sportanlagenlärmschutzverordnung festgelegt sind.
- 6) Überschreitungen der Immissionsrichtwerte sind grundsätzlich hinzunehmen, wenn bei den betroffenen Anwohnern Beurteilungspegel von 35 dB(A) tags oder 25 dB(A) nachts im Gebäudeinneren nicht überschritten werden.
- 7) Die Durchführung seltener Veranstaltungen an maximal achtzehn Tagen oder Nächten im Jahr unterliegt höheren Immissionsrichtwerten.

Der ALD unterstützt grundsätzlich die Bemühungen der Clubbetreibenden, kann jedoch nicht alle der hier aufgelisteten Eckpunkte mittragen. Insbesondere der Eckpunkt 6 wird sehr kritisch gesehen, da er der Club-Nachbarschaft die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster nimmt.

1.4. Bericht zum Treffen des ALD-Beirats

Nach längerer Pause hat der ALD-Beirat am 1. November 2024 in Berlin wieder getagt. Der ALD-Beirat ist derzeit mit folgenden erfahrenen Fachpersonen besetzt:

- **Michael Jäcker-Cüppers**, ehemals Umweltbundesamt (Leitung)
- **Bernd Lehming**, ehemals Leiter des Referats Immissionsschutz bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin
- **Hermann Lewke**, ehemals Leiter des Dezernats für Lärm und Physikalische Faktoren beim Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG)
- **Antje Janßen**, Raum- und Umweltplanerin, Geschäftsführerin der LK Argus Kassel GmbH
- **Thomas Marwein**, Landtagsabgeordneter in der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen in Baden-Württemberg und lärm politischer Sprecher der Landtagsfraktion. Mitglied im Verkehrs- und Wissenschaftsausschuss des Landtags. Lärmschutzbeauftragter der baden-württembergischen Landesregierung.
- **Martin Jäschke**, Professor an der HafenCity Universität Hamburg, Experte auf dem Gebiet der Immissionsminderung in Urbanen Räumen
- **Regina Heinecke-Schmitt**, Leiterin der Abteilung 4 Wasser und technischer Umweltschutz am Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
- **Susanne Moebus**, Professorin und Leiterin des Instituts für Urban Public Health am Klinikum der Universität Essen

Der Beirat hat wichtige Impulse und Empfehlungen zu den Schwerpunktthemen Energiewende, Mobilitätswende und Lärm in der Stadt gegeben und in 10 Punkten zusammengefasst. Exemplarisch seien zwei der Punkte herausgegriffen:

- Kritische Prüfung des Verwaltungshandelns in den Kommunen im Zusammenhang mit Erneuerbaren Energien. Inwieweit entsprechen die Informationen für und die Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern dem aktuellen Stand der Geräuschminderungstechnik und dem neuesten Wissensstand zu den Lärmwirkungen der Anlagen. Hier hat sich in den vergangenen 10 Jahren viel getan, was auf Verwaltungsebene nicht immer bekannt ist, aber bekannt sein sollte.

- Es gibt in Deutschland eine Reihe kleinerer Kommunen, die durch Aufgeschlossenheit und Kreativität bei der Maßnahmenplanung, guter Kooperation innerhalb der Fachbehörden und guter Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern bei der Lärmaktionsplanung und deren Umsetzung viel erreicht haben. Der ALD kann diesen Kommunen eine Plattform bieten, sie dadurch sichtbarer machen und zum positiven Stimmungsbild des Schutzes vor Lärm beitragen.

Darüber hinaus hat der Beirat wichtige Aussagen zur Kommunikation des ALD getroffen:

- Newsletter und Panels sind wichtige und von den Zielgruppen sehr gut angenommene Instrumente, die unbedingt beibehalten werden sollten. Weitere, insbesondere digitale Kommunikationskanäle sollten jedoch erschlossen werden.
- Die Erstellung einer über das Internet erreichbaren Wissens-Datenbank zum Schutz gegen Umgebungslärm wäre noch viel wirkungsvoller und leichter aktualisierbar als statische Wissensdokumente.
- Von Zeit zu Zeit sollte geprüft werden, wie die vom ALD aufbereiteten und veröffentlichten Informationen von den Zielgruppen wahrgenommen und verstanden werden, die keine Experten in Akustik und Lärmfragen sind (Stichwort Usability Test).

Bei den Punkten Wissens-Datenbank und Kommunikation über Internetkanäle entstehen fast zwangsläufig Schnittstellen zum Fachausschuss Lärm und der Jungen DEGA. Beim Thema Social Media würden wir uns im ALD gerne einmal von kompetenter Seite beraten lassen.

Schwerpunktthema schon im Jahr 2013 (ursprüngliche Idee für die Antragstellung beim UBA): Formulierung und Konkretisierung der Herausforderungen einer Implementierung psychoakustischer Kenngrößen und Methoden in der Lärmbekämpfung und Lärmschutzgesetzgebung

- Vor- und Nachteile eines Paradigmenwechsels
- Notwendige Arbeiten für die Aufstellung eines Bewertungshintergrunds und Bewertungssystems
- Anforderungen an entsprechende Mess- und Berechnungsverfahren für Zustandserfassung und Prognose
- Notwendige rechtliche Voraussetzungen
- Konsequenzen für Planungsprozesse und Genehmigungsverfahren
- Wirtschaftliche Konsequenzen
- Notwendige Schritte zur Schaffung von Konsens und Akzeptanz
- Mögliche Alternative: Verbesserung des bestehenden Systems

1.5. Tag gegen Lärm 2025

Am **30. April 2025** findet der **28. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day** statt!

Motto: „Ruhe rockt!“

Verhaltensbedingter Lärm: Ursachen, Auswirkungen und Lösungen – darum geht es am Tag gegen Lärm 2025.

Verhaltensbedingter Lärm unterscheidet sich von technischen Lärmquellen. Typische Beispiele sind laute Gespräche, das Abspielen von Musik, Schreien, Türeinschlagen oder Feiern. Häufig tritt dieser Lärm in Wohngebieten und öffentlichen Räumen auf, also immer da, wo Menschen auf engem Raum zusammenkommen. Lärmbewussteres Verhalten könnte folglich in vielen alltäglichen Situationen zur Verringerung von Lärmkonflikten beitragen.

Aber auch im Straßenverkehr können lärmbewusste Fahrweisen zu gewünschten Entlastungen führen. Das Potenzial zur Lärmvermeidung liegt in der Sensibilisierung für die eigenen Verhaltensweisen und deren Auswirkungen auf die Umgebung. Durch zunehmendes Bewusstsein und Verantwortung im Umgang mit Lärm kann sich somit die Lebensqualität für alle verbessern.

Ab sofort können Sie das **Plakat** zum Tag gegen Lärm 2025 im Format DIN A4 (!) bestellen. Für den Versand des gedruckten Plakats wird lediglich eine Versandpauschale erhoben.

Wenn Sie interessiert sind, schreiben Sie bitte eine E-Mail an:
ebaumer@dega-akustik.de

Sie können ab sofort auch 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-2025>) herunterladen.

Das Logo „Ruhe rockt“ 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 **14. Mai 2025** statt.

„Muss das so laut sein?“ – Strategien zur Lärminderung mit innovativen Technologien und lärmbewusstem Verhalten

Mittwoch, 14.05.2025
12:00-14:45 Uhr, online

Detaillierte Informationen zum Programm finden Sie unter
https://www.tag-gegen-laerm.de/fileadmin/tag-gegen-laerm.de/Aktueller_Aktionstag/Aktionen_2025/Programmflyer_Zentrale-Veranstaltung_TGL2025.pdf.

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 die Möglichkeit, sich den **Lärmkoffer „Lärmdetektive – Dem Schall auf der Spur“** auszuleihen und diesen im Unterricht, an Projekt- oder Aktionstagen einzusetzen. Außerdem können ab Mai 2025 wieder 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/aktion-anmelden> bekannt.

Alle sollen erfahren, welche Aktionen im Rahmen des 28. Tag gegen Lärm 2025 durchgeführt werden.

Herzlichen Dank!

Und überhaupt:

Machen Sie mit am 28. Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day.

Ihr Team „Tag gegen Lärm“

1.6. Allgemeiner Bericht zur DAS/DAGA 2025 in Kopenhagen

Die DAS/DAGA fand in diesem Jahr in Kooperation mit der Dänischen Akustischen Gesellschaft in Kopenhagen statt. Der ALD-Vorsitzende Thomas Beckenbauer hat in der Sitzung des DEGA-Vorstandsrats und auf der DEGA-Mitgliederversammlung über die Arbeit des ALD im abgelaufenen und die geplanten Aktivitäten im laufenden Jahr berichtet.

Der auf politischer Ebene erfolgte Vorstoß zur Änderung des Baurechts mit dem Ziel, durch einfacheres Bauen mit reduzierten Anforderungen an den Schallschutz, die Baukosten zu senken, wird

vom ALD kritisch gesehen. Insbesondere die Begründung mit dem Schallschutz als Kostentreiber am Bau kann so nicht stehenbleiben. Auch die Reduzierung der Schallschutzniveaus durch pauschale und vom einzelnen Bauvorhaben losgelöste Korrekturen der Anforderungswerte ist nicht sachgemäß. Der ALD hat dem Fachausschuss Raum- und Bauakustik auf der DAGA deshalb Unterstützung zugesagt, die vorliegende veröffentlichte Fassung der DEGA-Richtlinie 103-1 "Schallschutz im Wohnungsbau, Teil 1" und den in Kürze zu erwartenden zweiten Teil "DEGA-Schallschutzausweis" (103-2) stärker ins Licht der interessierten Öffentlichkeit zu rücken. Die DEGA-Richtlinie 103 ist ein starkes Werkzeug, die Thematik auf fachlich begründete und sachgerechte Füße zu stellen, ohne die Ziele kostenreduzierten Bauens einerseits und des Erhalts anforderungsgerechter Schallschutzniveaus andererseits aus dem Auge zu verlieren.

Auf der DAS/DAGA wurde mit Dr. André Fiebig auch ein Fachgespräch in die Wege geleitet, wie es gelingen kann, die subjektive Akustik stärker in die Praxis des Schutzes vor Umgebungslärm einzubinden. Dem ALD geht es hierbei vor allen Dingen um die objektive Bewertung der bislang erzielten Praxisergebnisse auf den Gebieten Stadtklang, Soundscape und akustische Stadtarchitektur, die zur Verfügung stehenden Verfahren der Erfassung, Analyse, Planung und Beurteilung auf diesen Gebieten sowie rechtliche Aspekte.

Der Besuch der Sitzung der Fachgruppe Junge DEGA war erfrischend und sehr informativ. Von der Vernetzung der Fachgruppe mit ihrer Community über soziale Medien und unkonventionelle Kommunikationsformate und die damit erzielbare unmittelbare Rückkopplung zur Sinnhaftigkeit und Verstehbarkeit von Inhalten zu fachlichen Themen kann der ALD noch lernen und bei der Aufbereitung und Darstellung von Inhalten profitieren.

1.7. DAS/DAGA 2025 in Kopenhagen 17.–20.03.2025 in Kopenhagen: Strukturierte Sitzung des ALD "Innovations in Urban Development to Reduce Traffic Noise"

Die gut besuchte Strukturierte Sitzung des ALD umfasste, wie unten aufgeführt, fünf Präsentationen. Die Zusammenfassung der Vorträge gibt es in der DAGA-App (<https://app2025.daga-tagung.de/konferenz?authors=all>). Die Vorträge werden – soweit vorliegend – in Kürze im Tagungsband der DEGA publiziert. Die Sitzung wurde gemeinsam von H. Bendtsen, FORCE Technology, Kopenhagen und M. Jäcker-Cüppers vom ALD moderiert. Leider waren keine dänischen Kolleginnen und Kollegen vertreten.

- Sophie Falkenstein, TU Berlin, Fachgebiet Technische Akustik
Data-Driven Track Condition Analysis via Airborne Sound Monitoring in Tram Track Systems (Zusammen mit Mikolaj Czuchaj, Ennes Sarradj, Simon Thom und Luca Thomma)
- Martin Czuka, AIT Austrian Institute of Technology
Assessing Pro-environmental Noise Behaviour and its Role in Road Traffic Noise Reduction (Zusammen mit Marco Conter, André Fiebig, Cleopatra Christina Moshona, Michael Chudalla und Fabio Strigari)
- Rumeysa Evli-Fründt, Ruhr-Universität Bochum, Lehrstuhl für Baukonstruktionen und Bauphysik
Gebäudebegrünung im städtebaulichen Lärmschutz: Prognosemodell 2050 (Zusammen mit Wolfgang M. Willems and Alexander Maryniak)
- Maike Diechmann, Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Berliner Pilotprojekt zum testweisen Einsatz eines Lärmblitzers (Zusammen mit André Fiebig, TU Berlin, Fachgebiet Technische Akustik)
- Dorothea Salz, Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Stadtweite systematische Analyse für leiseren Verkehr in der Nacht in Berlin (Lärmaktionsplan Berlin 2024–2029),
(Zusammen mit Manuel Frost und André Mundt)

1.8. Veranstaltung „Initiative Motorradlärm – Bilanz nach fünf Jahren“

Am 28. April 2025 findet im Stuttgarter Hospitalhof die Veranstaltung „Initiative Motorradlärm – Bilanz nach fünf Jahren“ statt. Die kostenfreie Gemeinschaftstagung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und des ALD gibt einen Überblick über die Aktivitäten zum Themenbereich Motorradlärm der vergangenen fünf Jahre.

Die Veranstaltung richtet sich an

- Betroffene
- Mitglieder und Unterstützerinnen der Initiative Motorradlärm
- Verkehrsbehörden
- Kommunen
- Fachleute aus dem Bereich Schutz vor Lärm

Das Tagungsprogramm finden Sie unter [https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2025/Einladungsflyer Initiative Motorradlaerm - Bilanz nach fuenf Jahren barrierefrei .pdf](https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2025/Einladungsflyer_Initiative_Motorradlaerm_-_Bilanz_nach_fuenf_Jahren_barrierefrei.pdf).

2. THEMEN

2.1. Umweltbelastung durch Lärm in den Wahlprogrammen – nicht des Erwähnens wert?

Die Analyse der Wahlprogramme zu den Bundestagswahlen bietet einen guten Überblick über die aktuelle gesellschaftliche und politische Bedeutung des Schutzes vor Lärm („Noise Awareness“) im Kontext der allgemeinen bundesweiten politischen Probleme.

Die numerische Auswertung der Anzahl der Stichworte in den Programmen 2025 ist in der folgenden Tabelle aufgeführt, in der auch die lärmbezogenen Aussagen in den Wahlprogrammen von 2021 enthalten sind.

Neben dem Lärm sind auch die indirekten lärmrelevanten Themen, wie die Stichworte Umwelt, Klima, Energie aufgeführt.

