Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 5/2018

20. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA 2
   1.1. ALD-Veranstaltung "Lärmarme Innenstadtlogistik" – Tagungsbericht 2
   1.2. ALD-Veranstaltung Freizeitlärm – Tagungsbericht 4
   1.3. Forum leise Bahn der Allianz pro Schiene 6
   1.4. Zukunftsbündnis Schiene 6
   1.5. BMVI-Projekt „Harmonisierung des Lärmsanierungsprogramms mit der Lärmaktionsplanung“ 6
2. THEMEN 7
   2.1. WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region 7
   2.2. Wir müssen wohl wieder aktiv werden 11
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE 12
   3.1. BMVI-Projekt I-LENA 12
   3.2. Berliner Lärmaktionsplan 2018 bis 2023 13

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. ALD-Veranstaltung "Lärmarme Innenstadtlogistik" – Tagungsbericht

Am 31. Oktober 2018 führte der ALD eine Veranstaltung zum Thema "Lärmarme Innenstadtlogistik" in München in Kooperation mit dem Münchener Forum durch. Die Veranstaltung war im Wesentlichen von den Münchener Mitgliedern des ALD organisiert worden. An ihr nahmen 46 Personen teil – die im Vergleich zu anderen ALD-Veranstaltungen geringere Teilnehmerzahl erlaubte eine intensive Diskussion des Themas, u.a. mit den Vertretern der Paketdienste, die ihre innovativen Konzepte zur Minderung der negativen Folgen des Lieferverkehrs vorgestellt haben.

Alle Vorträge der Veranstaltung sind auf der ALD-Website unter http://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2018/ald-veranstaltung-innenstadtlogistik/ eingestellt worden.

Projekt City2Share in München (Foto: R. Kühne, München)

„Städter kennen das: Ein Lieferwagen in zweiter Reihe versperrt den Weg aus der Parklücke, womöglich läuft sogar noch der Motor, und vom Fahrer weit und breit keine Spur.“ Wenn dies der Vorsitzende des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik in seinem Grußwort zu der umfassenden BIEK-Nachhaltigkeitsstudie einleitend so deutlich beschreibt, dann hört ein Lärmschützer sofort den zusätzlichen Lärm. Wenn dann noch als Vorschläge gelesen werden, die Lieferungen in die Abend- und Nachtstunden zu verlegen, oder sogar Drohnen eingesetzt werden sollen, dann wird man so hellhörig, dass der ALD sich gezwungen sieht, diese Thematik mit einer spezifischen Veranstaltung zu beleuchten.

Zur Darstellung der Problematik zeigt Herr Jäcker-Cüppers, welche enormen Mengen an Paketsendungen derzeit ausgeführt werden und wie hoch die zu erwartenden Steigerungsraten sind. Im Jahr 2020 werden ca. 4 Mrd. Zustellungen zu bewältigen sein. Der Online-Handel mit seiner schnellen und bequemen Verfügbarkeit sowie seiner Produktvielfalt ist einer der bedeutendsten Trends im Konsumverhalten der Menschen. Da in den Städten die Verkehrsflächen begrenzt sind, führt dies zu stadtplanerischen und verkehrlichen Konflikten, wie weiteren sinkenden Durchschnittsgeschwindigkeiten und negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Da zunehmend Kunden tagsüber kaum anzutreffen sind, werden nun nachhaltige Konzepte der „letzten Meile“ entwickelt und bereits erprobt. Ziele müssen Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf lärmarme und emissionsfreie Verkehrsmittel sein. Aber auch die Anbieter und Konsumenten sollten dazu beitragen, die unnötigen Verkehr produzierende Retourenquote zu senken.

