

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 4/2019



20. Dezember 2018

Liebe Abonentinnen und Abonnenten des ALD-Newsletters!

Wir senden Ihnen heute den 4. Newsletter des ALD im Jahr 2019 zu.

Dieser Newsletter informiert Sie im Wesentlichen über die drei Herbsttagungen des ALD. Über Rückmeldungen würden wir uns freuen.

Beiträge für den nächsten Newsletter Ihrerseits sind sehr erwünscht.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien viele Stille Nächte zum Jahreswechsel und ein gutes und gesundes Jahr 2020!

Ihre ALD-Leitung

Christian Beckert, Michael Jäcker-Cüppers, Dirk Schreckenber

Inhalt

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA	2
1.1. ALD-VERANSTALTUNG „MOTORRADLÄRM -BEEINTRÄCHTIGUNGEN UND LÖSUNGEN“ AM 21. OKTOBER 2019 IN STUTTGART	2
1.2. ALD-VERANSTALTUNG "LÄRMAKTIONSPLANUNG 3.STUFE" AM 27.SEPTEMBER 2019 IN BERLIN	5
1.3. ALD-VERANSTALTUNG „INNENSTADTVERDICHTUNG – BEDEUTUNG FÜR LEBENSQUALITÄT UND GESUNDHEIT“ AM 02.12.2019 IN HAMBURG	7
1.4. SAVE THE DATE GEMEINSAME ALD-VERANSTALTUNG „KAUF LEISE - BUY QUIET“ DES SÄCHSISCHEN UMWELTMINISTERIUMS (SMUL) UND DES ALD AM 27.02.2020 IN DRESDEN	12
2. THEMEN:	
UBA Forum Luftverkehr der Zukunft am 6. und 7.November 2019 In Berlin	12
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE:	
Und sie bewegt sich doch - Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Gesundheitsgefahren durch Lärm	14

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. ALD-Veranstaltung „Motorradlärm -Beeinträchtigungen und Lösungen“ am 21. Oktober 2019 in Stuttgart

Auf der gemeinsamen Veranstaltung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD) wurden die Probleme des Motorradlärms aus der Sicht der verschiedenen beteiligten Akteure (Betroffene, Politik, Verwaltung, Polizei, Verbände, Initiativen usw.) in 8 Präsentationen beschrieben. Technische, rechtliche, planerische und kommunikationsbezogene Lösungen des Problems wurden vorgestellt. Die fast 120 Teilnehmenden diskutierten diese Vorschläge intensiv.

Motorradlärm findet wachsende Aufmerksamkeit in der öffentlichen Diskussion. Dies zeigt sich auch daran, dass die Veranstaltung in Stuttgart ausgebucht war, obwohl im Jahr 2019 bereits mehrere Veranstaltungen dem Motorradlärm gewidmet waren.

Grußwort von Thomas Marwein, Lärmschutzbeauftragter der Landesregierung

Herr Marwein stellt die Aktivitäten zum Lärmschutz in Baden-Württemberg vor:

Baden-Württemberg hat im Bereich der Lärmbekämpfung eine Vorreiterrolle in Deutschland. Es ist das einzige Bundesland, das seit 2011 einen Lärmschutzbeauftragten hat. Das Land hat für die Lärmsanierung ihrer Landesstraßen die anspruchsvollsten Zielwerte in Deutschland (Auslösewerte von 65/55 tags/nachts) und vor kurzem hat Baden-Württemberg zusammen mit 35 Kommunen des Landes eine Lärmschutzinitiative zur Minderung des Motorradlärms gestartet (<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-und-kommunen-schliessen-sich-gegen-motorradlaerm-zusammen-1/>). Zurzeit werden programmatische Forderungen konzipiert, die im Frühjahr 2020 vorgestellt werden sollen.

Wachsender Widerstand der Gemeinden

Ein wichtiger Träger des Widerstands gegen den Motorradlärm sind die vielen Gemeinden in landschaftlich reizvollen Erholungsgebieten, die von den Motorradfahrern besonders gern zu Zeiten genutzt werden, die der Erholung und Entspannung gewidmet und als Sonntage für die „seelische Erhebung“ grundrechtlich geschützt sind. Die Bürgermeisterin von Sasbachwalden, Sonja Schuchter, stellte die Initiative „SilentRider“ (<https://www.silent-rider.de/>) und deren zentrale Forderungen vor. In der Initiative sind aktuell vor allem Gemeinden der Eifel organisiert.

Auf der Internetseite der Vereinigten Arbeitskreise gegen Motorradlärm (VAGM e. V.) sind die Kontaktdaten von 98 Hotspots des Motorradlärms aufgeführt (<https://motorradlaerm.de/hotspot-melden/>). Noch umfangreicher ist die Liste der Tageszeitung TAZ, die mit Stand vom 8.06.2019 305 Hotspot-Orte zeigt (https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1Obat8KNWw94Y0mgV837weMUx25j4TI_p&ll=52.7927193267974%2C15.08075794817421&z=5).

Positionen der Umweltverbände

Holger Siegel spricht für die Vereinigten Arbeitskreise gegen Motorradlärm (VAGM e. V.), die eine lange Tradition in der Bekämpfung des Motorradlärms haben. Diese sind auf der Internetseite <https://motorradlaerm.de> gut dokumentiert. Er weist auf die extrem hohen Pe-

gel hin, die sich trotz Geräuschgrenzwerten mit Motorrädern erzeugen lassen. Seine wichtigste zentrale Forderung ist deshalb eine gesetzliche Begrenzung des Maximalpegels auf 80 dB(A) für alle Betriebszustände.

Der ALD stellt eine Gesamtstrategie vor, die aus der schärferen Begrenzung der Emissionen, dem wirksameren Verbot von geräuschsteigernden Manipulationen, strengeren Kontrollen, verbesserten Eingriffsmöglichkeiten durch das Straßenverkehrsrecht und einen Bewusstseinswandel bei der Lärmerzeugung besteht. Auch bei Motorrädern wird der Klimaschutz eine Abkehr vom traditionellen Verbrennungsmotor erfordern und somit indirekt einen wichtigen Beitrag zum Lärmschutz leisten. Viel Zeit für diesen grundsätzlichen Wandel bleibt nicht: So will z. B. Amsterdam gemäß seines „Clean Air Action Plan“ ab 2030 jegliche Benzin- und Dieselfahrzeuge – inklusive Motorräder aussperren.