Tabelle 2.1: Auswertung von Programmen zur Wahl des 20. und 21. Bundestags in Bezug auf die Stichworte Lärm (Beeinträchtigungen), Umwelt, Klima, Energie¹

Partei	Lärm (Beeinträchtigung) 2025	Lärm 2021	Umwelt	Klima	Energie	Anmerkungen
CDU/CSU	0	3	13	41	39	Klima und Energie werden oft zusammen genannt
GRÜNE	4	10	49	217	63	flächendeckend innerorts Tempo 30 ermöglichen
FDP	0	1	10	37	18	Grundaussage: Regulierungen zum Klimaschutz sind unnötig und wirtschaftshemmend, Aus- nahme Emissionshandel
BSW	0		11	33	25	Klima und Umwelt werden oft zusammen genannt. Recycling als Umweltschutz
Die Linke	0	9	11	80	58	Klima und Agrarwirtschaft und Lebensmittel sind wichtig
SPD	1	1	3	10	31	Klimaschutz eher allgemein (z.B. muss bezahlbar bleiben), wichtig: bezahlbare Energie
AfD	Beeinträchtigung: 1	1	22	45		Menschengemachter Klima- wandel wird geleugnet. „Um- weltschutz statt Wind- und So- larausbau“
Freie Wähler FW	4	4				
Volt	2					

Die Mehrheit der Wahlprogramme enthalten somit keine Aussage zum Schutz vor Lärm. Immerhin erwähnt das Wahlprogramm der SPD, dass der Schutz vor Lärm neben der Elektrifizierung und Digitalisierung eine Aufgabe ist, um das Schienennetz leistungsfähig und zukunftsfest zu machen. Einen breiteren Ansatz nennen Bündnis 90/Die Grünen, die den Schutz vor Umgebungslärm und Luftschadstoffen nicht nur in Luftkurorten, sondern auch an vielbefahrenen Straßen als Teil der Lebensqualität betrachten. Dafür sollen die Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation gesetzlicher

¹ Neben den Parteien, die im 20. Bundestag vertreten sind, werden auch die Programme von Parteien aufgeführt, die in der Europawahl 2024 über 2% gekommen sind. Wahlprogramme 2021 sind, soweit verfügbar, aufgeführt.

Maßstab werden. Explizit aufgeführt wird die Stärkung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen.

Es gibt zudem einen deutlichen Rückgang der Zahl des Stichwortes Lärm gegenüber 2021, wohl bedingt durch die Dominanz der aktuellen Themen, wie Frieden und Sicherheit, Migration und Wirtschaft.

Ein etwas weniger düsteres Ergebnis ergibt sich in Bezug auf die verkehrspolitischen Ziele. Während sich Bündnis 90/Die Grünen und die SPD für ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen aussprechen, ist Die Linke mit einem Limit von 120 km/h stringenter. Innerorts sprechen sich Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke für Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit aus. Die drei hier genannten Parteien sehen die Notwendigkeit, die Mobilität weniger umweltbelastend zu gestalten. Derartige Überlegungen sind bei den anderen Parteien nicht erkennbar. So lehnen sie beispielsweise ein Tempolimit auf Autobahnen ausdrücklich ab.

Und schließlich: Die FDP würde mit dem Vorschlag, das Umweltbundesamt abzuschaffen oder neu aufzustellen, eine der wichtigsten staatlichen Behörden für den Schutz vor Lärm in Frage stellen. Dies wird in diesem Newsletter gesondert kommentiert (siehe Abschnitt 2.5).

Als Fazit bleibt, dass die Belastung der Menschen und der Umwelt durch Umgebungslärm als die letzte großflächige und sensorisch wahrnehmbare Umweltbelastung in den Wahlprogrammen zunehmend unterrepräsentiert ist.

2.2. Gewerkschaft der Polizei GdP fordert „standardmäßig Tempo 30 innerorts“

Der WDR hat in einem ausführlichen Bericht den aktuellen Stand zur Tempo-30-Diskussion wiedergegeben. Ausgangspunkt und Anlass ist die Position der Gewerkschaft der Polizei zu Tempo 30.

(Quelle: <https://www1.wdr.de/nachrichten/tempo-30-innenstadt-polizei-gdp-forderung-100.html> vom 27.01.2025)

Die GdP fordert Tempo 30 innerorts aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr:

„Daten des Statistischen Bundesamtes zeigen: Die Zahl der Fußgänger, die in Deutschland im Straßenverkehr bei einem Unfall [innerorts und außerorts] gestorben sind, ist 2023 deutlich gestiegen – auf 437 Menschen. Das sind 69 Tote mehr als im Vorjahr. Der deutliche Rückgang während der Corona-Jahre ist damit beendet. Auch bei den schwerverletzten Fußgängern gibt es einen leichten Anstieg auf 5.368.“

„Die meisten tödlichen Verkehrsunfälle ereignen sich innerorts – dort starben im vergangenen Jahr 335 Menschen. Das sind 61 mehr innerorts verstorbene Fußgänger als im Vorjahr.“

Diese Entwicklung gefährdet auch das „Vision Zero“-Ziel der Bundesregierung von 2020 „null Tote im Straßenverkehr“ und ihr Zwischenziel, bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent zu senken (siehe „Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030“, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile – wobei das Referenzjahr nicht explizit genannt wird). Geht man von den 3.046 Toten im Jahr 2019 aus, ist das Ziel für 2030 eine Maximalzahl der Getöteten von 1.828. Dies scheint ohne zusätzliche Maßnahmen wie Senkungen der zulässigen Geschwindigkeiten kaum erreichbar, wie Abbildung 2.1 zeigt.

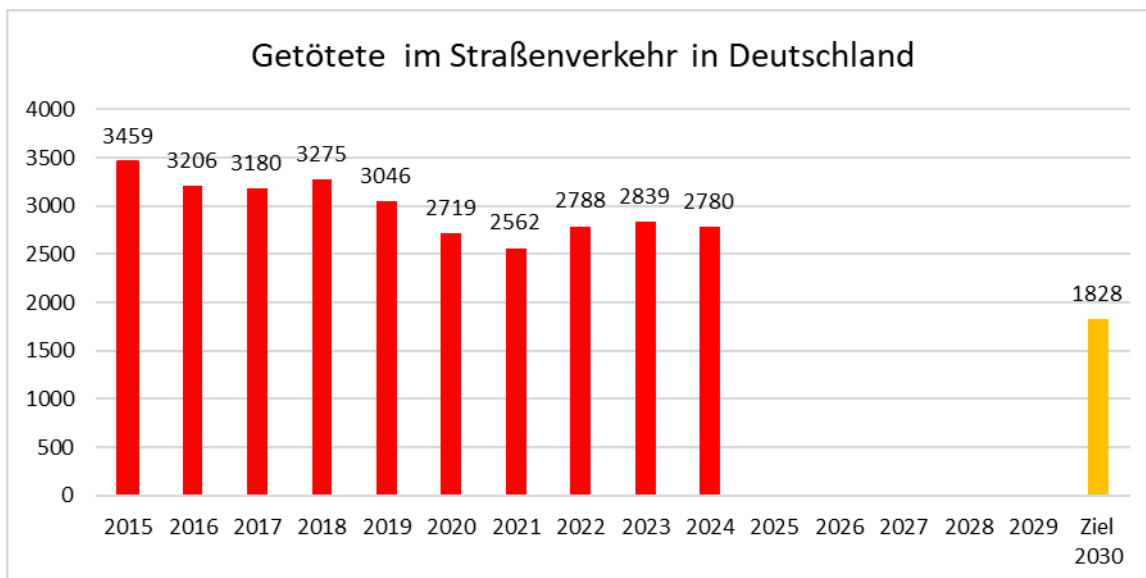


Abbildung 2.1: Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in Deutschland von 2015 bis 2024 und dem Verkehrssicherheitsziel für 2030 (Quelle: <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/46241/table/46241-0003> (2015–2023) und https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html#sprg230058 (2024))

Siehe auch den Artikel in ZEIT Online vom 17. Februar 2025 „Zu Fuß gehen? Kann tödlich enden“ (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-02/strassenverkehr-gefahr-unfall-fussgaenger-schutz-regeln>)

Der Artikel verweist auf die Strategie zur "Vision Zero", dass langfristig Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr vollständig vermieden werden sollen. Die ZEIT merkt an:

„Eine reine Utopie? Dass das Ziel – zumindest für Fußgänger – erreichbar ist, zeigen Pioniere in anderen Ländern. Die finnische Hauptstadt Helsinki machte bereits 2020 Schlagzeilen, weil im Vorjahr erstmals keine Fußgängerinnen oder Radfahrende in ihren Straßen gestorben sind. Nun kamen auch in der italienischen Stadt Bologna 2024 erstmals seit 1991 keine Fußgängerinnen ums Leben. Beide Städte haben die Geschwindigkeit in ihren Zentren konsequent gesenkt – trotz Widerstand in der Bevölkerung. Im gesamten Zentrum von Bologna gilt Tempo 30, in Helsinki in den Wohnstraßen und im Zentrum ebenfalls, und auf den Hauptverkehrsstraßen darf mit Tempo 40 gefahren werden.“

(Siehe zu Bologna den Beitrag 2.13 in diesem Newsletter)

2.3. Kfz-Geräuschemissionen im realen Verkehr

Das Umweltbundesamt hat in den Jahren 1978, 1983, 1986, 1992, 2002² und 2012 die Geräuschemissionen von Kfz im realen Verkehr messen lassen. Diese Zeitreihe wurde in den Jahren 2021/2022 fortgesetzt

Der Bericht zur letzten Messung ist jetzt als UBA-Texte mit dem Titel „Fortsetzung der UBA-Zeitreihe zum Geräuschverhalten der deutschen Kfz-Flotte“ online erschienen Texte | 08/2025, Januar 2025, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fortsetzung-der-uba-zeitreihe-geraeschverhalten>). Die Messungen und Auswertungen wurden durch Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Planegg bei München durchgeführt.

Methodik der Messungen

Die Messungen wurden an 28 Standorten in Deutschland im Sommer durchgeführt, an zwei von diesen Standorten wurde auch im Winter gemessen, sodass insgesamt Messergebnisse von 30 Messorten vorliegen. Die Messorte decken ein breites Spektrum zulässiger Höchstgeschwindigkei-

² Die Ergebnisse des Jahres 2002 sind noch online verfügbar: RWTUEV Fahrzeug GmbH (2005): „Ermittlung der Geräuschemission von Kfz im Straßenverkehr“. Februar 2005 (<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2952.pdf>)

ten von 30 km/h bis zur Richtgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen ab. Die Geschwindigkeitsbereiche ab 80 km/h sind mit 19 Standorten stärker repräsentiert als die unteren Geschwindigkeitsbereiche.

An den Messorten wurden die Vorbeifahrtpegel ($L_{AF,max}$ in dB) des mit jeweils annähernd konstanter Geschwindigkeit freifließenden Verkehrs der verschiedenen Fahrzeugkategorien/-klassen im horizontalen Abstand von 7,5 m in drei verschiedenen Messhöhen (1,2 m, 3,0 m, 5,0 m, um dem Einfluss der Bodenabsorption bewerten zu können) bestimmt (gemäß DIN EN ISO 11819-1:2002 „Akustik – Messung des Einflusses von Deckschichten auf Verkehrsgeräusche – Teil 1: Statistisches Vorbeifahrtverfahren“ (SPB-Verfahren; SPB = "Statistical Pass-By")).

Die folgenden Fahrzeugklassen wurden in die Bewertung einbezogen: Pkw, Lkw (zweiachsig sowie vierachsig, auf jeden Fall über 3,5 t), Transporter (Güter sowie Personen), Kraftrad und Omnibus.

Es wurden insgesamt ca. 47.000 Vorbeifahrten erfasst, von denen 38.226 in die Auswertung einbezogen wurden. Die weitaus größte Fahrzeugklasse waren die Pkw (knapp 20.000 Benziner, fast 16.000 Dieselfahrzeuge und 2.145 Elektro-Pkw verschiedener Varianten – batterieelektrisch, hybrid, Plug-in-Hybrid). Die Zahl der Lkw betrug etwa 4.300, die der Transporter etwa 3.100, Krafträder waren nur an drei Standorten nennenswert vertreten (327).

Die Regressionslinien der 30 Rohdaten-Punktwolken unterscheiden sich vor allem auf Grund des Einflusses der Fahrbahnbeläge deutlich. Dieser Einfluss wurde eliminiert, in dem für jeden Belag die Differenzen zum Referenzbelag der RLS-19³ nach der „Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten“⁴ bestimmt wurden und somit die Emissionsdaten auf einen gemeinsamen virtuellen Belag bezogen wurden. Im Ergebnis liegen dann die Regressionslinien dicht beieinander (siehe z.B. Abbildung 46 des Berichts: Vergleich Regressionsgeraden KoSD-korrigiert (PKW)).

Ergebnisse

Die Ergebnisse wurden bezüglich des Einflusses verschiedener Fahrzeugparameter untersucht:

- Einfluss des Antriebstyps
- Einfluss der Nennleistung
- Einfluss des Hubraums
- Einfluss der Fahrzeugmasse
- Einfluss des Erstzulassungsjahres

Hier soll exemplarisch der Einfluss des Antriebstyps beschrieben werden, da das Potenzial elektrischer Antriebe auf die zukünftige Entwicklung der Geräuschemissionen besonders interessiert. Der Bericht fasst die Ergebnisse wie folgt zusammen (Seite 108): Cassiodor

„Die Reihenfolge der Antriebsarten von lauter zu leiser ergibt sich zu:

Diesel → Hybrid/Diesel → Benzin → Hybrid/Benzin → Elektro

Elektrofahrzeuge sind dabei ca. 0,5 dB leiser als die nächstlautere Antriebsklasse der hybriden Benziner und ca. 1,2 dB leiser als Dieselfahrzeuge. Dies bedeutet, dass die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zwar zu einer leichten Verringerung der Schallemissionen führen kann, diese jedoch geringer ausfällt als dies möglicherweise an vielen Stellen vermutet/erhofft wird. Der Grund hierfür ist, dass die maßgebliche Geräuschquelle ab ca. 30 km/h die Reifen-Fahrbahn-Geräusche sind, die auch bei Elektrofahrzeugen in ähnlicher Ausprägung vorhanden sind. Bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h, wo eine größere Differenz der maximalen Schalldruckpegel erwartet werden könnte, sind keine Messdaten vorhanden.“

Im Detail ergeben sich z.B. bei 80 km/h die folgenden gemittelten Vorbeifahrtpegel⁵ in dB(A) (Abbildung 72, Seite 110):

Diesel	77,77
Hybrid/Diesel	77,50

³ FGSV, „RLS-19: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“. FGSV 052. 2019, Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}$

⁴ FGSV, „TP KoSD-19: Technische Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten“. FGSV 053. 2019.

⁵ Zur Unterscheidung der Pegel sind diese mit zwei Stellen nach dem Komma angegeben, die Differenzen liegen aber im Bereich der Messungenauigkeiten.

Benzin	77,47
Hybrid/Benzin	77,08
Elektro	76,65

Besonders spannend ist die Frage, inwieweit in der Entwicklung der gemessenen Vorbeifahrtpegel die seit 1970 in mehreren Stufen erfolgte Senkung der zulässigen Geräuschemissionen von Kfz sichtbar wird. Für die Pkw wurden die Typprüfwerte in dem Zeitraum bis zur Messkampagne 2021/2022 um 10 dB(A) von 82 auf 72 dB(A)⁶ gesenkt, bei den schweren Lkw waren es 11 dB(A). Hinzu kommen indirekte Grenzwertverschärfungen durch die Modifikationen des Typprüfmessverfahrens vor 2014⁷.