Herr Eulitz (Möhler+Partner Ingenieure AG, München) beschreibt die bekannte Problematik der beschränkten Aussagefähigkeit des Mittelungspegels in dB(A). Das unterschiedliche Empfinden beispielsweise beim Anfahren eines konventionellen Diesel-Lastwagen und eines Fahrzeuges mit Elektromotor wird mit dem eingeführten dB(A) nicht wiedergegeben. Ein Vergleich zwischen einer Vorbeifahrt eines Elektro-Lkw und eines Diesel-Lkw verblüfft mit der Feststellung, dass das Elektrofahrzeug um 4 dB(A) höheren Messwert gegenüber dem elektrisch betriebenen Fahrzeug aufzeigt, und dies bei subjektiv empfundenen gegenteiligen Aussagen. Er verweist auch auf die vielen Untersuchungen über Störungen und Belästigungen bei Be- und Entladevorgängen und Rangierfahrten, bei denen kaum eine Korrelation zwischen den Empfindungen und den Messwerten zu finden ist.

Kurier-, Express- und Paketdienstleistung (KEP), dies ist das Fachgebiet des Herrn Hansen vom Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK). Herr Hansen zeigt die hohe ökonomische Dimension dieses Marktes auf. Um dies zu bewältigen, sind etwa 140.000 Fahrzeuge unterwegs, der Dieselantriebsanteil liegt derzeit bei 95%. Er beschreibt ausführlich die Herausforderungen, die in einer Stadt ohne Ladezonen entstehen. Der Ersatz von Dieselfahrzeugen durch elektrisch betriebene Fahrzeuge drängt sich im Stadtgebiet aus Gründen des Immissionsschutzes und der zu erwartenden Zufahrtsbeschränkungen geradezu auf. Derzeit schrecken die hohen Anschaffungs- und Investitionskosten in die erforderliche Ladeinfrastruktur noch ab. Lastenräder in Zusammenhang mit Mikro-Depots sind jedoch ein Nahziel, da keine Parkplatzproblematik und kaum Zufahrtsbeschränkungen auftreten. Die Lagekapazitäten sind jedoch beschränkt. Die Rechtssicherheit für diese im öffentlichen Raum installierten Boxen ist noch nicht gegeben. Eine weitere Lösung für weniger Individualverkehr stellen Paketshops oder Paketboxen beim Empfänger dar. Herr Hansen plädiert auch zur Entzerrung der Verkehrslastspitzen für eine – natürlich lärmarme – Nachtbelieferung.

Die Positionen des Deutschen Städtetages zur Verkehrswende „Nachhaltige städtische Mobilität für alle“ stellt Herr Kiel vor. Eine der zu klärenden Fragen ist, wie sich die Lärm- und Schadstoffbelastungen wirksam verringern lassen, dies bei zugleich leistungsfähigem Waren- und Güterverkehr. In dem Positionspapier wird die Problematik 17x genannt. Hier wird auch aufgezeigt, dass die in einer Lärmaktionsplanung darstellbaren Maßnahmen vielerorts nicht ausreichen oder an Umsetzungshemmnissen scheitern. Die Kommunen benötigen jedoch fortgeschriebene Regelungen des Bundes. Hierzu gehört u.a. die Möglichkeit, durchgängige Geschwindigkeitsreduzierungen für längere Straßenabschnitte anordnen zu können oder gleich die Umkehr der Regelgeschwindigkeit im Gesamtnetz. Der Wohnwert einer Stadt kann nur durch umfassende lärmmindernde Investitionen erzielt werden. Der Gesetzgeber muss die Handlungsspielräume erweitern.

Die Herren Stodik und Blösl stellen die Strategien der Fa. UPS dar. Hier bringt täglich ein Lkw mit einem Container in der Früh von einem größeren Depot (Logistikzentrum) außerhalb von München (Garching) die Pakete in derzeit 4 Verteilerstationen im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt. Von dort verteilen – je nach Bedarf der Größe des Transportgutes – unterschiedliche Fahrzeuge (Lastenräder, E-Cargo-Cruiser, Räder mit Anhänger) meist mit elektrischem Antrieb die Pakete. Diese Fahrzeuge erzeugen keinen Lärm, sie benötigen keine ausgewiesenen Ladezonen und stören nicht den Verkehrsfluss.