Sichtweise der Motorradverbände

Michael Wilczynski vom Bundesverband der Motorradfahrer e. V., Köln, stellte die Position des Verbandes vor. Dieser tritt für die Lösung der Probleme durch die Zusammenarbeit von Motorradverbänden, Anwohnern und Behörden ein. So ist der BVDM Mitglied in der Initiative SilentRider. Er wendet sich gegen die „schwarzen Schafe“ und fordert „Kontrollen, Kontrollen und noch mehr Kontrollen“. Statt der Prämie für Elektro-Pkw sollten für die 15- und 16-Jährigen Elektrozweiräder gefördert werden, damit die jungen Menschen lernen, „dass man auch leise fahren kann“. Streckensperrungen werden abgelehnt.

Forschungsvorhaben des Umweltbundesamts zu den Geräuschemissionen im realen Verkehr

Jan Gebhardt vom Umweltbundesamt stellte die vorläufigen Ergebnisse eines lfd. UBA-Forschungsprojekts zu Überprüfung der Geräuschemissionen von Motorrädern im realen Verkehr vor. Motorräder wurden sowohl unter Typprüfbedingungen als auch für extreme Betriebszustände (Worst-Case) gemessen. Während alle getesteten Motorräder die Grenzwerte einhalten, werden in den Worst-Case-Szenarien mit bis zu 108 dB(A) Überschreitungen des Grenzwerts um 31 dB(A) erreicht. Das UBA schlägt vor allem vor, dass die Typprüfbedingungen „laute Fahrzeuge technisch unmöglich machen“.

Die Publikation des Forschungsberichts ist für Ende 2019 vorgesehen.

Wie kann das Verbot unnötigen Lärms in der StVO operationalisiert werden?

Dieter Kühner, akustischer Sachverständiger, schlug eine auf der Tagung viel beachtete Vorgehensweise vor, mit der der Begriff „unnötiger Lärm“ quantifiziert werden kann. In Wermelskirchen im Bergischen Land ist der Motorradlärm ein großes Ärgernis. Die Gemeinde hat deswegen Leitpfostenmess- und -zählgeräte der Firma RTB aus Lippspringe an 12 Positionen installieren lassen, mit denen die Art, Geschwindigkeit und Geräuschemission der vorbeifahrenden Fahrzeuge bestimmt werden können. Herr Kühner hat die Häufigkeitsverteilungen von über 1 Mio. akustischen Fahrzeugdaten (Pkw und Motorräder) analysiert und jeweils auf zwei Gruppen verteilt: Die Häufigkeitsverteilung 1 für die Fahrzeuge, die dem Stand der Technik entsprechen und Häufigkeitsverteilung 2 für extrem laute Fahrzeuge. Aus der Häufigkeitsverteilung 1 wird die Schwelle abgeleitet, die nur noch von wenigen Fahrzeugen überschritten wird. Die Überschreitung dieser Schwelle wird dann als „unnötiger Lärm“ bewertet.

Strategien zur Minderung des Motorradlärms in Österreich

Christoph Lechner vom Amt der Tiroler Landesregierung und Präsident des Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung ÖAL präsentierte die Ergebnisse einer Motorradlärmstudie Tiroler Landesregierung und des ÖAL im Außerfern vom Mai 2019.

Die Region Außerfern ist mit dem Bezirk Reutte deckungsgleich, einem politischen Bezirk des österreichischen Bundeslandes Tirol. Sie bezeichnet das Tal zum historischen Anstieg

des Fernpasses. Der Bezirk wird hoch belastet vom Motorradlärm, besonders an Wochenenden.

Es wurden zum einen die Expositionen mit den Emissionsannahmen von CNOSSOS-EU berechnet, die auf Grund von Kontroll-Messungen für die Motorräder um 4 dB(A) angehoben worden sind. Zugleich wurde durch Befragung von 571 Personen im Außerfern das Ausmaß der Störungen durch Motorradlärm und die Bewertung der eigenen Lebensqualität ermittelt. Die starken Störungen durch Motorradlärm betragen bei gleichem Pegel das 2,5 bis 4,3-fache der Störung durch Autolärm. Ein deutliches Sinken der Lebensqualität setzt bei Beurteilungspegeln infolge Motorradgeräuschen (an Sonntagen im Sommer) von 50 dB(A) ein, während für den übrigen Straßenverkehr dies erst bei 60 dB(A) der Fall ist.

Als Minderungsmaßnahmen wurden diverse Optionen für Motorradfahrverbote angedacht, aber selbst die bislang „mildeste“ Option (Verbote an ein paar Sonntagen auf bestimmten Strecken) ist nicht realisiert worden. Auch ein Verbot von lauten Motorrädern scheint nicht umsetzbar, da man die dafür erforderlichen Geräuschmessungen nicht vornehmen möchte.

Die gesamte Studie ist unter <https://www.tirol.gv.at/arbeit-wirtschaft/esa/laerm/motorrad-laermstudie-2019/> zu finden.

Maßnahmen der Polizei gegen Motorradlärm

Der Leiter des Verkehrskommissariats Offenburg Günther Preis berichtete über die Aktivitäten des Polizeipräsidiums Offenburg zur Bekämpfung des Motorradlärms. Diese beruhen auf den Säulen der Prävention und der Repression. Präventive Aktivitäten bestehen u. a. in der Mitwirkung bei szenetypischen Veranstaltungen, ihre Wirkung wird allerdings als gering eingeschätzt. Repressive Maßnahmen bestehen in der Kontrolle der Einhaltung des komplizierten Gemenges von Geräuschvorschriften, mit dem zentralen Problem, dass deren Nichteinhalten bei Fahrzeugen ohne erkennbare Manipulation grundsätzlich nur mit dem aufwendigen Prüfmodus der Zulassungsvorschriften nachzuweisen ist. So bleibt es in der Regel bei Geschwindigkeitskontrollen und Überprüfung von unzulässigen technischen Veränderungen. Im „Kompetenzteam Motorrad“ arbeiten entsprechende Spezialisten mit. Kontrollen könnten erleichtert werden, wenn es einen Lärm-Obergrenzwert, ein Vorbeifahrtmessverfahren, eine Halterhaftung und deutlich wirksamere Verwarnungs- und Bußgelder gäbe.

Forderungen

Auf der Veranstaltung herrschte ein breiter Konsens über die notwendigen Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigungen durch Motorradgeräusche. Auch der Bundesverband der Motorradfahrer BVDM unterstützte diese Forderungen, er wehrt sich allerdings vehement gegen Fahrverbote aus Gründen des Lärmschutzes.