Im Bericht werden die Messjahre 2002, 2012 und 2021/2022 verglichen. Die folgenden Bilder zeigen diese Entwicklungen für die Pkw, die schweren Lkw > 12 t und Kraftträder für verschiedene Geschwindigkeiten.

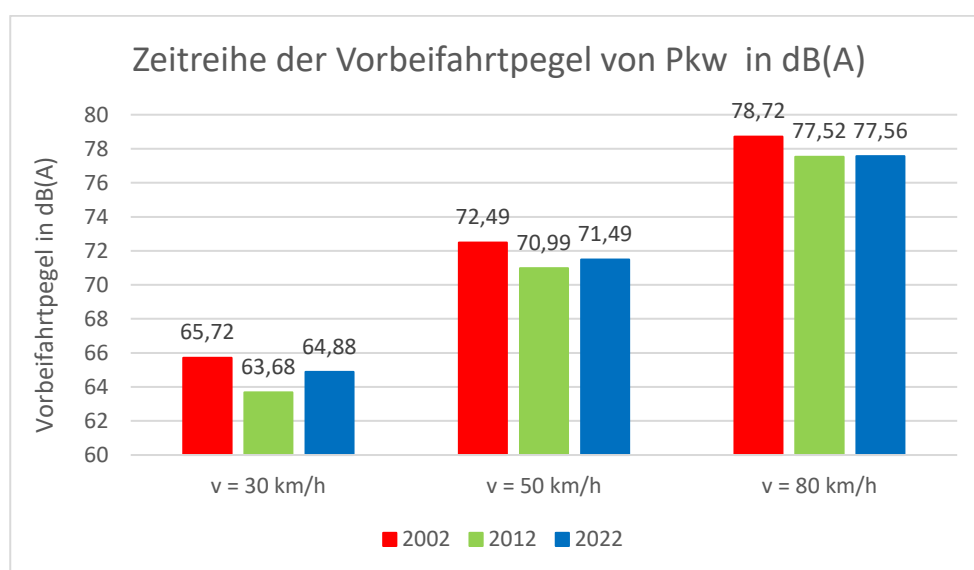


Abbildung 2.2: Zeitreihe der Vorbeifahrtpegel von Pkw in dB(A) für verschiedene Geschwindigkeiten (Quelle UBA-Bericht, Abbildung 82)

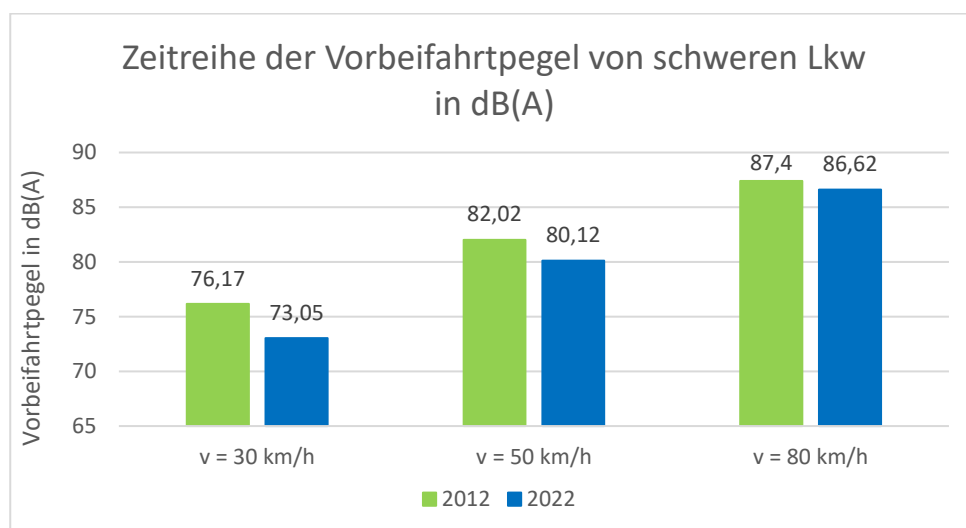


Abbildung 2.3: Zeitreihe der Vorbeifahrtpegel von schweren Lkw > 12 t in dB(A) für verschiedene Geschwindigkeiten (Quelle UBA-Bericht, Abbildung 84b)

⁶ Formal auf 70 dB(A) für die Pkw mit dem niedrigsten Verhältnis von Leistung zur Fahrzeugmasse, was aber wegen der umfassenden Änderung des Messverfahrens in etwa 72 dB(A) entspricht.

⁷ Siehe die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen Amtsblatt der EU, L 158/131 vom 27.05.2014, mit dem der bisherige Betriebszustand Vollastbeschleunigung durch eine Kombination von Vollastbeschleunigung und Konstantfahrt für Fahrzeuge mit einer Masse ≤ 3.500 kg ersetzt wurde.

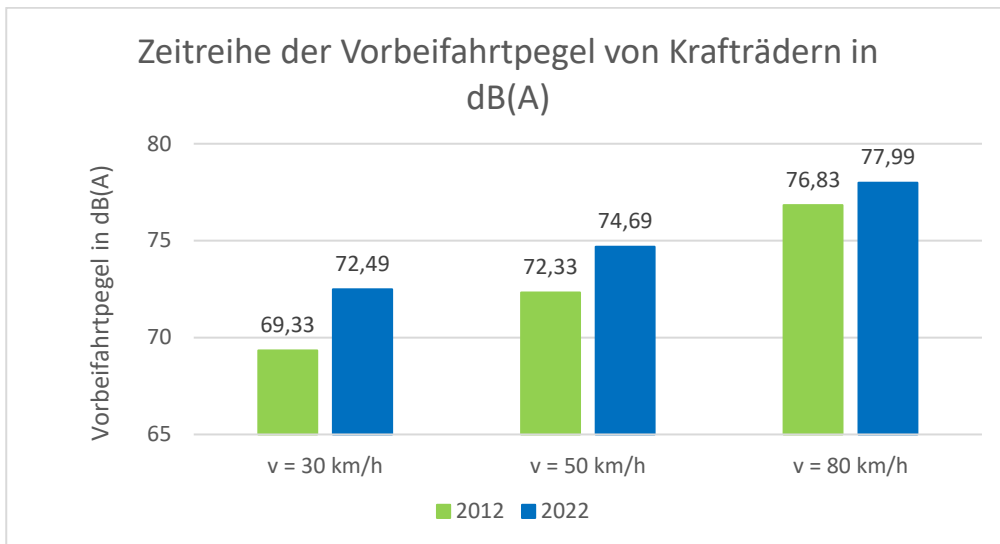


Abbildung 2.4: Zeitreihe der Vorbeifahrtpegel von Krafträdern in dB(A) für verschiedene Geschwindigkeiten (Quelle UBA-Bericht, Abbildung 85)

Bei der Interpretation der Daten für die Krafträder ist zu beachten (S. 127):

„Hier ist festzuhalten, dass die Datengrundlage vor zehn Jahren noch größer und damit aussagekräftiger war als im aktuellen Datensatz. Damals wurden knapp 580 Motorräder erfasst, wobei in der jetzigen Messkampagne nur knapp 350 Krafträder inklusive der Kennzeicheninformation gemessen werden konnten.“

„Hinzu kommt, dass die Straße an MP25 leicht bergauf verlief. Da der Einfluss auf die Regressionslinie bei niedrigeren Geschwindigkeiten hauptsächlich durch Datenpunkte von MP25 hervorgerufen wird, wird der Pegel hier möglicherweise überschätzt. Somit sollten besonders die absoluten Werte der Pegeldifferenzen mit Vorsicht behandelt werden.“

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Vorbeifahrtpegel der gesamten Zeitreihe für ausgewählte Geschwindigkeiten und Fahrzeugkategorien:

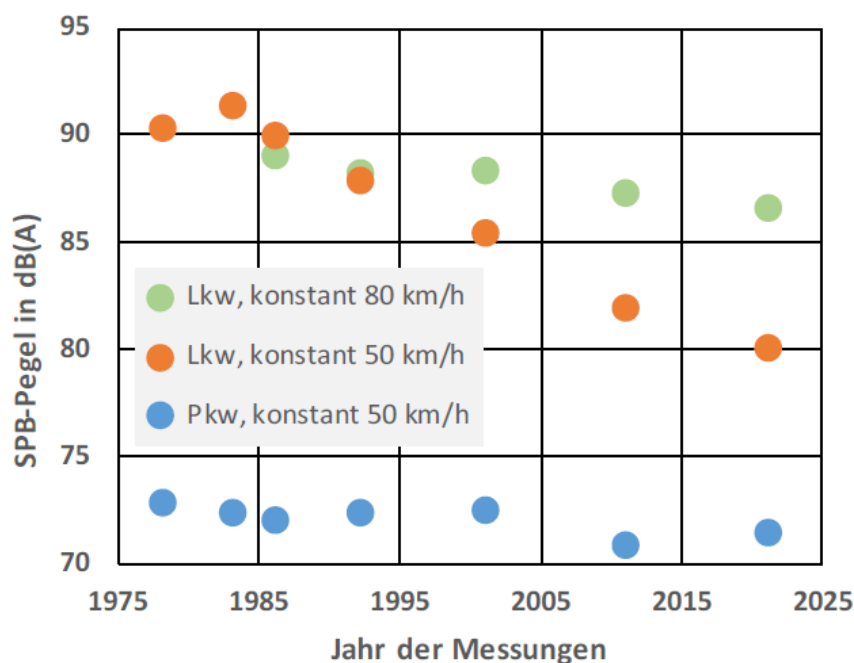


Abbildung 2.5: Bild II2c – 7:

Vergleich der Vorbeifahrtpegel von Lkw und Pkw zwischen Messkampagnen über einen Zeitraum von 50 Jahren (Quelle: Dr. Lars Schade „Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen – Quo Vadis?“, LfULG-Fachkolloquium "Perspektiven für einen leiseren Straßenverkehr", Dresden, 03.12.2024)

Bewertung der Ergebnisse der Zeitreihen

Das bis 2014 gültige Messverfahren der Vollastbeschleunigung und die sukzessive Senkung der Geräuschemissionsgrenzwerte haben das Antriebsgeräusch der Kfz vermindert, „was sich bei Lkw und bei Beschleunigungsvorgängen positiv auswirkt, aber bei gleichmäßiger Fahrt und hohen Geschwindigkeiten kaum Wirkung zeigt. Die Entwicklung zu schwereren Fahrzeugen mit breiteren Reifen erhöht das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, das in vielen Situationen dominant ist.“ (L. Schade, „Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen – Quo Vadis?“)

Die Minderungen bei konstanten Stadtgeschwindigkeiten sind bei den Lkw beträchtlich, während sie bei Pkw mit ca. 1 dB(A) im Verlauf von 44 Jahren enttäuschend niedrig sind. Umso wichtiger sind deshalb weitere Entwicklungsarbeiten zur Minderung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches sowie alternative Minderungsstrategien, wie Geschwindigkeitsreduzierungen und/oder Verkehrsvermeidung.

2.4. Tut sich etwas beim Schutz vor Fluglärm?

Die Antwort ergibt sich aus der Tatsache, dass sich die Umweltministerkonferenz (UMK) im Herbst 2024 zum wiederholten Mal mit dem Schutz vor Fluglärm befassen musste. Auf der Tagesordnung stand der „LAI-Bericht zu den über das Fluglärmenschutzgesetz hinausgehenden Lärminderungsmaßnahmen an Flugplätzen in Deutschland“, der auf der LAI-Homepage öffentlich zugänglich ist ([bericht-zu-den-ueber-das-fluglaermenschutzgesetz-hinausgehenden-laermminderungsmassnahmen-an-flugplaetzen-in-deutschland_1733329769.pdf](https://www.lai.de/bericht-zu-den-ueber-das-fluglaermenschutzgesetz-hinausgehenden-laermminderungsmassnahmen-an-flugplaetzen-in-deutschland_1733329769.pdf)).

Der Bericht zeigt auf, dass an Flughäfen und Verkehrslandeplätzen mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr sehr unterschiedliche Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm bestehen. Das können beispielsweise Regelungen in den Planfeststellungsbeschlüssen, in nachträglichen Beifügungen von Schutzauflagen im jeweiligen Planfeststellungsbeschluss, in Landesgesetzen oder in Vereinbarungen sein.

Die Vielzahl der an den Flugplätzen ergriffenen Maßnahmen verdeutlicht, dass die rechtlichen Grundlagen bereits jetzt eine erhebliche Verbesserung zum Schutz vor Fluglärm zulassen. Insofern muss die Bitte der UMK an den Bund, die Ergebnisse bei der Verbesserung der rechtlichen Grundlagen zum Schutz vor Fluglärm einzubeziehen, wohl so verstanden werden, dass über das Bestehende hinaus gegangen werden soll. Zugleich drängt sich die Frage auf, warum das verfügbare rechtliche Instrumentarium von den zuständigen Behörden in den Ländern nicht besser für den Schutz vor Fluglärm genutzt wird.

Ernüchternd ist außerdem, dass die UMK den Bund an frühere Beschlüsse erinnern muss. Genannt werden die Beschlüsse der 100. UMK zu TOP 22 (Evaluierung Fluglärmgesetz) und der 102. UMK zu TOP 37 (Berücksichtigung von Lärmschutz und weiteren Umweltbelangen als Aufgabe der Flugsicherung) (www.umweltministerkonferenz.de/Dokumente-UMK-Protokolle.html), die bislang keine erkennbare Wirkung zeigen. Der ALD erwartet mit Spannung, ob der Schutz vor Umgebungslärm – also auch Fluglärm – im künftigen Koalitionsvertrag einen Niederschlag findet.

2.5. FDP will Umweltbundesamt abschaffen oder neu aufstellen

Der ALD ist zwar laut Geschäftsordnung „in seiner Beratungstätigkeit gestützt auf die Fachkompetenz der DEGA und einer neutralen, von fremden Interessen unabhängigen Haltung verpflichtet“. Der Vorschlag der FDP kann aber gerade aus Sicht des Schutzes vor Lärm nicht unkommentiert bleiben.

Im Programm der Freien Demokraten zur Bundestagswahl 2025 „Alles lässt sich ändern“ (https://www.fdp.de/sites/default/files/2024-12/fdp-wahlprogramm_2025.pdf) heißt es im Zusammenhang mit dem Bürokratieabbau:

„Auch den sogenannten nachgeordneten Bereich der Ministerien müssen wir in den Blick nehmen. Die Zahl der Behörden und Einrichtungen wollen wir spürbar reduzieren. Es braucht eine Verschlankung der gesamten Behördenlandschaft. Dabei sollten wir den Mut haben, auch neue Wege zu bestreiten – beispielsweise die Abschaffung oder Neuaufstellung von Behörden, wie dem Umweltbundesamt. Das spart Steuerzahlergeld und kann durch weniger Überlappungen für mehr Effizienz sorgen.“

Der damalige Parteichef Christian Lindner formuliert es sogar noch rigoroser:

„Das Umweltbundesamt kann abgeschafft werden.“ (<https://www.fdp.de/das-land-verdient-ambitionierte-entlastungen>)

Und Ex-Generalsekretär Marco Buschmann erläutert die Beweggründe:

„Die Abschaffung oder Neuaufstellung von Behörden spart Steuerzahlergeld und kann durch weniger Überlappungen für mehr Effizienz sorgen. Klar ist auch, dass vom Steuerzahler finanzierte Behörden keine eigene politische Agenda verfolgen sollten. Beim Umweltbundesamt ist dieser Eindruck nicht von der Hand zu weisen.“ (<https://www.abgeordnetenwatch.de/profile/marco-buschmann/fragen-antworten/warum-deligitimieren-sie-demokratische-staatliche-einrichtungen-wie-das-umweltbundesamt>)

Zur Erinnerung: Das Umweltbundesamt wurde maßgeblich von Hans-Dietrich Genscher, dem damaligen FDP- Bundesinnenminister von 1969–1974, mitbegründet. Zum 40jährigen Jubiläum des Amtes 2014 sagt er im Geleitwort zur Jubiläums-Broschüre (UBA: „1974–2014 – 40 Jahre Umweltbundesamt“):

„Für praktisch alle bedeutsamen Entscheidungen und Veränderungen in der Umweltpolitik hat das Umweltbundesamt die fachlichen Grundlagen gelegt. Auch die international herausragende Stellung der deutschen Umweltpolitik wäre ohne die Leistungen des Umweltbundesamtes kaum denkbar.“

Der erste Präsident des UBA, Heinrich von Lersner, von 1974–1995, war FDP-Mitglied.

„Es war von Lersner zentrales Anliegen, das UBA zu einer unabhängigen Behörde aufzubauen, die auch vor politischen Kurswechseln sicher ist.“ (UBA: „1974–2014 – 40 Jahre Umweltbundesamt“)

Wir erinnern auch an unseren Beitrag im ALD-Newsletter 1/2024 zum 50. Jubiläum des UBA (Fachtagung des Umweltbundesamts „50 Jahre UBA – 50 Jahre Schutz vor Lärm“):

„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.“

„Der ALD sieht in den Arbeiten des UBA einen zentralen Beitrag zu einer ambitionierten Politik des Umweltschutzes [einschließlich des Schutzes vor Lärm], auf den der ALD seit seiner Gründung stets zurückgegriffen und den er vielfältig genutzt hat. ... Die Politik täte gut daran, die Vorschläge des UBA noch konsequenter umzusetzen.“

2.6. Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität

Die Verordnung EU (2024/1679)⁸ vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V Verordnung) verpflichtet so genannte „städtische Knoten“ bis Dezember 2027 Daten zur städtischen Mobilität in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit zu erheben und an die Europäische Kommission zu übermitteln (siehe auch BMDV „Forschungsprojekt ‚Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität‘“, <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Urbane-Mobilitaet/Indikatoren-nachhaltiger-urbaner-Mobilitaet/indikatoren-nachhaltiger-urbaner-mobilitaet.html>).

Die städtischen Knoten in Europa sind in der Anlage II zur Verordnung aufgelistet, in Deutschland sind es 77 Städte von Aachen bis Würzburg.

⁸ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679

Das BMDV hat im Januar 2025 die Broschüre „Indikatoren leicht gemacht“ herausgegeben (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/urbane-mobilitaet-indikatoren-leicht-gemacht.pdf?__blob=publicationFile). Darin sind 10 Leitziele mit 26 Handlungszielen und 24 Indikatoren zusammengestellt.

Das Leitziel 6 lautet: „Wohlbefinden und Gesundheit fördern“. Dazu gehört das Handlungsziel 17 „Lärmbetroffenheit minimieren – Verkehrsbedingter Lärm wird so stark reduziert, dass er die Gesundheit der Einwohnenden nicht beeinträchtigt.“ Der zugehörige Indikator ist die „Anzahl der von gesundheitsbeeinträchtigendem Verkehrslärm betroffenen Einwohnenden“.

Er wird als „Summe der Einwohnenden mit hoher Lärmexposition, differenziert nach den Verkehrsträgern Straßen-, Schienen- und Flugverkehr“ ermittelt. Als Datengrundlage können die Kartierungsergebnisse gemäß der europäischen Richtlinie zum Umgebungslärm herangezogen werden.

„Als Grenzwert einer hohen Lärmexposition gilt für den Straßen- und Schienenverkehr ein Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} von 55 dB(A) sowie für den Flugverkehr von 45 dB(A).“

Quelle für diese Grenzwerte sind die WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (WHO, 2018). Es ist zu begrüßen, dass hier konsequent der lärmwirkungsbezogene Malus für den Flugverkehr umgesetzt worden ist. Die Implementierung dieser Grenzwerte verlangt dann aber auch, dass die bisherigen Kartierungsschwellen⁹ von 55 dB(A) für den L_{DEN} und 50 dB(A) für den L_{NIGHT} gesenkt werden müssen. Bei Werten z.B. für den L_{DAY} , $L_{EVENING}$, L_{NIGHT} von 42/42/37 dB(A) würde der „Grenzwert“ für den Flugverkehr bereits überschritten (45,2 dB(A)).

2.7. Psychoakustische Auswertung der Geräuschemissionsdaten beim Berliner „Lärmblitzer“

Die Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) hat den von der TU Berlin Fachgebiet Technische Akustik, Bereich Psychoakustik erarbeiteten „Lärmblitzer – Bericht zur Analyse der vom Lärmblitzer erfassten Kraftfahrzeuge und deren Lärmwirkungspotenzial“ im Jan. 2025 online gestellt (siehe <https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/umwelt/laerm/laermminderungsplanung-berlin/projekte/laermblitzer-auswertebericht-berliner-pilotstudie-2025.pdf?ts=1738311674>).

Die Berliner Senatsverwaltung hatte in einem Pilotprojekt zwischen dem 04. Juni 2023 und dem 26. Juli 2023 mit dem sogenannten Hyde-System am Kurfürstendamm die Vorbeifahrten besonders lauter Kraftfahrzeuge automatisiert bestimmen lassen. Erfasst wurden Kraftfahrzeuge, die mindestens einen Schalldruckpegel (L_{AFmax}) von 82 Dezibel (A-bewertet) und mehr – normiert auf den Abstand von 7,6 m zwischen Quelle und Messgerät – erreichten (siehe z.B. den ALD-Newsletter 2/2023, Abschnitt 2.4. Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP4)).

Es wurden insgesamt 2.642 derart „besonders laute“ Kraftfahrzeuge erfasst.

„Zu den erfassten Fahrzeugklassen zählen unter anderem Personenkraftwagen (Pkw), Krafträder (Krad), Lastkraftwagen (Lkw), Busse, Oldtimer, Quads (kleine geländegängige Kraftfahrzeuge auf vier Rädern) sowie Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen. Ebenfalls erfasst wurden Kraftfahrzeuge (zumeist Straßenreinigungs- und Bewässerungsfahrzeuge) der Berliner Stadtreinigung (BSR) und Busse des öffentlichen Personennahverkehrs (BVG).“

Die gesammelten Daten wurden nach Abschluss des Pilotprojekts zur weiteren technisch-wissenschaftlichen Analyse bezüglich psychoakustischer Merkmale an die Technische Universität Berlin (Fachgebiet Technische Akustik, Schwerpunkt Psychoakustik) übergeben.

Geklärt werden sollte, ob die Gründe in einer lärmprovozierenden Fahrweise, in technischen Manipulationen, in Schäden und technischen Mängeln oder in anderen Faktoren liegen. Darüber hinaus wurde untersucht, ob besonders laute Fahrweisen sowie technisch manipulierte Kraftfahrzeuge (zum Beispiel durch Tuning) maschinell klassifiziert werden können.

⁹ Siehe die Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) §4(\$)

Folgende psychoakustische Indikatoren sind neben dem Schalldruckpegel L_{AFmax} zur Bewertung der Daten herangezogen worden:

- Lautheit (N):
- Schärfe (S)
- Rauigkeit (R)
- Schwankungsstärke (FS)
- Tonalität (T):
- Psychoakustische Lästigkeit (psychoacoustic annoyance (PA))¹⁰.

Dieser Bericht geht daher im Wesentlichen nur auf die maximalen Lautheitswerte (N_{max}) sowie die Lautheitswerte ein, die nur in 5 Prozent der jeweiligen Messzeit ($N5$) überschritten wurden.

Ergebnisse der Studie sind u.a.:

- „Das in dieser Pilotstudie erprobte Messsystem ist aktuell nicht in der Lage, illegal getunte Kraftfahrzeuge zuverlässig zu erkennen.“
- „Fahrzeuge mit niedrigeren [PA]-Werten, wie Busse der BVG und Oldtimer, sind psychoakustisch unauffälliger und besitzen daher ein geringeres Belästigungspotential. In Anbetracht der hohen [PA]-Werte für Quad- und BSR-Fahrzeuge könnte eine Überprüfung der Lärminderungsmaßnahmen für diese Fahrzeugklassen sinnvoll sein, um die psychoakustische Belastung in städtischen Gebieten gezielt zu reduzieren.“

Ein Blick auf die Unterschiede zwischen Schalldruckpegel und Lautheit ist interessant. In der Abbildung 6 des Berichts ist ein bemerkenswertes Ergebnis graphisch dargestellt.

„Es zeigte sich, dass im Mittel bei gleichem A-bewerteten Schalldruckpegel Krafträder und schwere Kraftfahrzeuge aufgrund spezifischer Geräuscheigenschaften lauter sind als leichte Kraftfahrzeuge, hier verdeutlicht durch den Lautheitswert in phon. ... Damit wird die erhöhte Störwirkung von lauten Motorrädern auf Basis der üblichen Indikatoren deutlich, das heißt der A-bewertete Schalldruckpegel, im Vergleich zur Fahrzeugklasse Pkw, unterschätzt um 2 bis 3 Dezibel die Lautstärke der Motorräder. Laute Motorradvorbeifahrten sind damit im Vergleich zum Pkw im Mittel lauter als es der A-bewertete Schalldruckpegel vermuten lässt.“

Hinweis:

Auf der Zentralen Veranstaltung des Tag gegen Lärm (siehe Bericht 1.5 in diesem Newsletter) wird es dazu einen Vortrag geben.

2.8. Fluglärm könnte Herzmuskel schaden

Das Ärzteblatt hat online auf eine aktuelle Publikation im **Journal of the American College of Cardiology** (2025; DOI: [10.1016/j.jacc.2024.09.1217](https://doi.org/10.1016/j.jacc.2024.09.1217)) zu den Folgen von Fluglärm hingewiesen (siehe <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/156811/Fluglaerm-koennte-Herzmuskel-schaden> vom 10. Januar 2025).

„London – Ältere Erwachsene, die in der Nähe von Flughäfen einem erhöhten Fluglärm ausgesetzt sind, zeigten in einer Querschnittstudie im **Journal of the American College of Cardiology** Veränderungen im linken Herzen, die nach Einschätzung der Forscher das Risiko auf schwerwiegende kardiovaskuläre Ereignisse (**MACE**) deutlich steigern könnten.“

Bei 26.658 Teilnehmern war eine kardiale Magnetresonanztomografie (Kardio-MRT) durchgeführt worden. 3.635 Teilnehmer lebten in der Nähe von einem der 44 größeren britischen Flughäfen. Die Lärmbelastung wurde im Jahr 2011 von der UK Civil Aviation Authority registriert. Ein Team um **Gabriella Captur** vom University College London hat die Lärmexposition mit den Kardio-MRTs verglichen.

Ergebnis: Die Teilnehmer, die nachts einem Lärmpegel von 45 dB oder höher ausgesetzt waren, hatten eine um 7% größere Masse des linken Ventrikels (LV) und um 4% dickere LV-Wände bei einem normalen Septum-zu-Seitenwand-Dickenverhältnis.

¹⁰ „Diese psychoakustische Lästigkeit wird durch eine gewichtete Kombination ausgewählter psychoakustischer Parameter quantifiziert, die es erlaubt, das psychoakustische Störpotenzial von Geräuschen quantitativ abzubilden.“

Diese konzentrische LV-Remodellierung ist nach Einschätzung von Captur relevant: Eine um 7% größere LV-Masse ging in anderen Studien mit einem um 32% höheren MACE-Risiko einher. Als MACE werden Herzinfarkte, Schlaganfälle und kardiovaskuläre Todesfälle zusammengefasst.

Die Anwohner, die dem nächtlichen Lärm ausgesetzt waren, hatten auch eine schlechtere Myokardfunktion, wie die Ergebnisse einer Strain-Analyse zeigten. So war die globale zirkumferenzielle Kontraktion um 8% vermindert.

Dies bedeutet nach Einschätzung von Captur ein um 27% höheres MACE-Risiko. Für einen Anwohner, der alle untersuchten Veränderungen im MRT aufweist, könnte sich das MACE-Risiko sogar vervierfachen, berichtet Captur.“

Der Artikel hat ein breites mediales Echo gefunden, u.a.:

<https://www.swr.de/swraktuell/radio/britische-studie-schaedigt-fluglaerm-das-herz-100.html>

<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Verspaetungen-Naechtlicher-Fluglaerm-am-Airport-Hamburg-nimmt-zu,fluglaerm224.html>

<https://www.adac.de/gesundheit/gesund-unterwegs/flugzeug-schiff/fluglaerm-schaedigt-gesundheit/>

https://www.focus.de/gesundheit/news/alarmierende-studie-hoeheres-infarktrisiko-fluglaerm-kann-herzmuskulatur-veraendern_29eefb6f-c737-45f0-adc6-ca6fc187d6f2.html

2.9. Lärm lässt das Hörvermögen im Alter schneller abnehmen

Darüber berichtet das Ärzteblatt vom 13.01.2025:

siehe <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/156849/Laerm-laesst-das-Hoervermoegen-im-Alter-schneller-abnehmen>

„Charleston – Die Lärmbelastung, der ein Mensch im Laufe seines Lebens ausgesetzt ist, beeinflusst, wie schnell das Hörvermögen im Alter abnimmt. Dies zeigt eine Studie aus den USA, deren Ergebnisse jetzt in JAMA Otolaryngology–Head & Neck Surgery publiziert wurden (2025; DOI: [10.1001/jamaoto.2024.4768](https://doi.org/10.1001/jamaoto.2024.4768)).“

2.10. Verkehrslärm ist eine Ursache für Leseschwäche

Das Ärzteblatt vom 12. Dezember 2024 (<https://www.aerzteblatt.de/news/verkehrslaerm-ist-eine-ursache-fuer-leseschwaeche-f43fb333-04b0-4096-9ba5-a25aa6e9c75e>) teilt dazu mit:

„Brüssel – Mehr als eine halbe Million Schulkinder in Europa haben eingeschränkte Lesefähigkeiten, weil sie permanent Verkehrslärm ausgesetzt sind. Das geht aus einer Datenauswertung der Europäischen Umweltagentur (EEA) hervor, die heute in Kopenhagen veröffentlicht wurde.

Demnach leiden in 32 untersuchten Ländern fast 550.000 Kinder unter einer lärmbedingten Leseschwäche. 60.000 entwickelten deshalb Verhaltensstörungen.