Minderung der Geräuschemissionen von Motorrädern

Geräuschemissionsgrenzwerte und die zugehörigen Messverfahren sind so zu überarbeiten, dass Motorräder in allen Betriebszuständen deutlich leiser und angenehmer werden und die heute noch erzeugbaren extrem hohen Emissionen nicht mehr möglich sind. Die Fahrzeuge sind manipulationssicher zu konzipieren und geräuscherhöhende Zusatzeinrichtungen wie Klappenuspuffanlagen zu verbieten.

Für diese Änderungen sind allerdings die EU und die Wirtschaftskommission der UNO für Europa (UN-ECE) zuständig, eine raschere Einführung leiserer Motorräder deshalb wohl eher durch ihre Dekarbonisierung zu erreichen.

Die Umweltverbände fordern die Einführung eines maximal zulässigen Geräuschpegels.

Kontrolle und Überwachung

Kurzfristig sind deutliche Minderungen durch eine bessere Überwachung und Kontrolle zu erreichen, sie würde auch die Bestandsfahrzeuge umfassen. Für die extrem lauten Betriebszustände ist das Verbot „unnötigen“ Lärms (§30(1) StVO) zu operationalisieren, z. B. durch die statistische Ableitung von Schwellenpegeln für diesen unnötigen Lärm (siehe den Vortrag von D. Kühner). Personelle Kapazitäten und fachliche Kompetenz der Polizei sind weiter zu verbessern. Sanktionen und Bußgelder für Regelverletzungen sind stark zu verschärfen. Eine vereinfachte Fahrgeräuschprüfung im realen Verkehr könnte die Effektivität der Kontrollen deutlich verbessern

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung nach §45 der StVO werden immer noch durch die Lärmschutz-Richtlinien – StV von 2007 mit den dort genannten „Insbesondere“-Auslöseschwellen von 70/60 dB(A) tags/nachts und der Voraussetzung der „Gefahrenlage“ erschwert (siehe auch Artikel „Und sie bewegt sich doch“ in diesem Newsletter). Beim freizeitorientierten Motorradlärm kommt hinzu, dass saisonale und auf das Wochenende oder die Sonntage bezogenen Lärmspitzen durch die Jahresmittelung nicht erfasst werden können. Der §45 StVO und die Lärmschutz-Richtlinien – StV sind entsprechend zu ändern. Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen für leisere Motorräder wie E-Bikes könnten die breitere Einführung dieser Fahrzeuge stimulieren.

Kommunikation und Bewusstseinswandel

Auch die „weichen“ Strategien sind für die Minderung der Probleme zu nutzen. Die von Baden-Württemberg geförderten Dialog-Displays (siehe <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mit-displays-gegen-motorradlaerm-vorgehen/>) appellieren an die Rücksichtnahme der Motorfahrerinnen und –fahrer. Die Hersteller sollten vom „Geschäftsmodell Lärm“ abrücken. Die Kooperationsbereitschaft des BVDM wird begrüßt.

Vernetzung der Betroffenen und anderer Akteure

Der ALD begrüßt die Kampagnen der betroffenen Gemeinden und die Bereitschaft zur Kooperation mit den Motorradverbänden. Er empfiehlt eine Vernetzung der verschiedenen Initiativen. Er sichert seine fachliche Unterstützung zu.

Die insgesamt 8 Vorträge der Veranstaltung sind auf der Internetseite des ALD aufgelistet. Aus Gründen des Copyrights sind die Präsentationen zurzeit nicht online verfügbar, können aber bei Bedarf beim ALD angefordert werden.

1.2. ALD-Veranstaltung "Lärmaktionsplanung 3.Stufe" am 27. September 2019 in Berlin

Mit der europäischen Umgebungslärmrichtlinie ist ein wichtiges Instrument eingeführt worden, um den Umgebungslärm zu bekämpfen. Seit 2008 haben die zuständigen Behörden und Stellen (i.d.R. die Kommunen) die Aufgabe, Lärmaktionspläne auszuarbeiten, die Minderungskonzepte in Ballungsräumen sowie an Hauptverkehrsstraßen, Großflughäfen und Eisenbahnstrecken aufzuzeigen.

Mindestens alle 5 Jahre sind diese Pläne zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Aktuell läuft die dritte Runde der Lärmaktionsplanung. Wie Evaluierungen zeigen, führen die Lärmaktionspläne, die aufgrund der Richtlinie aufgestellt werden, nicht immer zu Verbesserungen der Lärmbelastungen. Probleme bei der Planaufstellung durch die zuständigen Behörden haben zu einem Vertragsverletzungsverfahren durch die EU geführt.

Die gemeinsame Veranstaltung des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD) und des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MULNV NRW) hat gezeigt wo die Lösungen zukünftiger Konzepte ansetzen.

Der Umgebungslärm spielt eine zunehmende Rolle für die urbane Lebensqualität. Verkehrslärm kann sich auf die physische und psychische Gesundheit sowie das Wohlbefinden auswirken. Viele Menschen in Deutschland sind von mindestens einer Verkehrslärmquelle betroffen, ungleiche Verteilung und Mehrfachbelastungen sind besonders kritisch. Mehr als 60 % der Bevölkerung fühlen sich durch Lärm belästigt.

Diese Sachlage wurde durch die Vorstellung eines für den Mai 2020 geplanten SRU- Gutachtens untersetzt. Eine Vielzahl von Untersuchungen belegen, dass oft Verkehrslärm mit einem niedrigen sozioökonomischen Status korreliert. Der neue Planungsansatz für "Umweltgerechtigkeit " kann hier zur Vermeidung und Abbau objektiv ungleicher Konzentrationen von Verkehrslärm in sozial benachteiligten Quartieren führen.

Lärmschutz auf kommunaler Ebene schützt Gesundheit und verbessert die Lebensqualität.

Lärm hat aber auch soziale und ökonomische Folgen, z.B. für den Wert von Immobilien. Lärmprävention und -bekämpfung sowie der Schutz ruhiger Gebiete werden deshalb immer dringender. Diese Problematik zeigt sich besonders in größeren Städten und Ballungsräumen mit wachsendem Wohnungsbedarf und der daraus folgenden Verdichtung. Es entstehen Nutzungskonflikte, die durch Regulierung und Aushandeln gelöst werden sollten. Vorhandene Regelungen sollten an die geänderten Lebensbedingungen angepasst werden.