In rund 85 Prozent der Fälle ist laut der Schätzung Straßenverkehr verantwortlich, gefolgt von Zügen und Flugzeugen. Als Gegenmaßnahme empfiehlt die EU-Behörde unter anderem Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie geräuschärmere Straßenbeläge und Reifen.

Wie die EEA betonte, liegt die tatsächliche Zahl der geschädigten Kinder höher, weil in der Statistik nur stark befahrene Verkehrswege und große Flughäfen berücksichtigt seien. Auch stellten manche Städte teils unvollständige Messwerte zur Verfügung.

Der Datenlage zufolge spüren vor allem Stadtkinder die Lärmbelastung: So ist die Zahl der betroffenen Schüler in Städten 134 Prozent höher als auf dem Land; wenn es um Straßenverkehr geht, ist der Anteil der lernbeeinträchtigten Kinder im urbanen Raum 193 Prozent höher.

Als maximale Lärmbelastung in Klassenzimmern empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation (WHO) eine Grenze von 35 Dezibel, das entspricht etwa einem Kühlschrankgeräusch. © kna/aerzteblatt.de“

2.11. Vögel als Straßenrowdies auf den Galápagos-Inseln

Die Internetseite Euronews berichtet über Forschungsergebnisse zur Frage, wie Verkehrslärm das Verhalten der Vögel auf Galápagos ändert (<https://de.euronews.com/green/2025/03/24/rowdy-im-paradies-verkehrslarm-verandert-das-verhalten-der-vogel-auf-den-galapagos-inseln> vom 24.03.2025)

„Wenn sie sich im Straßenverkehr gereizt oder aggressiv fühlen, sind sie nicht allein. Neue Forschungen haben ergeben, dass Vögel auf den Galápagos-Inseln wegen des vom Menschen verursachten Lärms eine besondere Wut entwickeln und zum "Straßenrowdy" werden.

Eine in der Fachzeitschrift *Animal Behaviour* veröffentlichte Studie ergab, dass männliche Galápagos-Waldsänger – ein Singvogel, der auf dem rund 800 Kilometer vor Ecuador gelegenen Archipel vorkommt – in der Nähe stark befahrener Straßen mit erhöhter Aggressivität reagieren, wenn sie Verkehrslärm ausgesetzt sind.“

„«Wir haben auch Hinweise darauf gefunden, dass Vögel versuchen, mit dem Lärm fertig zu werden, indem sie ihren Gesang anpassen, wobei Gelbspötter in allen Lebensräumen die Mindestfrequenz ihres Gesangs erhöhen, damit sie über dem Verkehrslärm gehört werden können.»“

Das Problem ist dadurch akut geworden, dass „die ständige Bevölkerung auf den Inseln ... von nur 2.000 in den 1960er Jahren auf heute etwa 32.000 angestiegen [ist]. Und sie wächst weiter um etwa 6 Prozent pro Jahr. Außerdem besuchen jährlich mehr als 200.000 Touristen die Inselgruppe. Diese wachsende menschliche Präsenz hat zu mehr Fahrzeugen auf den Straßen geführt.“

2.12. Lärmschutz verhindert keine Wohnungen

Die noch amtierende Bundesumweltministerin Steffi Lemke (Grüne) hat sich in einem Interview mit der **Immobilien Zeitung** zu zentralen Themen der Bau- und Immobilienwirtschaft geäußert, das dort unter der Überschrift "Lärmschutz verhindert keine Wohnungen" in der Ausgabe **IZ 1-2/2025** am 09. Januar 2025 erschienen ist (<https://www.iz.de/politik/news/-laerschutz-verhindert-keine-wohnungen-2000031080>).

Themen des Interviews waren:

- Nachhaltiges Bauen
- Nationale Kreislaufwirtschaftsstrategie (siehe dazu https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Abfallwirtschaft/nationale_kreislaufwirtschaftsstrategie_bf.pdf)
- TA Lärm
- Bezahlbare, klimafreundliche und vor allem viele Wohnungen schnell zu bauen
- Artenschutz und Biodiversität vor der Übermacht sozialer Wohnungsfragen
- Innenentwicklung in den Städten und Dörfern (Leitbild der dreifachen Innenentwicklung festzuschreiben. Das bedeutet, dass die Stadtplanung der Zukunft die drei Säulen kompaktes Bauen, gesundes Stadtgrün und nachhaltige Mobilität nicht gegeneinander ausspielen darf; Quelle: <https://www.bmu.de/pressemitteilung/dem-wohnraumangel-oekologisch-begegnen>)

Im Folgenden die Zitate zum Thema TA Lärm:

„IZ: Ein zweiter Aspekt, bei dem Sie unmittelbar Einfluss auf die Bau- und Immobilienwirtschaft nehmen, ist die TA Lärm. Ihr Haus ist federführend, die mitarbeitende Bauministerin hat mehrfach um mehr Tempo gebeten. Wie ist hier der Stand?

Lemke: In der Länder- und Verbändeanhörung haben sich teilweise recht gegenläufige Interessen aufgetan: Einigen ging unser Entwurf nicht weit genug und anderen viel zu weit. Das ist keine einfache Situation. Manche Unternehmen fürchten neue Lärmkonflikte und Einschränkungen in ihren Entwicklungsmöglichkeiten. Zum Beispiel ist Wohnen am Wasser beliebt, aber ein Hafen kann nicht einfach umziehen, wenn er mehr Platz braucht. Aber wir sind auf einem guten Weg. Der jetzt angepasste Entwurf zur TA Lärm wird derzeit innerhalb der Bundesregierung beraten.

IZ: Hinter der Novelle steckt der Wunsch, mehr Wohnen in die Städte zu bekommen. Wie gewichten Sie den Verbraucherschutz bei der TA Lärm?

Lemke: Der Schutz der Menschen vor Lärm muss gewahrt sein, darauf werde ich achten. Dafür werden wir einen ausgewogenen Kompromiss finden müssen, der alle Belange berücksichtigt. Aber lassen Sie mich auch klar sagen: **Verbraucher- und Lärmschutz verhindert keine bezahlbaren Wohnungen.** Wir wollen lebendige Städte. Und wir wollen lebenswerte Städte. **Dazu gehören Wohnungen, in denen gesunde Wohnverhältnisse herrschen – nicht nur, wenn die schallgedämmten Fenster geschlossen sind.**“

Das Ende der Ampel-Koalition hat ja nun die Fortentwicklung der TA Lärm unterbrochen. Der ALD würde es begrüßen, wenn die neue Bundesregierung die von Frau Lemke formulierte Position bei der Novellierung der TA Lärm berücksichtigen würde.

2.13. Bologna Città 30

Die Stadt Bologna hat am 16. Januar 2024 das Konzept „Città 30“ umgesetzt. Es besteht in einer beträchtlichen Ausweitung von Flächen der Stadt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Straßenverkehr über die bisherigen Tempo-30-Bereiche hinaus, die vor allem aus der historischen Altstadt von Bologna (Fläche 4,5 km²) und weiteren, davon getrennten Bereichen bestanden.

„Der Sprung von den derzeitigen „30er-Zonen“ zu einer echten „30er-Stadt“ lässt sich auch an den Zahlen ablesen. Heute [2023] gilt Tempo 30 auf etwa 30 Prozent des städtischen Straßennetzes, und zwar in voneinander getrennten Gebieten. Mit dem genehmigten Plan wird Tempo 30 auf etwa 70% der Straßen im gesamten Stadtzentrum gelten, mit einem organischen Design, das leicht zu verstehen und einzuhalten ist. Der Prozentsatz steigt auf fast 90%, wenn man nur den am dichtesten besiedelten Teil der Stadt betrachtet.“ (Übersetzt mit korrigiertem DeepL)

(Quelle: Bologna diventa Città 30 vom 16.06.2023, <https://www.comune.bologna.it/notizie/citta-30>)

Unter <https://bolognacitta30.it/> sind der Vorher- und Nachher-Plan der Tempo-30-Bereiche dargestellt. Die grundlegende Idee der Città 30 ist:

„Bologna ist die erste große italienische Stadt [mit 390.00 Einwohnern], die Città 30 wurde. Für eine Stadt mit sichereren und schöneren Straßen, weniger Lärm und mehr Ruhe für alle Menschen!“ (korrigierte Übersetzung mit Google)

Genau ein Jahr später hat Bologna die erste Evaluation der Città 30 publiziert „Ein Jahr Bologna Città 30“ (https://www.comune.bologna.it/notizie/citta30-dati-primo-anno?bezuggrd=CHP&utm_referrer=newsletter&utm_source=cp-vollversion vom 16.01.2025).

Vor allem die Verkehrssicherheit hat sich deutlich verbessert. Auch die Luftschadstoffbelastung ist zurückgegangen. Eine Bewertung der Lärminderungserfolge wird allerdings nicht dargestellt.

Im Einzelnen ergeben sich die folgenden Verbesserungen (nach <https://perspective-daily.de/article/3555-erstes-jahr-ohne-tote-fussgaenger-diese-stadt-zeigt-was-tempo-30-kann/probiere>):

„Erstes Jahr ohne tote Fußgänger: Diese Stadt zeigt, was Tempo 30 kann“

„Das Tempolimit rettet Leben und steigert die Lebensqualität:“

- Zum ersten Mal seit 1991 gab es im letzten Jahr [2024] in Bologna keinen einzigen für Fußgänger:innen tödlichen Unfall.

- Die Zahl der Verkehrstoten insgesamt hat sich im Vergleich zu den Vorjahren nahezu halbiert: Statt durchschnittlich 20 Menschen starben 2024 nur 10 im Straßenverkehr.
- Die Zahl der Schwerverletzten ging um 31% zurück.
- Die Gesamtzahl der Unfälle sank um 13% – in absoluten Zahlen sind das 371 weniger Unfälle zum Vorjahr – und es wurden 11% weniger Menschen verletzt.

„Zum Projekt »Città 30« gehörten auch neue Fußgängerzonen und Fahrradwege. Das hat die nachhaltige Mobilität angekurbelt: Heute fahren in Bologna 11.000 weniger Autos auf den Straßen als noch vor einem Jahr, dafür 10% mehr Fahrräder. Fahrradverleihe und Carsharing boomen in der Stadt.“

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Bologna kontrastiert zur allgemeinen Entwicklung in Italien:

„Der Trend in Bologna ist umso wertvoller, als er in völligem Gegensatz zum nationalen Trend steht. Die letzten verfügbaren offiziellen ISTAT-Daten [das nationale Statistik-Amt] bestätigen, dass die Unfälle in Italien im ersten Halbjahr 2024 im Vergleich zu 2023 um 0,9 Prozent, die Verletzten um 0,5 Prozent und die Toten um 7,9 Prozent zugenommen haben (letztere Zahl bezieht sich insbesondere auf die Opfer auf städtischen Straßen).

Die Zahl von 10 Todesopfern auf städtischen Straßen [in Bologna] in einem Jahr – in dem Wissen, dass dies eine Errungenschaft ist, die es zu bewahren gilt, und dass das Ziel der „Vision Zero“ bestehen bleibt – bestätigt und verstärkt den Trend, der bereits nach den ersten sechs Monaten von Città 30 zu verzeichnen war, und erreicht einen Tiefpunkt in der historischen Reihe von 2013 bis heute in „normalen“ Jahren (d.h. ohne den Zeitraum von Covid-19, in dem es starke Einschränkungen der Mobilität gab“ (korrigierte Übersetzung mit DeepL.com)). ([1 anno di Bologna Città 30 | Comune di Bologna](#))

Bei der Luftreinhaltung ergibt sich die folgende Verbesserung:

„Die Umsetzung von Città 30 steht in Zusammenhang mit der Umweltsituation, für die im Jahr 2024 an der Kontrollstelle in Porta San Felice ein deutliche Rückgang der NO₂-Werte (Stickstoffdioxid) verzeichnet wurde: Der im Jahr 2024 gemessene Stundenmittelwert von 29 µg/m³ (Stand: 30. November, letzte verfügbare Daten) ist im Vergleich zum Jahresmittelwert 2022–2023 (41 µg/m³) tatsächlich um 29,3% gesunken. In absoluten Zahlen ist dies der niedrigste Wert der letzten 10 Jahre.“ (korrigierte Übersetzung mit DeepL.com) (siehe https://www.comune.bologna.it/myportal/C_A944/api/content/download?id=6788f8a9bddf27009a65496e)

Das Città 30 – Konzept ist in den Lärmaktionsplan der 4. Runde eingeflossen:

„Im Allgemeinen besteht das Projekt „Città 30“ aus einer schrittweisen Einführung von Verkehrs- und Geschwindigkeitsbegrenzungen ... und aus Investitionen in die Sicherheit. Die Summe der Maßnahmen wird zusammen mit der Verwirklichung des neuen Straßenbahnnetzes zu einer Entlastung des gesamten innerstädtischen Verkehrs und zur Minderung der Lärmbelastung führen. Die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung „Bologna Città 30“ ist eine der Aktionen, die im Lärmaktionsplan der Gemeinde Bologna implementiert worden sind“ (korrigierte Übersetzung Google)

PIANO D'AZIONE DELL'AGGLOMERATO DI BOLOGNA AI SENSI DEL DECRETO

LEGISLATIVO N. 194/2005 – Relazione Tecnica – Lärmaktionsplan der Agglomeration von Bologna¹¹ 2024 – Technischer Bericht” vom 08.04.2024

(https://www.comune.bologna.it/myportal/C_A944/api/content/download?id=65c37389f420a5009ad0e48f)

Die Stadt Bologna hat auch Zielvorgaben für die Verkehrswende formuliert, siehe folgendes Bild. Quelle ist der “SUMP”, “Sustainable Urban Mobility Plan of metropolitan Bologna”, (auf englisch – <https://pumsbologna.it/Engine/RAServeFile.php/f/allegati/EN-DOC-SINTESI-PUMSBO.pdf>, S. 9) bzw. der “PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile“ (Dokumente unter <https://pumsbologna.it/Documenti>) vom 27.11. 2019.

¹¹ Die Agglomeration von Bologna umfasst die Stadt Bologna und einige Nachbargemeinden

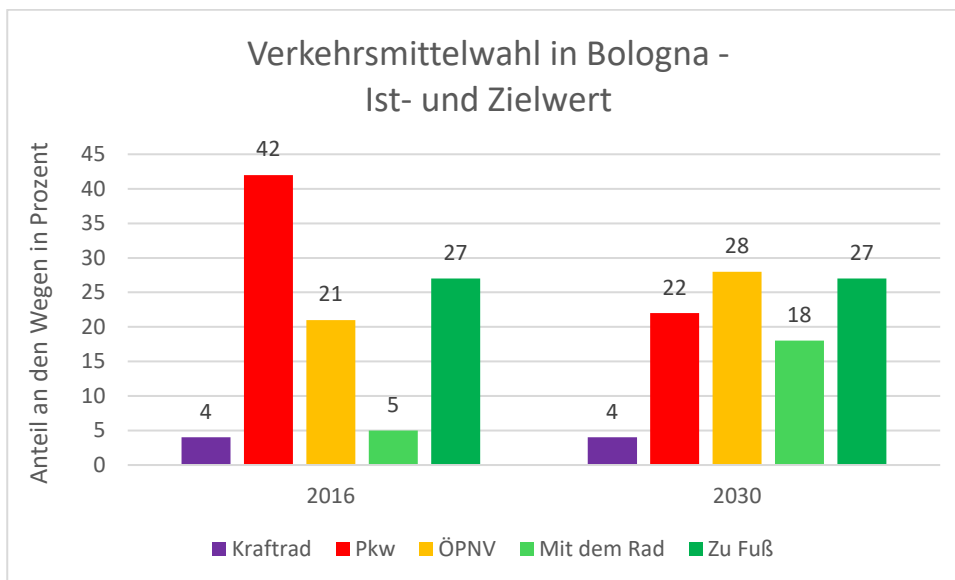


Abbildung 2.6: Verkehrsmittelwahl in der Stadt Bologna (Zahl der Wege) – Stand 2016 und Zielwert 2030 gemäß dem PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile („NUMP Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan der Metropolisstadt¹² Bologna)

Angestrebt ist danach fast eine Halbierung des MIV (Pkw und Krafträder) – im Wesentlichen durch den nahezu vierfachen Anteil des Radverkehrs.

Aktuelle Zwischenergebnisse liegen für das Jahr 2022 vor (PUMS/ Monitoraggio Biennale 2021_2022 – NUMP Monitoring 2021/2022 – https://pumsbologna.it/Engine/RAServeFile.php/f-monitoraggio_2021_2022/pums_monitoraggio_report_web.pdf). Die Änderung der Verkehrsmittelwahl ist leider nur für die Wege zur Arbeit und zum Studium angegeben – für diesen Mobilitätszweck hat sich z.B. der Anteil der Wege mit dem Fahrrad von 7,7% (2015) auf 11,2% (2022) erhöht, nach einem Höchstwert von 12,5% (2018). Bologna muss also seine Anstrengungen deutlich verstärken, um das Ziel 2030 zu erreichen. Es ist zu hoffen, dass das Konzept „Città 30“ dazu einen relevanten Beitrag leistet.

2.14. Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger im Straßenverkehr

Empfehlungen des 63. Deutschen Verkehrsrgerichtstags vom 29. bis 31. Januar 2025 in Goslar (<https://deutscher-verkehrsrgerichtstag.de/pages/dokumentation/aktuelle-empfehlung.php>)

Eines der Themen des Verkehrsrgerichtstags war die Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger. Die Empfehlungen des entsprechenden Arbeitskreises waren:

„Der Fußverkehr ist zu stärken und als gleichberechtigte Verkehrsart anzuerkennen. Die Attraktivität des Fußverkehrs ist zu steigern. Die Anzahl der Unfälle mit Fußgängern muss deutlich gesenkt werden („Vision Zero“)“

Dazu werden konkrete Vorschläge gemacht wie die Erhöhung der Kontrolldichte und des Sanktionsniveaus und die konsequente Ahndung von Regelverstößen.

Der Arbeitskreis schlägt zudem im Rahmen der aktuell weitergeführten Diskussion über die Straßenverkehrsordnung vor:

*„Der Arbeitskreis würdigt die Bemühungen des Bundes und der Länder, den Handlungsspielraum der Kommunen im Straßenverkehrsrecht zu erweitern. Dennoch wird die Bundesregierung aufgefordert, diesen auch für präventive Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu öffnen, insbesondere bei Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der **besondere Gefährdungsnachweis**¹³ in § 45 Abs. 9 S. 3*

¹² Die Metropolitanstadt Bologna umfasst die ehemalige Provinz Bologna mit insgesamt knapp über 1 Mio. Einwohner und einer Fläche von 3703 km² und 55 Gemeinden, im Vergleich zur Stadt Bologna mit etwa 390.000 Einwohnern (Ende 2024) und 141 km²)

¹³ Hervorhebung durch den ALD

StVO [der z.B. die Einführung von Tempo 30 erschwert] **ist zu überdenken**¹⁴. Zudem wird der Gesetzgeber aufgefordert, den Vorrang des Fußverkehrs in § 9 Abs. 3 S. 3 StVO zu stärken und zu verdeutlichen.“

2.15. Gesundheitsschädlicher Verkehrslärm: Deutsche Umwelthilfe geht rechtlich gegen 25 Städte vor

Die DUH hat ihre Rechtsverfahren gegen Gebietskörperschaften (Städte und Regierungsbezirke), die ihrer Verpflichtung zur Lärmaktionsplanung nur unzureichend nachgekommen sind, im Januar 2025 ausgeweitet. Nach den bereits im Dezember 2024 eingeleiteten Rechtsverfahren gegen 21 Städte (siehe ALD-Newsletter 4/2024) sind weitere gegen Mannheim, Baden-Baden, Hameln, Sindelfingen und Regierungsbezirk Darmstadt auf den Weg gebracht worden (Quelle: Pressemitteilung der DUH vom 26.02.2025, <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/gesundheitschaedlicher-verkehrslaerm-deutsche-umwelthilfe-klagt-gegen-mannheim-baden-baden-hameln/>).

Von den 25 Rechtsverfahren der DUH sind jetzt betroffen: Aalen, Baden-Baden, Bergisch Gladbach, Brandenburg a.d. Havel, Bremerhaven, Darmstadt (Regierungsbezirk), Essen, Filderstadt, Frankfurt (Oder), Freiburg, Hameln, Hildesheim, Kiel, Lörrach, Ludwigshafen, Mannheim, Neubrandenburg, Ravensburg, Rostock, Saarbrücken, Sindelfingen, Stuttgart, Ulm, Waiblingen, Würzburg.

Die DUH hat sich bei fünf Kandidaten zur Klage entschieden. Sie teilt mit:

„Als ein Ergebnis kann dennoch festgehalten werden, dass einige Städte anscheinend aufgrund des Drucks durch unsere Anträge wenige Wochen nach Eingang dieser die Entwürfe ihrer Lärmaktionspläne veröffentlicht und Öffentlichkeitsbeteiligungen gestartet haben.“

Zu den Details in Mannheim, siehe <https://www.mannheim24.de/mannheim/deutsche-umwelthilfe-zieht-gegen-mannheim-vor-gericht-laermschutz-gesundheitsgefaehrdend-massnahmen-laerm-belaestigung-93595204.html> (Stand:27.02.2025):

„Eine Sprecherin der Stadtverwaltung Mannheim betonte, dass der Stadt der Lärmschutz sehr wichtig sei. Das Verfahren zur Erstellung des Neuen Lärmaktionsplans läuft bereits und die Stadt beabsichtigt, den Plan Anfang Juli im Gemeinderat zu verabschieden. So lange will die DUH ihre Klage aufrechterhalten. Laut der Stadt haben die veränderten Vorgaben zur Datenerhebung und -berechnung die Erstellung des Plans in den meisten Städten verzögert.“

Und zu Filderstadt:

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.nach-drohung-der-umwelthilfe-filderstadt-macht-beim-laermaktionsplan-kurzen-prozess.392c108a-6cde-487c-ba01-73dc144447fd.html> (27.02.2025)

„Die Kuh ist vom Eis: Filderstadt hat mehr Lärmschutz auf den Weg gebracht und entgeht so wohl einer juristischen Auseinandersetzung mit der Deutschen Umwelthilfe. Mancher im Gemeinderat fühlt sich aber vor den Kopf gestoßen.

Plötzlich ging alles ganz schnell. Monatelang ist im Filderstädter Gemeinderat um die Fortschreibung des Lärmaktionsplans gerungen worden – Ablehnung des vorberatenden Technischen Ausschusses inklusive –, in der jüngsten Sitzung war das Thema dann zügig durch. Der neue Maßnahmenkatalog, der ausweist, wie und wo in der Stadt Verkehrslärm durch Tempo 30 und neue Straßenbeläge reduziert werden kann, kann aufgesetzt werden.“

2.16. Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“

Die Ergebnisse der 3. Konferenz der Initiative, über die der ALD schon berichtet hatte (Newsletter 4/2024, Abschnitt 2.13. 3. Online-Konferenz der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ zum neuen Straßenverkehrsrecht) sind jetzt online, siehe <https://lebenswerte-staedte.de/de/> mit aktuell (15.03.2025) **1.130** Städten, Gemeinden, Landkreisen und einem Regionalverband.

¹⁴ Hervorhebung durch den ALD

Die Präsentationen der Konferenz:

- Novellierung der StVO
[Präsentation von Anne-Christin Beutel \(Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Referat „Ordnung des Straßenverkehrs \(Verhaltensrecht\)“\)](#)
- Straßenverkehrsrechtsreform [StVG und StVO auf neuen Pfaden?]
[Präsentation von Diether Schönfelder \(Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende\)](#)
- Die StVO-Novellierung 2024 aus Sicht der Landeshauptstadt München
[Präsentation von Dirk Voitel \(Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, Abteilungsleiter „Grundsatzaufgaben und Dauerhafte Verkehrsanordnungen“\)](#)
- Hintergrund der Reform des Straßenverkehrsrechts
[Präsentation von RA Dr. Roman Ringwald, Kanzlei Beck Büttner Heldt \(BBH\)](#)
- Ergebnisse der Slido-Umfrage
<https://lebenswerte-staedte.de/images/pdf/konferenz24/3.%20Online-Konferenz%20slidore-sults.pdf>

2.17. Vorschläge der Agora Verkehr für die Verkehrswende in der kommenden Legislaturperiode

Die Agora Verkehrswende hat in ihrem Politikpapier „Kabinetstück Verkehrswende. Empfehlungen für ressortübergreifenden Klimaschutz im Verkehr als Wegbereiter für Wettbewerbsfähigkeit und soziale Gerechtigkeit“ vom Februar 2025 Vorschläge für die kommende Legislaturperiode des Bundes publiziert (siehe https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2025/Kabinetstueck%20Verkehrswende/121_Kabinetstueck-Verkehrswende.pdf). Sie betont, dass es wichtig sei, die Verkehrswende als „Gemeinschaftswerk der Bundesregierung einzurichten“, daher der Begriff Kabinetstück.

Die Agora Verkehrswende macht auch Vorschläge, die den Schutz vor Lärm betreffen:

*„Deshalb ist es sinnvoll, für die Finanzierung des Substanzerhalts der Straßen, neben dem bestehenden Lkw-Maut-System, ein ebenfalls fahrleistungsabhängiges Pkw-Maut-System aufzubauen. Die neue Pkw-Maut sowie die bestehende Lkw-Maut werden auf Straßen erhoben. Die Bundesregierung bereitet eine stufenweise Einführung noch in dieser Legislaturperiode vor. Während die Infrastrukturkomponente der Pkw-Maut für den Infrastrukturerhalt genutzt wird, lassen sich die Einnahmen aus der Bepreisung von Luftschadstoffen, **Lärm** sowie Natur- und Landschaftsverlust für den Ausbau der Alternativen zum privaten Pkw einsetzen.“*

„Ambitionierter Lärmschutz: Die Bundesregierung erkennt an, dass der motorisierte Individualverkehr mit zahlreichen Folgekosten für die Gesundheit von Menschen einhergeht und dass es oftmals einkommensarme Gruppen sind, die besonders stark unter Verkehrslärm und Luftverschmutzung leiden. Die Bundesregierung verpflichtet sich zu den EU-Lärmschutzzielen 2030, nach denen die Zahl der vom Verkehrslärm betroffenen Bürger:innen um 30 Prozent sinken soll. Die Bundesregierung setzt den bereits vorliegenden Vorschlag¹⁵ zu einem Lärmschutzgesetz um und fördert verbindliche Lärmaktionspläne. So hilft sie Ländern und Kommunen dabei, Maßnahmen zur Lärmreduzierung umzusetzen. Effektiver Schutz sowie Förderung von Gesundheit auch im Verkehrssektor tragen dazu bei, lokale Lebensqualität und somit auch Standortattraktivität zu erhöhen und Krankheitskosten für Krankenkassen und Arbeitgeber zu senken.

Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts: Die in der letzten Legislatur neu aufgenommenen Ziele im Straßenverkehrsrecht (Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung) werden in der kommenden Legislatur von den Kommunen in die Praxis umgesetzt. Die neue Bundesregierung denkt die Novelle nun konsequent zu Ende: Dafür stärkt sie die kommunale Handlungsfreiheit noch weiter und stellt neben das Prinzip der Gefahrenabwehr die Prinzipien von

¹⁵ Gemeint ist der Entwurf des „Gesetzes zum Schutz vor gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen“ als „Siebenter Teil des BImSchG – Lärmschutzgesetz“ in dem Forschungsbericht des UBA „Gesamtlärbewertung – Umsetzungskonzept und Planspiel“ vom Februar 2023 (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/gesamtlarmbewertungsumsetzungskonzept-planspiel>, Texte | 28/2023). Siehe auch ALD-Newsletter Nr. 1/2023, Abschnitt 2.4. Gesamtlärbewertung.

Prävention und Prognose bei der kommunalen Verkehrsplanung: Sie fasst die unübersichtliche Norm des Paragraph 45 Absatz 9 StVO neu, streicht Paragraph 45 Absatz 9 Satz 3 StVO¹⁶.“

„Null Verkehrstote als Ziel in StVG und StVO: Da die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs große Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat, vor allem auf die der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, definiert die Bundesregierung **Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit**. Sie ermöglicht den Kommunen, in Ausnahmefällen Tempo 50 an Hauptverkehrsstraßen anzuordnen, solange dies die Sicherheit nicht beeinträchtigt.

Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen und Landstraßen: Die Bundesregierung führt eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von höchstens 130 km/h auf Autobahnen und von höchstens 80 km/h auf Landstraßen ein. Dies erhöht die Verkehrssicherheit und kann die Anzahl der Verkehrstoten auf den Straßen drastisch reduzieren. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung erleichtert außerdem den Betrieb automatisierter Fahrzeuge, die ebenfalls die Verkehrssicherheit erhöhen, und spart CO₂-Emissionen.“

Aus Sicht des ALD sind die Vorschläge der Agora Verkehr zu begrüßen. Sie entsprechen in weiten Teilen anderen Konzepten zur Minderung des Verkehrslärms (Umweltbundesamt, Sachverständigenrat für Umweltfragen – siehe das Umweltgutachten von 2020

(https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kap_05_Weniger_Verkehrslaerm.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

2.18. Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

In der zum 2. Oktober 2024 novellierten Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (BGBl. 2024 I Nr. 299) haben sich erhebliche Änderungen ergeben, vor allem in Hinblick auf die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO (beispielsweise zum Schutz vor Verkehrslärm). Um Rechtssicherheit beim Vollzug der StVO zu schaffen, wird aktuell auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geändert.

Die Bundesregierung hat dazu einen umfangreichen Entwurf vorgelegt (siehe https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2025/0001-0100/50-25.pdf?__blob=publicationFile&v=1), der dem Bundesrat zugeleitet wurde.

Im Detail geht es z.B. darum, wie Tempo 30

- im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen,
- entlang hochfrequentierter Schulwege,
- und vor an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z.B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern

eingerrichtet und beschildert werden soll.

Der Bundesrat hat auf seiner Sitzung am 21.03.2025 zur Novellierung Stellung genommen und zahlreiche Änderungsvorschläge eingebracht (siehe https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2025/0001-0100/50-1-25.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

2.19. Nationale Fußverkehrsstrategie

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Februar 2025 zum ersten Mal eine nationale Fußverkehrsstrategie veröffentlicht (siehe https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile).