Vorträge vom Ministerium für Umwelt in NRW sowie konkrete Beispiele aus Mönchen -Glabach, Berlin und ein Beitrag des Deutschen Instituts für Urbanistik mit weiteren städtischen Planungsbeispielen zeigten, dass die Lärmaktionsplanung wichtige Impulse zur Gestaltung einer lebenswerten und umweltverträglichen Stadt beitragen kann.

Die Lärmaktionsplanung bedarf einem Managementansatz, wie er aus Sicht der EU mit der Implementierung der Umgebungslärmrichtlinie auch geplant war. Das heißt keine Grenzwerte, gleichwohl Zielwerte aus Sicht des Gesundheitsschutzes in welche Richtung die Lösungsansätze der Lärminderung sich bewegen sollen. Schutz ruhiger Gebiete sowie die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit sind weitere Elemente der Umgebungslärmrichtlinie.

Es bedarf eines gebietsbezogenen, strategischen Ansatzes. Dies erfordert die Verknüpfung mit anderen Planungsinstrumenten u.a. der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung, der Bauleitplanung und der Luftreinhalteplanung. Die Zusammenarbeit unterschiedlicher Ressorts kann Synergien nutzen mit dem Ziel:

- einer effektiven Planung und Umsetzung,
- verbesserte Umsetzungschancen
- erweiterte Finanzierungsmöglichkeiten.

Ein wichtiger Ansatz ist hierbei die rechtzeitige Verknüpfung mit der Bauleitplanung (Implementierung der Lärmschutzbelange in der Bauleitplanung).

Die Entwicklung integrierter Lagen (Innenentwicklung) erfordert großräumige Betrachtungen, die Bebauungsplan allein wirkt nur sehr lokal. Die Lärmaktionsplanung ist hierbei ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung integrierter Lagen mit hohen Wohn- und Umweltqualitäten. Es gilt bei angedachter Verdichtung, Auseinandersetzungen mit vorhandenen Belastungen und möglichen nutzungsbedingten Lärmzunahmen rechtzeitig anzugehen. Bei frühzeitiger Beachtung sind Schutzvorkehrungen entbehrlich.

Die Rahmenbedingungen einer integrierten Planung fördern die Stärkung der Lärmaktionsplanung und von Akzeptanz und Wissen. Die Umweltgerechtigkeit als Querschnittsthema

sowie eine integrierte Planung sind mögliche Lösungsansätze einer zukünftigen lebenswerten und lärmarmen Stadtentwicklung.

Einen interessanten Ansatz im Rahmen der Lärmaktionsplanung zeigte auch der Berliner Vertreter auf.

Durch individuelles Verkehrsfehlverhalten, wie das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten und Beschleunigen mit hohen Drehzahlen, sowie ordnungswidriges Parken und Halten, was andere Verkehrsteilnehmer zum Bremsen / Beschleunigen zwingt, werden vielerorts hohe zusätzliche und besonders belästigende Geräuschbelastungen erzeugt.

Die Senatsverwaltung entwickelt mit beteiligten Behörden ein ganzheitliches Konzept um z.B. über Kampagnen das Verhalten freiwillig zu ändern, gezielt Personen mit Fehlverhalten anzusprechen, verstärkt Dialogdisplays einzusetzen und das Laden und Liefern zu optimieren. Besondere Zielgruppen sind Lkw- und Motorradfahrer.

Dies erfordert allerdings bessere eine personelle und technische Ausstattung und eine verstärkte Überwachung.

Nach dem Straßenverkehrslärm ist die Bevölkerung am häufigsten vom Schienenlärm belastet. Als wichtige Ergänzung stellte der Vertreter des BMVI die Ziele des Lärmschutzes im Schienenverkehr dar:

- Akzeptanz der Bevölkerung für die klimafreundliche Schiene erhöhen,
- den Schienenlärm bis 2020 halbieren: entspricht einer Reduktion von 10 dB(A) gegenüber dem Jahr 2008,
- ab 2020: Verbot lauter Güterwagen auf dem deutschen Netz,
- Projekt „Innovativer Güterwagen“, Erprobung innovativer Lärmreduzierungsstechnik (I-LENA - Projekt) und die
- Harmonisierung von Lärmaktionsplanung und Lärmsanierung.

Die insgesamt 9 Vorträge der Veranstaltung sind auf der Internetseite des ALD aufgelistet. Aus Gründen des Copyrights sind die Präsentationen zurzeit nicht online verfügbar, können aber bei Bedarf beim ALD angefordert werden.

An der Veranstaltung haben ca. 80 Personen teilgenommen.

1.3. ALD-Veranstaltung „Innenstadtverdichtung – Bedeutung für Lebensqualität und Gesundheit“ am 02.12.2019 in Hamburg

Der ALD hat diese Veranstaltung im Rahmen seines vom Bundesumweltministerium geförderten Projekt „Lärmschutz-Lösungen für die neuen Herausforderungen in der Stadtentwicklung“ mit freundlicher Unterstützung der Behörde für Umwelt und Energie von Hamburg durchgeführt.

Das Thema wurde in 9 Vorträgen beleuchtet, 53 Personen nahmen an der Veranstaltung teil.

Anlass der Veranstaltung

Ausgangspunkt der Veranstaltung ist der seit Jahren andauernde und immer wieder neu belebte Konflikt zwischen der städtebaulichen Priorität der Innenentwicklung - die zu einem Heranrücken von Wohnnutzung und Geräuschemittenten führen kann - und den Belangen der Lebensqualität in unseren Städten.

2017 ist bekanntlich als Beitrag zur Lösung dieses Konflikts das Urbane Gebiet MU eingeführt und im Zusammenhang damit die TA Lärm und die Sportanlagenlärmschutzverordnung geändert worden. Der Geräusch-Immissionsrichtwert für den Tag wurde gegenüber den anderen gemischten Gebieten um 3 dB(A) angehoben.

Vielen für das Bauen zuständigen Akteuren (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, Bauministerkonferenz der Länder, Stadtbauräte und Planungsdezernenten, Wohnungswirtschaft usw.) erscheint die Einführung des MU noch nicht ausreichend, so wird verstärkt seit einem Jahr u. a. gefordert, in der TA Lärm auch passive – auf den Innenschutz gerichtete - Lösungen zuzulassen. Der ALD hat in seinen Newslettern 5/2018 und 2/2019 in den Kapiteln "Wir müssen wohl wieder aktiv werden" darüber berichtet.