¹⁶ „Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Die Strategie „verfolgt das Ziel, das Zufußgehen als zentralen Bestandteil der multimodalen Mobilität zu stärken und dadurch den Anteil des Fußverkehrs zu steigern.“

Sie verweist auf die hohe Bedeutung des Fußverkehrs für die Mobilität und zitiert die vom BMDV in Auftrag gegebenen Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ (siehe https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile) aus dem Jahr 2017. Diese zeigt, dass das Zufußgehen in Deutschland die beliebteste Mobilitätsform ist: 83 Prozent der Menschen ab 14 Jahren gehen gerne oder sehr gerne zu Fuß (Grafik S. 127 – die entsprechenden Werte für das Auto sind 77%, das Radfahren 60% und für den ÖPNV 34%; vgl. die deutlich abweichende Priorisierung in München [siehe in diesem Newsletter der Beitrag 2.20 „Wie München unterwegs ist“ mit 88/56/77/65 %]

Im Folgenden wird auf expliziten Aussagen für den Schutz vor Lärm hingewiesen.

Die Strategie hebt die herausragende Qualität dieser Mobilitätsform – auch in ihrer Bedeutung für den Schutz vor Lärm – hervor:

„Im Vergleich zu anderen Fortbewegungsarten kommt das Zufußgehen mit geringem Infrastrukturbedarf aus, benötigt keine externe Energie und verursacht weder Lärm noch Emissionen. Es ist ressourcenschonend und klimafreundlich. Zufußgehen trägt zudem dazu bei, die Abhängigkeit von motorisierten Fortbewegungsmitteln zu reduzieren, was langfristig den Ressourcenverbrauch senkt und den Druck auf die Umwelt verringert. Ziel ist daher auch die Schonung natürlicher Ressourcen.“

Sie stellt eine Prioritätenliste für die Aufteilung des öffentlichen Straßenraums auf:

„Bei der Fußwegeplanung sollte insbesondere das Planungskonzept „von außen nach innen“ berücksichtigt werden. Dies bedeutet, zunächst die Gehwege in angemessener Breite, dann die Flächen für den Radverkehr und zuletzt die für den motorisierten Verkehr zu planen. So kann der vorhandene Stadt- und Verkehrsraum gerecht verteilt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.“

Auch der Schutz vor Lärm sollte bei der Planung der Infrastruktur des Fußverkehrs beachtet werden:

„Neben der objektiven und subjektiven Sicherheit sollte auf den Wegen mit geeigneter Wegführung und Infrastruktur für ausreichend Schutz vor sensorischen Einflüssen gesorgt werden wie z.B. Wind, Niederschlag, Hitze, Staub, Lärm. In diesem Zusammenhang sind auch die Verkehrsberuhigung sowie die Gestaltung des Straßenraum mit Raum für Bäume und die aktive Mobilität wichtige Maßnahmen.“

Es sei ergänzend an den großen Fußgänger Johann Gottfried Seume erinnert, der es 1805 im Kutschenzeitalter in seinem Vorwort zu seiner Schrift "Mein Sommer" (siehe <http://www.zeno.org/Literatur/M/Seume,+Johann+Gottfried/Reisebeschreibungen/Mein+Sommer>) so – zwar noch nicht gendergerecht - formulierte:

„Ich halte den Gang für das Ehrenvollste und Selbständigste in dem Manne und bin der Meinung, daß alles besser gehen würde, wenn man mehr ginge. Man kann fast überall bloß deswegen nicht recht auf die Beine kommen und auf den Beinen bleiben, weil man zuviel fährt. ... Fahren zeigt Ohnmacht, Gehen Kraft.“

2.20. Wie München unterwegs ist

Die Landeshauptstadt München hat aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten ihrer Einwohner im Februar 2025 veröffentlicht (siehe <https://ru.muenchen.de/pdf/2025/ru-2025-02-07.pdf>).

Detaillierte Ergebnisse wurden auf der Pressekonferenz des Mobilitätsreferats „Wie München unterwegs ist – die neuen Zahlen“ am 07. Februar 2025 vorgestellt (siehe <https://muenchenunterwegs.de/content/3099/download/2025-02-07-pk-mobilitatsverhalten-final-pressemappe.pdf>).

Abbildung 2.7 zeigt die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl von 2002 bis 2023 (Zahl der Wege des Verkehrs der Einwohner, also ohne den der Einpendler oder Durchfahrenden).

Quelle für die Jahre 2002 bis 2011 ist der Vortrag von G.-F. Koppen (2013): „Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Landeshauptstadt München“ auf der ALD-Veranstaltung „Laute Straßen – leise Politik“ am 16.10.2013 in München (http://www.ald-laerm.de/downloads/veranstaltungen-des-ald/03_Koppen_LauteStraßen-leisePolitik.pdf) (auf Anfrage erhältlich).

Quelle für die Jahre 2017 und 2023 ist das „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) der TU Dresden.

Da die Erhebung der Verkehrsmittelwahl methodisch komplex ist, sind bei Zeitreihen mit unterschiedlichen Verfahren auch gewisse methodische Abweichungen möglich.

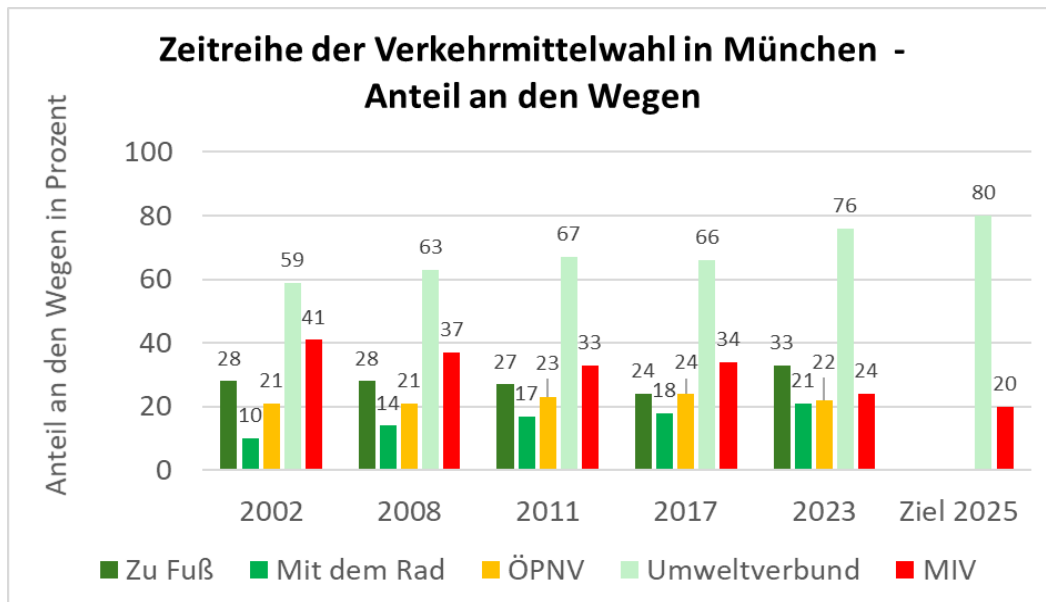


Abbildung 2.7: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in München von 2002 bis 2023 (Zahl der Wege); MIV – Motorisierter Individualverkehr

Im Jahr 2023 wurde das Münchener Mobilitätsziel für 2025 fast erreicht (siehe <https://muenchen-unterwegs.de/2035>, „Als konkretes Ziel sieht die Mobilitätsstrategie deshalb vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr, sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden“): Dazu tragen im langfristigen Verlauf vor allem der emissionsarme Fuß- und Radverkehr bei, dessen gemeinsamer Anteil im Vergleich mit 2001 von 38 auf 54% angestiegen ist und damit u.a. einen Beitrag zu Minderung des Verkehrslärms leistet. Im Jahr 2023 hat Corona-Pandemie durch die Home-Office-Regelungen zu der Reduzierung der motorisierten Verkehre (MIV, ÖPNV) beigetragen. Auch die häufigere Nutzung neuer Verkehrsarten und -konzepte (E-Bikes, Sharing usw.) trägt zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei. Fragt man die Menschen in München, wie gern sie sich mit den verschiedenen Verkehrsarten bewegen, liegt das Zufußgehen mit 88% und das Radfahren mit 77 % vor der Nutzung des ÖPNV (65%) und dem Schlusslicht MIV (56 %).

In diesem Frühjahr sind weitere Publikationen zu aktuellen Mobilitätsdaten veröffentlicht worden. So stellte die TU Dresden die Ergebnisse ihres „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen“ auf einer Tagung am 25.03.2025 in Dresden vor (siehe das Programm unter <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2023/abschlusskonferenz>). SrV 2023 umfasst „fast 500 Städten, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.“

Die Publikation der großen, deutschlandweiten Erhebung des Bundesverkehrsministeriums BMDV zur „Mobilität in Deutschland 2023“ wurde mit der Abschlusskonferenz am 25. und 26.03.2025 in Berlin eröffnet (https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/mid_abschlussveranstaltung.html).

Der ALD wird im nächsten Newsletter über die aktuellen Mobilitätsdaten berichten.

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Save the Date: „Ruhe, bitte!“ – Gemeinsam Lärmaktionsplanung effektiver gestalten am 28. Mai 2025 in Berlin

Die Deutsche Umwelthilfe und der ökologische Verkehrsclub VCD laden zu dieser Veranstaltung in die Bundesgeschäftsstelle der Deutschen Umwelthilfe e.V., Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, ein. Sie findet am 28.05.2025 in Präsenz in Berlin von 9:30 Uhr bis 15:30 Uhr statt. Um Anmeldung bis einschließlich 16.05.2025 wird gebeten (unter <https://www.duh.de/informieren/verkehr/ruhe-bitte/veranstaltung-ruhe-bitte/>). Die Teilnahme ist gebührenfrei.

Die Veranstalter möchten „mit Stakeholdern Erfahrungen und Ideen auszutauschen.“ Sie „wollen mit Akteur*innen und Lärmexpert*innen der zuständigen Behörden und Ministerien, mit Mitgliedern des Deutschen Bundestages, Verbänden und Interessierten diskutieren, welche Erfahrungen aus der letzten Runde der Lärmaktionsplanung gezogen werden können.“ Sie „möchten mit dieser Veranstaltung Vernetzung erleichtern und Impulse für effektive Lärmaktionsplanung geben.“

3.2. Urban Sound Symposium 2025, 28.–30. April 2025 in Dübendorf (Schweiz)

Die Schweizer EMPA – Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt lädt zu diesem 3tägigen Symposium an ihrem Sitz in Dübendorf bei Zürich ein.

Einzelheiten der Tagung sind unter <https://urban-sound-symposium.org/> zu erhalten (Programm, Anmeldung, Kosten)

Themen des Symposiums sind:

„Das Urban Sound Symposium ist eine Konferenz, die sich den Herausforderungen von Schall und Lärm im urbanen Raum widmet. Die Hauptthemen sind urbane akustische Planung und Gestaltung, urbane Schallausbreitung und -kontrolle, urbane Soundscape-Analyse und lärmpolitische Fragen. Das Symposium richtet sich an ein interdisziplinäres Publikum aus Akustikern, Architekten und Planern, um wissenschaftliche Erkenntnisse sowie zielgerichtete Minderungskonzepte zu diskutieren. Ziel der Konferenz ist es, den Austausch von Praktikern und Experten aus aller Welt zu fördern, die in ihrer beruflichen Tätigkeit mit urbanem Schall konfrontiert sind.“

3.3. 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. Allerdings gibt es zur Lärmaktionsplanung und zu Tempo 30 in den Innenstädten aktuell eine Fülle von Berichten, die wir deshalb nur exemplarisch darstellen können.

SWR, 23.01.2025: Krachende Lebensfreude – Happy Hour in Paris

Der Unter diesem Titel hat die Süddeutsche Zeitung vom 23.01.2025 über ein paradoxes Phänomen der Lärmbekämpfung in Paris berichtet (online <https://www.sueddeutsche.de/politik/lebensfreude-paris-terrassenkultur-stadt-li.3187389?reduced=true> – Artikel nicht kostenlos verfügbar).

Der **Verkehrslärm** der Stadt ist durch vielfältige Maßnahmen deutlich zurückgegangen.

„Die sozialistische Bürgermeisterin Anne Hidalgo, die im kommenden Jahr aufhört, und ihr Vorgänger Bertrand Delanoë haben Paris seit 2001 nach und nach in eine Radstadt verwandelt und haben dafür den motorisierten Individualverkehr radikal eingeschränkt. Da gleichzeitig die Anzahl elektrischer Autos und Motorräder zugenommen hat, ist die Lärmbelastung durch Motoren im Pariser Zentrum markant zurückgegangen.“

(siehe auch den Beitrag im ALD-Newsletter 4/2024 „Spiegel online vom 01.11.2024: „Paris verbannt Pkw-Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum“ <https://www.spiegel.de/auto/frankreich-paris-verbannt-pkw-durchgangsverkehr-aus-dem-stadtzentrum-a-71ade922-2110-4342-90a5-4b407361be85>)

In Paris galt schon immer

„Wenn der Abend über Paris kommt, füllen sich draußen die Bars und Bistros.“

„Nun berichtet Le Monde, dass der **Lärm, der von den Terrassen kommt**, im Ohr der Anwohner mittlerweile den Krach und den Ärger ersetzt hat, den früher die Autos verursacht hatten. Die Zeitung zitiert aus einer Studie. Und das ist schon eine bedenkenswerte, auch etwas verstörende Erkenntnis. Man muss dazu wissen, dass die Franzosen, wenn sie Lärm meinen, „pollution sonore“ sagen, also: Soundverpestung. Als würde das Geräusch, das vom Menschen kommt, zumal dem fröhlichen, die Umwelt ähnlich belasten wie das von Motoren. Oder mehr: Es stört den Schlaf gar noch akuter als das monotone Dröhnen eines Benziners. Findet wenigstens die Vereinigung „Droit au sommeil“, Recht auf Schlaf.“

„Der Lärm der ausgedehnten Happy Hour nervt manche Anwohner mittlerweile mehr als früher die Autos.“

Siehe auch die detaillierten Informationen der Initiative „Droit au sommeil“, „Recht auf Schlaf“: <https://droitausommeil.fr/a-propos-de>.

„Das im Januar 2020 gegründete Kollektiv zielt darauf ab, das Bewusstsein der Behörden zu schärfen:

- die WICHTIGKEIT des Problems des nächtlichen Lärms in Paris,
- SCHWIERIGKEITEN, auf die die Opfer bei der Lösung stoßen,
- im NOTFALL müssen Lösungen gefunden werden, die es den Bürgern ermöglichen, schnell wieder einzuschlafen, bevor sich ihr GESUNDHEITSZUSTAND verschlechtert.

Indem wir den Parisern, die Opfer von Lärmbelästigung sind, Gehör verschaffen, möchten wir auch den Betrieben ermöglichen, sich ihrer Schäden bewusst zu werden und sie auf Wunsch mit den Opfern in Kontakt zu bringen, um einen Dialog zu schaffen und Lösungen zu finden.“

Der Ansatz, für den Notfall Lösungen bereit zu stellen, „die es den Bürgern ermöglichen, schnell wieder einzuschlafen, bevor sich ihr Gesundheitszustand verschlechtert“ dürfte kaum durch die Lärmwirkungsforschung gestützt werden.