Eine zugespitzte Position wird in der „Düsseldorfer Erklärung zum Städtebaurecht“ vom 08.05.2019 (<https://www.bundesstiftung-baukultur.de/sites/default/files/medien/8349/downloads/190426-dusseldorfer-erklarung.pdf>) von 50 Stadtbauräten und Planungsdezernenten eingenommen. Zwar soll der „Schutz vor Lärm in der funktional gemischten Stadt“ „ausdrücklich „gewährleistet“ werden, die Möglichkeit des passiven Lärmschutzes ist aber für gewerbliche Nutzungen und Freizeitlärm möglich zu machen. Das „zweiteilige Lärmschutzrecht für Verkehr einerseits und Gewerbe andererseits“ ist zu überwinden. Die „Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt“ braucht u. a. die „urbane Dichte, die – „soziale“ und „funktionale Vielfalt“. Der Verlust der Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt hat einen „**entscheidende(n) Grund**“ – er „liegt in den gesetzlichen Bestimmungen zum Städtebau wie der Baunutzungsverordnung (BauNVO) mit ihren Nutzungskatalogen und Dichteobergrenzen, sowie in den Bestimmungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), die den Forderungen der Leipzig-Charta entgegenarbeiten, weil sie die funktionale Vielfalt behindern.“ Die Unterzeichner der Düsseldorfer Erklärung fordern deshalb die Abschaffung der Dichteobergrenzen.

Aktuell prüft eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Bau- und Umweltministerkonferenz, „ob und welche Hindernisse einer nachhaltigen wohnungs- und städtebaulichen Entwicklung durch Umweltstandards in der TA Lärm – insbesondere nach Einführung der Geräuschimmissionsrichtwerte für Urbane Gebiete – und in der Geruchsimmissions-Richtlinie (GIRL) entgegenstehen und Vorschläge entwickeln, auf welche Weise eine wohnungs- und städtebauliche Entwicklung ohne Absenkung von Umweltstandards möglich ist.“ (92. Umweltministerkonferenz am 10. Mai 2019 in Hamburg, TOP 47 - https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/protokoll-92-umk_1560263808.pdf)

Grußwort von Jens Kerstan, Senator für Umwelt und Energie, Hamburg

Aktuelle wichtige Aktivität zum Lärmschutz ist in Hamburg die Fertigstellung des Lärmaktionsplans der Phase 3.

Grundlegende Prinzipien des Lärmschutzes sind die Sicherstellung des wissenschaftlich begründeten Schutzniveaus, das Beibehalten der bisherigen Regelungen, Vorrang der Maßnahmen an der Quelle gemäß dem Verursacherprinzip und die Umweltgerechtigkeit.

Hamburg hat den Bau von 10.000 Wohnungen/Jahr zum Ziel, die dafür erforderliche Innenstadtverdichtung hat nicht nur Vorteile (Nutzung vorhandener Infrastrukturen, Beitrag zur Verkehrsvermeidung), sondern führt auch zu den bekannten Konflikten, neben der Lärmbelastung die Problematik der Grünversorgung. Sie muss also gut geplant werden. Wichtige städtebauliche Projekte sind die Hafencity, der laufende Umbau in Wilhelmsburg und in Zukunft der kleine Grasbrook südlich der Hafencity.

Axel Welge, Deutscher Städtetag, Köln

Problematik der innerstädtischen Verdichtung im Spannungsfeld Bauen und lebenswerte Umwelt aus Sicht des Deutschen Städtetages

Die deutschen Städte stehen vor großen Herausforderungen: kritische Finanzsituation, Flächenknappheit, Klimawandel, heterogene Lebensweisen mit vielfältigen Ansprüchen an das Stadtumfeld, die Mobilität und die Bürgerbeteiligung.

Die notwendige Innenentwicklung wird neben den schwierigen Bedingungen am Bodenmarkt durch die Lärmschutzanforderungen erschwert. Das Präsidium des Deutschen Städtetags hat deshalb 2015 beschlossen, dass einerseits keine „umfassende Änderung des bisherigen Schutzniveaus erfolgen“ soll, spricht sich aber andererseits „für die rechtliche und schallschutztechnische Prüfung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes (wie z.B. des „Hamburger Fensters“) in lärmvorbelasteten Gebieten unter engen Voraussetzungen auch bei gewerblichem Lärm aus, falls prioritäre Schutzmaßnahmen nicht ausreichen“. Das Präsidium empfiehlt die von der Landeshauptstadt München vorgelegten „Handlungsempfehlungen zum Lärmschutz in der Planung – Gewerbelärm“ als gute Vorgehensweise. Dieser Beschluss hat nach wie vor Bestand.

Johanna Schoppengerd, Hochschule Osnabrück, Fak. Agrarwissenschaften und Landschaftsarchitektur

Nachhaltige Entwicklung in Städten – bauliche Herausforderungen

Die Innenentwicklung gemäß §1(5) BauGB ist zentraler Baustein der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Prof. Schoppengerd stellt dazu das bis Herbst 2020 laufende Forschungsprojekt „Rechtsanwendung in der Bauleitplanung -Umgang mit Zielkonflikten im Bereich der Innenentwicklung“ vor. Die Analyse von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen deutscher Großstädte zeigt: „Der Umgang mit Lärm und die grüne Infrastruktur stellen die meist genannten Zielkonflikte dar“. In einer Onlinebefragung zu Dichteobergrenzen bei 80 wachsenden Großstädten verneint eine Mehrheit, dass "bei Bebauungsplänen für Innenentwicklungsprojekte ...die Dichteobergrenzen des §17 BauNVO die Realisierung von angemessenen Dichten" verhindern. Mehr Dichte sollte mit qualitativollen Freiraumstrukturen kombiniert werden. Kernthese der Präsentation ist: „Der Sicherung von Grün-und Freiflächen kommt eine zentrale Aufgabe bei der Bewältigung dieser Zielkonflikte zu.“

Thomas Preuß, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin

Kompakte und umweltverträgliche Verdichtung in urbanen Gebieten

Herr Preuß stellt das lfd. Forschungsvorhaben „Gute Praxisbeispiele kompakter und zugleich lärmarmen städtischer Quartiere“ (Laufzeit: 01.09.2017 – 31.05.2020) vor, insbesondere die 8 Fallstudien, mit den Lärmarten Straßen- und Schienenverkehrslärm, Gewerbe- und Sportlärm, u. a. die Projekte

- Berlin Friesenstraße (1,9 ha, Veranstaltungslärm von der Columbiashalle)
- Mainzer Zoll- und Binnenhafen (30 ha, Gewerbelärm, Straßenverkehrslärm)

Zentrale Erkenntnisse sind u. a.:

- „Sofern maximale Wohnanteile bei größtmöglicher Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Bauflächen realisiert werden sollen, lassen sich in Einzelfällen nicht alle Lärmkonflikte im Einklang mit den bestehenden Regelwerken lösen.“
- „Die geschlossene Blockrandbebauung mit teilweise nichtstörender gewerblicher Nutzung oder Einzelhandel erweist sich als besonders geeignete Baustruktur.“
- Die Gestaltung verdichteter lärmarmen Quartiere sollte immer mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten verknüpft werden.
- „Für eine optimale Bewältigung von Lärmkonflikten insbesondere in Bezug auf Gewerbelärm ist neben dem engen Zusammenwirken zwischen Genehmigungsbehörde, Bauherr*in und ausführenden Architekturbüros eine frühzeitige Einbindung von Emittenten in das Planungsverfahren erforderlich.“

Bei den oben genannten Fallstudien konnte eine regelkonforme Lösung entwickelt werden (z. B. durch Gewerbebauten als Abschirmungen.)

Felix Lüdtko, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin Immissionsschutz in der Bauleitplanung am Beispiel Berlin (Masterplan)

Berlin ist seit Anfang des Jahrhunderts eine stark wachsende Stadt. Daraus ergibt sich ein Neubaubedarf bis 2030 von insgesamt 194.000 Wohneinheiten, die vorrangig im Rahmen der Innenentwicklung zu bauen sind. Lärmkonflikte sind damit vorgegeben und betreffen viele Quellen. Bei der Lösung der Lärmkonflikte ist der rechtliche Rahmen zu beachten (Grundgesetz, Baugesetzbuch), es sind die Gebote der umfassenden planerischen Konfliktbewältigung und planerischen Zurückhaltung zu beachten. Bei der Festlegung des passiven Lärmschutzes in der verbindlichen Bauleitplanung sind im zeitlichen Verlauf verschiedenen Festsetzungen entwickelt worden: Festlegungen nach der DIN 4109:1989-11 (Vorgabe des Bewerteten Luftschalldämmmaßes), die modifizierte 24. BImSchV von 1997 (Festlegung von zulässigen Innenpegeln) und aktuell die DIN 4109-01:2018-01, deren Anwendung besonders nachts zu deutlich niedrigeren Innenpegeln führt. Berlin hat entschieden, dass der Schallschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren nach der jeweils bauaufsichtlich eingeführten Fassung der DIN 4109 zu erfolgen hat.

Stefan Mundt, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), Hamburg Immissionsschutz in der Bauleitplanung am Beispiel Hamburg

Die Notwendigkeit der Schaffung zusätzlichen Wohnraums resultiert in Hamburg bislang weniger aus dem Bevölkerungswachstum (die Einwohnerzahlen von 1960 und 2017 sind fast gleich), als vielmehr aus der Steigerung der Wohnfläche pro Person. Immissionskonflikte betreffen vor allem den Lärm, die Luftschadstoffbelastung und die Störfälle. Zur Lösung der Lärmkonflikte hat Hamburg im Jahr 2010 den Leitfaden „Lärm in der Bauleitplanung“ publiziert. Im Leitfaden wird auch der berühmte Lösungsweg für den Bau der Hafencity beschrieben. Durch den südlich angrenzenden Hafen bestanden hohe nächtliche Belastungen (die Tageswerte hielten weitgehend die Immissionsrichtwerte der - hier eigentlich nicht maßgeblichen - TA Lärm ein, das Urbane Gebiet wäre also keine Lösung gewesen), was zur Entwicklung des Hamburger Fensters geführt hat. Dieses ermöglicht bei gekippter Position bei Nacht einen akzeptablen Innenpegel (30 dB(A)). Hamburg hat diese Lösung auch beim klassischen Gewerbelärm angewandt, hätte aber gern Rechtssicherheit bei der Anwendung dieser Lösung.

Insgesamt sind viele Immissionsschutzkonflikte grundsätzlich lösbar. Dies setzt eine vertrauensvolle Zusammenarbeit von Immissionsschutz- und Planungsbehörden voraus. Probleme bereitet der Verkehrslärm, der auf den neuen Wohnbauflächen Belastungen oberhalb von 70/60 dB(A) tags/nachts erzeugt.

Christian Popp, LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg Konsequenzen der Verdichtung für den Immissionsschutz in Deutschland

Eine Übersicht über die Entwicklung des lärmbezogenen Immissionsschutzes in Deutschland seit 1965 zeigt seine stetige Verbesserung, bis dann im Jahr 2017 mit der Einführung des Urbanen Gebiets ein Rückschritt zu verzeichnen ist. Verdichtung hat viele Vorteile, führt aber durch die größere räumliche Nähe auch zu Konflikten, die durch moderne Bautechniken (schallharte Flächen) verschärft werden. C. Popp resümiert: „Wo durch Nachverdichtung lärmbedingte Konflikte entstehen, darf die Lösung nicht in der Abschwächung des Immissionsschutzniveaus gesucht werden, sondern ausschließlich in konstruktiven Überlegungen zur Senkung der Geräuschbelastung!“

Cornelia Peters, Behörde für Umwelt und Energie (BUE), Hamburg Hamburgs Grünes Netz: Chancen und Grenzen der innerstädtischen Verdichtung

Hamburgs Grünes Netz besteht bislang aus dem inneren und äußeren Grünen Ring und 12 Landschaftsachsen. Die erfolgreiche Volksinitiative „Hamburgs Grün erhalten“ (gestartet Ende 2017) hat erreicht, dass das Grüne Netz erhalten und in der Qualität verbessert wird. Wenn in Ausnahmefällen Teile des Grünen Netzes anderweitig genutzt werden, ist dies zu

kompensieren. Im Detail wird die Landschaftsachse Horner Geest vorgestellt, eine mehr als 9 km lange West-Ost-Achse vom Hamburger Hauptbahnhof bis zum Öjendorfer See. Bürgerinnen und Bürger konnten Gestaltungsvorschläge machen, 12 Projekte davon wurden ausgewählt – z. B. Urban Gardening -, für die 1 Mio. € bereitgestellt worden sind. Die Grünachsen tragen zur Vermeidung des motorisierten Verkehrs und damit zum Lärmschutz bei. Auch die Hamburger Strategie für Grüne Fassaden und Dächer trägt nicht nur zum Klimaschutz, sondern durch die Erhöhung der Absorption im Straßenraum ebenfalls zur Lärm-minderung bei.