Der ALD hat mit seinem Panel „Clubgeräusche“ (<https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2024/ald-panel-clubgeraeusche>) den nicht nur in Paris bestehenden Konflikt zum Anlass genommen, die Suche nach Lösungen für den Bereich der Clubs durch den Dialog zwischen den Betreibern, der Verwaltung und den Betroffenen voran zu bringen.

Zum Problem des Nachtlärms in Paris, siehe auch

<https://www.paris.fr/pages/la-gentillesse-un-outil-de-mediation-pour-des-nuits-parisiennes-plus-apaisees-29154>

<https://www.paris.fr/pages/bruit-et-nuisances-sonores-162#le-plan-d-amelioration-de-l-environnement-sonore-2021-2026>

<https://urbact.eu/sites/default/files/2024-05/Cities%20After%20Dark%20-%20Baseline%20Study.pdf> (EU-Projekt „Cities After Dark“ - Baseline Study and Network Roadmap)

ARD Tagesschau, 24.03.2025: Die Verkehrswende geht in Paris weiter

Die Pariserinnen und Pariser haben am 13.03.2025 dafür gestimmt, 500 neue autofreie Straßen zu schaffen (Quelle: ARD Tagesschau online vom 24.03.2025 „Pariser stimmen für 500 Straßen ohne Autos“, <https://www.tagesschau.de/ausland/europa/frankreich-paris-strassen-buergerbefragung-100.html>).

„In Paris haben Bürgerinnen und Bürger dafür gestimmt, Hunderte Straßen der Stadt für Autos zu sperren. Bei einer Bürgerbefragung sprach sich eine Mehrheit dafür aus, 500 neue autofreie Straßen zu schaffen.“

Allerdings: „An der Abstimmung beteiligten sich gerade einmal vier Prozent der knapp 1,4 Millionen eingetragenen Wählerinnen und Wähler.“

„Das Pariser Rathaus hatte das Votum auch zu einer Wahl für oder gegen **Lärmbelästigung** und Verschmutzung erklärt. Hidalgo [die sozialistische Bürgermeisterin von Paris] betonte, man könne mit der Straßenbegrünung auch gegen die Folgen des Klimawandels vorgehen.“

Damit kann die Stadt ihre ambitionierte Politik der Verkehrswende – vor allem die Förderung des Umweltverbunds – fortsetzen (siehe z.B. ALD-Newsletter 4/2024, Spiegel online vom 01.11.2024: „Paris verbannt Pkw-Durchgangsverkehr aus dem Stadtzentrum“ und die Übersicht über die bisher ergriffenen Maßnahmen in ARD Tagesschau online vom 23.03.2025 „Geht die Verkehrswende in Paris weiter?“, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/paris-verkehrskonzept-100.html>).

Thüringer Allgemeine - Nordhausen vom 18.02.2025: „Tempo 30 auf großen Straßen in Nordhausen ist vom Tisch (Seite 14 / Lokalnachrichten)

„Antrag von AfD und CDU im Stadtrat erfolgreich

Nordhausen: In der Debatte um Tempo 30 auf großen Einfallstraßen von Nordhausen haben sich AfD und CDU durchgesetzt. Im Stadtrat sorgten beide Fraktionen mit ihrer Mehrheit von 18 Stimmen dafür, dass aus dem Lärmaktionsplan entsprechende Tempo-30-Prüfaufträge für die Grimmelallee, die Helmestraße und die Freiherr-vom-Stein-Straße gestrichen werden. Wilma Busch (Grüne) hatte vor der Abstimmung vergebens darum geworben, die Geschwindigkeitsreduktion zumindest in Erwägung zu ziehen: «Es geht nicht nur um weniger Lärm, sondern auch um mehr Sicherheit.»

Der Leiter des Stadtentwicklungsamts, Martin Juckeland, meinte indes, «wahrscheinlich führe Tempo 30 nur zu marginalen Verbesserungen in puncto Lärm, zudem sei dessen Genehmigungsfähigkeit bei der Landesstraßenbaubehörde fraglich».

NDR, 17.01.2025 „Vorreiterrolle: Stadt Hannover weitet Tempo-30-Zonen aus“

Unter diesem Titel berichtet der NDR über die Einführung von T30-Anordnungen auf Hauptverkehrsstraßen in Hannover (https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_weser-leinegebiet/Vorreiterrolle-Hannover-weitet-seine-Tempo-30-Zonen-aus,tempolimit380.html vom 17.01.2025)

„Hannover setzt als erste deutsche Großstadt auf längere Tempo-30-Zonen [gemeint sind wohl eher Einzelanordnungen] auf Hauptverkehrsstraßen. Auf zwei Strecken gelten diese ab sofort. Die Stadt prüft, ob das auch auf weiteren Straßen möglich ist.

Autofahrer müssen in Hannover auf dem Altenbekener Damm in der Südstadt und auf der Walderseestraße in der List ab sofort langsamer fahren. Das teilte die Stadt am Dienstag mit. In kurzen Abschnitten gab es auf den beiden Strecken bereits 30er-Zonen, etwa vor Schulen. Die Stadt nutzt nun eine Reform des Straßenverkehrsrechts vom vergangenen Herbst. Dadurch ist es erlaubt, die kurzen 30er-Abschnitte unter gewissen Umständen miteinander zu verbinden. Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay (Grüne) erhofft sich dadurch **weniger Lärm**, weniger Unfälle und mehr Lebensqualität in den Wohnvierteln. Die Stadtverwaltung prüft, auch auf weiteren Hauptverkehrsstraßen längere Tempo-30-Zonen einzurichten.“

MDR, 09.02.2025: Stille Stunde im Supermarkt

Der MDR berichtet über die Einführung einer Stillen Stunde in einem Supermarkt in Bischofswerda (MDR „Leise statt laut: Supermarkt in Bischofswerda erleichtert sensiblen Menschen das Einkaufen“, <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen/bautzen/bautzen-hoyerswerda-kamenz/stille-stunde-supermarkt-autismus-bischofswerda-100.html>, 09.02.2025):

„Immer dienstags wird es in einem Edekamarkt in Bischofswerda ganz leise. Hier wurde die sogenannte 'Stille Stunde' eingeführt. Sie soll geräuschempfindlichen Menschen, wie beispielsweise Autisten, beim Einkaufen helfen. Viele Kunden nutzen das Angebot gern, auch wenn sie nicht geräuschsensibel sind. Auch die Belegschaft genießt die Ruhe.“

„Jeden Dienstag zwischen 11 und 12 Uhr gibt es nun in dem Supermarkt an der Stolpener Straße keine Musik, keine lauten Durchsagen, gedämpfte Kassengeräusche. Die Mitarbeitenden sprechen leise, vermeiden lärmende Arbeiten und verräumen keine Ware.“

„«Für Menschen mit Autismus, Epilepsie, psychischen Erkrankungen und anderen Sinnesbeeinträchtigungen sei Einkaufen oft mit großen Belastungen verbunden», sagt David Grahl von ‚Bischofswerda Inklusiv‘. Viele seien von den vielen Reizen überfordert.“

„Manchen geht die «Stille Stunde» aber nicht weit genug: «Einige würden gerne die 'Stille Stunde' auf einen 'Stillen Tag' ausgeweitet haben, aber das geht nicht, weil wir nicht einen ganzen Tag lang alles so leise machen können oder die Ware unausgepackt lassen können», erklärt [Inhaber] Maik Kurth.“

Göttinger Tageblatt, 15.02.2025: Tempo 30 sollte Regel statt Ausnahme sein

Das Göttinger Tageblatt vom 15.02.2025, Seite 17 / REGION kommentiert die Aufhebung einer Tempo-30-Anordnung in der Nacht in Diemarden (Kreis Göttingen).

„Weil ein geblitzter Autofahrer geklagt hat, gilt in der Ortsdurchfahrt Diemarden (Kreis Göttingen) nachts Tempo 50 statt 30. Eine klare Regelung würde hier viel Ärger ersparen, meint Tageblatt-Redakteurin Elena Everding.“

Die Einwohner von Diemarden in der Gemeinde Gleichen staunten nicht schlecht, als sie neue Schilder an ihrer Ortsdurchfahrt erblickten: Unter den Tempo-30-Schildern hängt seit Ende Januar [2025] der Zusatz ‚6 bis 22 Uhr‘. Nachts dürften Autofahrer somit mit 50 Kilometern pro Stunde durch den Ort fahren – zum Leidwesen einiger Anwohner, die um ihre Nachtruhe fürchten.

Die Begründung des Landkreises Göttingen: Ein Autofahrer wurde in Diemarden nachts von einem mobilen Blitzer erwischt und reichte Klage vor dem Verwaltungsgericht ein. Die Verkehrskommission prüfte daraufhin erneut das nächtliche Tempolimit und kam zu dem Schluss: Weil nachts keine Schul- und Kitakinder unterwegs sind, gebe es keine Grundlage für Tempo 30.

Rein formal hat das Ganze offenbar seine Richtigkeit. Gleichzeitig ist die Enttäuschung der Anwohner nachvollziehbar. Es hat eine gewisse Ironie, dass weiterhin nachts Tempo 30 gelten würde, hätte der Landkreis nicht die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung mit einem Blitzer kontrolliert.“

„Zu Recht fragen sich die Diemardener, wie es sein kann, dass Göttingen derweil Tempo 30 in den Nachtstunden auf einigen besonders lauten Hauptverkehrsstraßen plant. Hier hat die Verwaltung erkannt: Wenn Autos langsamer fahren, macht das die Straßen nicht nur für Kinder sicherer – was tagsüber sinnvoll ist. Auch gibt es weniger Verkehrslärm, worüber sich schlafende Anwohner freuen dürften.“

„Dabei gäbe es eine einfache Lösung für das Regel-Wirrwarr: Warum nicht innerorts Tempo 30 zur Regel, Tempo 50 zur Ausnahme machen? Das fordern nicht nur 1.000 deutsche Städte und Landkreise, sondern auch die Gewerkschaft der Polizei (GdP), die das mit der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer begründet.“

[siehe dazu in diesem Newsletter, Abschnitt 2.2]

Vielleicht hätte sich mit einer umfassenderen Begründung des Tempo-30-Limits eine rechtsichere Einrichtung der Geschwindigkeitsbegrenzung und damit eine Verbesserung der Sicherheit und auch eine Minderung von Umweltbelastungen wie Lärm erreichen lassen.

SWR, 08.01.2025 „Tempo 40 innerorts: Darum kämpft der OB von Esslingen für einheitliche Regeln“

Unter diesem Titel berichtet der SWR über eine abweichende Position in der aktuellen Debatte über eine gesenkte Regelgeschwindigkeit innerorts (<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/tempo-40-bundesweit-forderung-ob-esslingen-100.html> vom 08.01.2025):

„Wirrwarr auf deutschen Straßen. Mal gilt Tempo 30, dann 40, grundsätzlich 50. Wer soll da durchblicken, fragt der Esslinger Oberbürgermeister und fordert Tempo 40 als Regel bundesweit.“

„Drei Vorteile würden für ein bundeseinheitliches Tempo 40 auf Ortsdurchfahrten sprechen, so Oberbürgermeister Klopfer: «mehr Rechtsklarheit, mehr Sicherheit und weniger Verkehrslärm». Die bisherige Regelung habe hingegen vor allem zu einem Schilderwald geführt. Man achte fast mehr auf die ständig wechselnden Schilder als auf den Verkehr, moniert er.“

„Der Oberbürgermeister wünscht sich insgesamt mehr Entscheidungsfreiheit für Städte und Gemeinden. Bislang könne man lediglich Ausnahmen beantragen, mal wegen der Luftreinhaltung, mal wegen der Verkehrssicherheit und mal wegen des Lärms. Das führe zu einem Flickenteppich.“

„In Kirchheim am Neckar (Kreis Ludwigsburg) führt die Bundesstraße 27 mitten durch die Ortschaft. Hier gilt seit langem Tempo 30 für Lastwagen auf einer Gefällstrecke. Vor fünf Jahren wurde das Tempolimit ausgeweitet: Wegen Lärmschutz gilt seitdem für alle Verkehrsteilnehmer im Bereich der kompletten Ortsdurchfahrt Tempo 30. Bürgermeister Uwe Seibold (parteilos) spricht von einer großen Erleichterung für die Anwohnerinnen und Anwohner wegen der geringeren Lärmbelastung.

Ein weiterer positiver Nebeneffekt: Es sei mittlerweile viel leichter, die Bundesstraße zu überqueren als früher, als noch Tempo 50 galt. Das Tempolimit wird laut Bürgermeister Seibold im Großen und Ganzen gut eingehalten. Ein Grund dürften dabei auch die stationären Blitzer an der Ortsdurchfahrt sein.“

WDR, 05.03.2025 und Spiegel Nr. 13, 22.03.2025: Hupen gegen Tempo 30

Sowohl der WDR als auch der Spiegel berichten über diesen lautstarken Protest von Autofahrern gegen die Anordnung von Tempo 30 zum Schutz vor Verkehrslärm auf der Ortsdurchfahrt in Antfeld bei Brilon im Hochsauerland (Bundesstraße B7). Antfeld ist ein Ortsteil der Stadt Olsberg mit ca. 800 Einwohnern (siehe [wiki.de](https://www.wiki.de)).

WDR:

„Laut hupend gegen Tempo 30: Anwohner leiden unter Protest in Antfeld“
(<https://www1.wdr.de/nachrichten/westfalen-lippe/protest-tempo-30-b7-brilon-100.html> vom 05.03.2025)

Spiegel Nr. 13 vom 22.03.2025 „Die Hup-Bürger“

Tempo 30 gilt hier seit Ende Januar 2025 als Einzelanordnung (und nicht wie die Journalistinnen und Journalisten schreiben als Tempo-30-Zone) auf einer Länge von einem Kilometer.

Der Spiegel schreibt u.a.:

„Die Ruhestörung war verabredet. Zum Beweis zeigt jetzt [der Ortsvorsteher] die Aufforderung einer «Blitzergruppe» auf WhatsApp. Den Ort fortan hupend und mit hoher Drehzahl zu durchqueren, «damit die auch etwas von ihrem Lärmschutz haben!!!»“

Mithin ein gemeinschaftlich organisierter Verstoß gegen den §1(2) der StVO „Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Und der WDR:

"Wir haben nur den Lärmaktionsplan für die B7-Anwohner in Antfeld umgesetzt, den uns ein unabhängiges Ingenieurbüro empfohlen hat», sagt Olsbergs Bürgermeister Wolfgang Fischer und ist genau wie die Antfelder überrascht von der heftigen Reaktion der Pendler.“

"Das sind Gewohnheitsprozesse», sagt die Siegener Diplom-Psychologin Claudia Blumberg im Gespräch mit dem WDR. «Wir Psychologen wissen, das dauert sechs Wochen, zwölf Wochen, manchmal sogar ein ganzes Jahr, bis sich Menschen daran [an die Tempo-30-Regelung] gewöhnt haben.“