Jutta Witten, Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Hamburg Gesundheitliche Aspekte im Kontext der Innenentwicklung

Frau Witten gab einen umfassenden Überblick über die aktuellen Erkenntnisse der Lärm-wirkungsforschung. Neben den bislang vor allem untersuchten Risiken für Herz-Kreislauf-erkrankungen werden zunehmend weitere Gesundheitsschäden nachgewiesen, z. B. Depres-sionen. Daten des UBA zu den Lärmbelastigungen und die Empfehlungen der WHO (Night Noise Guidelines von 2009, Environmental Noise Guidelines von 2018) werden vorgestellt. Auf die Erkenntnisdefizite wird hingewiesen: So fehlen bislang für den wichtigen Schutz des Schlafs – der an den vulnerablen Gruppen auszurichten sei – Konkretisierungen für die Vermeidung von Aufwachreaktionen.

Michael Jäcker-Cüppers Arbeitsring Lärm der DEGA, Berlin Memorandum „Lebenswerte Städte trotz Innenstadtverdichtung“

Der ALD bereitet aktuell ein Memorandum zu Innenstadtverdichtung vor. Die Kernthesen des Memorandums werden vorgestellt:

- Innenentwicklung, Verdichtung und Nutzungsmischung werden grundsätzlich als Ele-mente einer nachhaltigen Stadtentwicklung begrüßt.
- Die Erhöhung der Immissionsrichtwerte (IRW) im Zuge der Einführung des Urbanen Ge-biets ist allerdings eine unnötige und unbegründete Verschlechterung des Immissions-schutzes und wird abgelehnt.
- Der Vorrang des Außenschutzes ist ein wichtiges Prinzip der Lärmschutzpolitik. Seine Ausschließlichkeit in der TA Lärm muss aus Gründen des Verursacherprinzips zur Si-cherung der Aufenthaltsqualität in den Außenwohnbereichen und im öffentlichen Raum beibehalten werden. Die Einhaltung der auf den Außenschutz bezogenen IRW ist tech-nisch und städteplanerisch möglich. Dies gilt auch für die heranrückende Wohnbebau-ung, wie Beispiele zeigen (siehe oben: Berlin Friesenstraße, Mainzer Zoll- und Binnen-hafen).
- Die These der Düsseldorfer Erklärung, dass Baunutzungsverordnung und TA Lärm ein „entscheidender Grund“ für den „Verlust der Schönheit und Lebensfähigkeit der Stadt“ seien, ist nach Ansicht des ALD falsch. Sie beruht auf einer unzureichenden Analyse der Stadtentwicklung, die z. B. die negativen Folgen der seit der Nachkriegszeit enorm gestiegenen Motorisierung des städtischen Verkehrs und der Ökonomisierung und De-regulierung der Stadtplanung ausblendet.

Podiumsdiskussion und Folgerungen

In der abschließenden Diskussion wurden die folgenden Punkte angesprochen:

- Die Kooperation aller Beteiligten (einschließlich der Bürgerinnen und Bürger) ist eine Voraussetzung für die Lösung der Konflikte bei der Innenentwicklung. Die Akteure vor Ort brauchen Rechtssicherheit, deshalb ist die Arbeit der gemeinsamen AG von BMK und UMK wichtig.
- Die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung sollten stärker berücksichtigt werden, für die Lärmsanierung an Straßen und Schienen sollten kurzfristig Beurteilungspegel von

65/55 dB(A) erreicht werden. Die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen genannten Auslösewerte von 60 dB(A) nachts erschweren die Einführung von Tempo 30 nachts auf Hauptverkehrsstraßen.

- Eine weitere Änderung der TA Lärm wurde mehrheitlich für nicht erforderlich gehalten.
- Aus Sicht der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sind damit bei heranrückender Wohnbebauung allerdings nicht alle Konflikte lösbar.
- Im Sinne einer dreifachen Innenentwicklung (Verdichtung, Stadtgrün, nachhaltige Mobilität) sind weitere Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms wichtig wie die Förderung des Umweltverbunds, die restriktive Bereitstellung von Stellplätzen, Tempolimit auf Autobahnen (würde zu leiseren Reifen führen) usw.

Die Lösung der sozialen Frage ist bei der Innenentwicklung zu beachten (Umweltgerechtigkeit, bezahlbarer Wohnraum).

1.4. Save the Date

Gemeinsame ALD-Veranstaltung „Kauf leise - Buy quiet“ des Sächsischen Umweltministeriums (SMUL) und des ALD am 27.02.2020 in Dresden

Die Daten des Umweltbundesamtes zu den Beeinträchtigungen durch Lärm zeigen ein hohes Maß an Betroffenheit: Nur 20 % der Bevölkerung fühlen sich durch den Lärm nicht gestört. Lärm belästigt aber nicht nur, er bringt auch gesundheitliche Risiken mit sich. Mehr Lärmschutz tut also not.

Ein wichtiges Element der Lärmbekämpfung ist der Gebrauch leiserer Geräte, Maschinen und Produkte. Der Verkehrslärm kann z. B. durch den Einsatz leiserer Kfz-Reifen oder die Beschaffung lärmarmen Fahrzeuge gemindert werden. Für fast alle Produkte und Geräte sind leiserer Varianten verfügbar. Bürgerinnen und Bürger können durch lärmbewussten Kauf und staatliche Einrichtungen wie Kommunen und Verkehrsbetriebe durch ihre Beschaffung einen relevanten Beitrag zur Lärminderung leisten.

Auf der gemeinsamen Veranstaltung des SMUL und des ALD werden deshalb ausgewählte lärmarme Produkte vorgestellt. Es wird beschrieben, wie diese Produkte auf dem Markt zu erkennen sind – z. B. durch Kennzeichnungen und Labels wie den Blauen Engel. – und wie die Rahmenbedingungen für den Einsatz dieser Produkte verbessert werden können, beispielsweise durch Benutzervorteile, finanzielle Anreize oder haushaltsrechtkonforme Beschaffungsregeln.

Die Veranstaltung wendet sich an die Bürgerinnen und Bürger sowie öffentliche Einrichtungen und ihre Beschaffungsstellen gleichermaßen.

Der Veranstaltungsflyer wird Anfang 2020 vorliegen, dann sind auch die Anmeldungen möglich.

2. THEMEN:

UBA Forum Luftverkehr der Zukunft am 6. und 7. November 2019 in Berlin

Das Umweltbundesamt stellte am 6. und 7. November 2019 in einem Seminar ein Konzept für einen nachhaltigen Luftverkehr vor, das die Belastungen für Klima, Umwelt und die Menschen soweit wie möglich reduziert. Zu den Vorschlägen gehören eine Angleichung der steuerlichen Beiträge an die der anderen Verkehrsträger, die Vergabe von Lärmkontingenten für Flughäfen, die Verlagerung von innerdeutschen Flügen auf die Schiene und die Förderung von klimaneutralen Kraftstoffen.

In verschiedenen Arbeitsgruppen wurden die Forderungen diskutiert.

In den Workshops zur Lärminderung ging es um die zentralen Forderungen zur Minderung des Fluglärms, dabei wurden ambitionierte, aber auch abgewogene und realisierbare Ziele zur Verbesserung der Fluglärmsituation sowie der Planungssicherheit für die Luftverkehrsbranche bedacht.

Zu den Handlungsempfehlungen des UBA gehören:

- Lärminderung von 6 bis 22 Uhr auf $L_{Aeq, Tag}$ 63 dB bis 2030;
- Lärmkontingentierung von 6 bis 22 Uhr auf $L_{Aeq, Tag}$ 58 dB bis 2050;
- Verbot des regulären Flugbetriebes von 22 bis 6 Uhr auf stadtnahen Flughäfen bis 2050;
- Entwicklung und Nutzung Lärmgemindearter Flugverfahren bis 2030;
- Verbesserung der Festlegung von Flugverfahren, insbesondere reguläre Umweltverträglichkeitsprüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung bis 2030;
- Verschärfung der Lärmgrenzwerte für Unterschallflugzeuge um 20 bis 23 EPNdB gegenüber dem aktuellen Stand bis 2030;
- Verschärfung der Lärmgrenzwerte für Unterschallflugzeuge um 28 EPNdB gegenüber dem aktuellen Stand bis 2050;
- Zivile Überschallflugzeuge müssen die geltenden Lärmzulassungsanforderungen für vergleichbare Unterschallflugzeuge erfüllen bis 2030;
- Verbot von zivilen Überschallflugzeugen über Land bis 2030;
- Durchführung von Triebwerksprobeläufen nur in geschlossenen Lärmschutzhallen bis 2030;
- Lärmzulassungen für Drohnen und Lufttaxis bis 2030.

Mit der Problematik der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs befasst sich auch die aktuelle Publikation des Umweltbundesamtes:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschonender-luftverkehr>

Interessant sind auch die Herangehensweisen an den Flughäfen in Berlin und Hamburg. Beim Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) ist vorgesehen die Start- und Landegebühren nach den real gemessenen Lärmwerten zu berechnen, was schon zu erheblichen Protesten des Luftverkehrsgewerbes geführt hat. Dies lässt vermuten, dass nicht nach den genehmigten Verfahren geflogen wird, aus welchen Gründen auch immer. In Hamburg wird versucht, nicht genehmigte Landeanflüge im Rahmen des Nachtflugverbotes mit empfindlichen Geldbußen zu belegen, um die Einhaltung der Regelungen zu gewährleisten.

Bernd Lehming

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE: Und sie bewegt sich doch - Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Gesundheitsgefahren durch Lärm

In der Rechtsprechung werden bekanntlich die Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht als Schwelle der lärmbedingten Gesundheitsgefährdung und die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle seit vielen Jahren für Wohngebiete zu Grunde gelegt.

Für Dorf- und Mischgebiete werden sogar als verfassungsrechtlichen Annäherungswerte für die so genannte enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle die Beurteilungspegel von 72/62 dB(A) tags/nachts genannt. (z. B. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 08.09.2016 - BVerwG 3 A 5.15)

Die Schwellenwerte für Wohngebiete werden auch in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV ¹) als für einen der Fälle für das Auslösen der Lärmvorsorge genannt:

„Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; ...“

Auch die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr ² beziehen sich auf diese Wertepaare:

„Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

*In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen
70 dB(A) zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (tags) / 60 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts)*

*In Kern-, Dorf- und Mischgebieten
72 dB(A) zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (tags) / 62 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts)“*

In dem „Memorandum of Understanding“ vom 21.02.2019 hatten dagegen renommierte Lärmwirkungsforscher auf der Basis der WHO-Guidelines for Environmental Noise als „ersten Schritt“ empfohlen, Beurteilungspegel von 65/55 dB(A) tags/nachts als Schwelle der lärmbedingten Gesundheitsgefährdung einzuführen (siehe ALD-Newsletter 1-2019 vom 15.03.2019, Abschnitt 3.5).

In einem jüngeren Beschluss vom 25.04.2018 (BVerwG 9 A 16.16 <https://www.bverwg.de/250418B9A16.16.0>) hat das Bundesverwaltungsgericht diese Position nach unserem Kenntnisstand **zum ersten Mal revidiert**: - Ausgangspunkt sind die Lärmsanierungsprogramme an Bundesfernstraßen und an Schienenwegen des Bundes. Hier gelten bekanntlich seit 2010 bzw. 2016 als Auslösewerte für die Sanierung die Beurteilungspegel von 67/57 dB(A) tags/nachts in reinen und allgemeinen Wohngebieten (für Kern-, Dorf- und Mischgebiete MK, MD, MI 69/59 dB(A) tags/nachts). Das Gericht folgert:

¹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)

² Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien – StV, VkBli. 2007, S. 767, abrufbar unter (Stand: 0403.2016): <http://kiezgestalten.blogspot.de/images/LrmschutzRichtlinienStV2007.pdf>

„Hiervon ausgehend dürfte einiges dafür sprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.“

Auch die bisherige

„Differenzierung nach Baugebieten [Erhöhung für die MK, MD, MI auf 72/62 dB(A) tags/nachts] hält der Senat mit Blick darauf, dass die Werte von 70/60 dB(A) nicht nur im Eigentumsschutz..., sondern auch im vorsorgenden Gesundheitsschutz verankert werden für zweifelhaft.“