Umladung auf ein Lastenfahrrad in Berlin (Foto: M. Jäcker, 2018)

Das Projekt Geräuscharme Nachtlogistik GeNaLog wird von Herrn Bernsmann vorgestellt. Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML befasst sich mit einer Studie über die Herausforderungen der Urbanen Logistik: Verkehrsbelastung, Zufahrtsschranken, Lieferrestriktionen, Kostendruck, Personalmangel, Konsumverhalten, Emissionsgrenzwerte, Infrastrukturzustand, Digitalisierung und natürlich auch Lärmschutz. Aktuelle Aktivitäten sind die Themengruppen Lastenfahrräder, Mikrodepot, Elektromobilität in der Logistik sowie autonome Zustellung. Schwerpunkte sind u.a. die sinkende Lebensqualität in der Stadt durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe und auch die Verlagerung des Handels auf die „Grüne Wiese“ und in das Internet. Beobachtet wird auch die zunehmende Lieferung kleinteiliger Sendungen. Besonders störend ist jedoch, dass die Lieferungen mit dem Berufsverkehr und anderen Versorgungsverkehren zeitlich kollidieren. Dies tritt insbe-

sondere vormittags auf. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten reduzieren sich in dieser Zeitspanne um 20 bis 30%. Es bietet sich somit an, die Anlieferungen in die Tagesrandzeiten oder sogar Nachtzeiten zu verlagern. In der Studie wurden alle Lärmquellen detailliert auf ihre Minderungsmöglichkeiten hin untersucht. Eine Testphase wurde erfolgreich in Köln durchgeführt. Ein weiteres Ziel ist nun die Entwicklung eines Gütesiegels „Leise Logistik".

In der LH München befassen sich mehrere Referate mit mehreren Mobilitätskonzepten für Ballungsräume. Herr Klassen vom Referat für Arbeit und Wirtschaft befasst sich insbesondere mit den Projekten zur nachhaltigen Innenstadtlogistik in München. Das Projekt (Smarter Together) wird in Zusammenarbeit mit den Städten Lyon und Wien durchgeführt. Im Westen von München werden sogenannte Mobilitätsstationen und Quartiersboxen getestet. Hier handelt es sich um Verleihsysteme von Fahrrädern, Pedelecs, Lasten eTrikes, E-Cars mit Ladeinfrastruktur und klimatisierte Verteilerboxen, in denen Lieferungen gesichert deponiert werden.

Ebenfalls in München hat sich Herr Schambeck im Rahmen des Projektes Civitas Eccentric – living labs im Domagkpark einen Concierge-Betrieb geschaffen. Das eigentliche Hauptziel ist die Verringerung des Anlieferverkehrs. Herr Schambeck nimmt für die Bewohner sowohl die ankommenden als auch die abgehenden Pakete entgegen. Mit freiwilligen Mitarbeitern bietet nun dieser Betrieb „Domagkwerk" eine Vielzahl von weiteren nachbarschaftlichen Dienstleistungen an. Darunter ist auch eine Verleihstation für E-Pkw. Er betont mehrmals die Vorteile dieser Betriebsweise.

Herr Menge von der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz berichtete im letzten Vortrag der Veranstaltung über innovative Projekte zur nachhaltigen Innenstadtlogistik in Berlin. Er stellte sie in den größeren Zusammenhang eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs in Berlin.

Ein Beispiel für eine innovative Lösung der Probleme ist das Projekt KoMoDo (Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin).

Ziel ist die nachhaltige Auslieferung von Paketen auf den letzten Kilometern per Lastenrad, sogenannten Cargobikes sowie der Einsatz eines dienstleisteroffenen Systems von Mikro-Depots in einem Stadtteil. Seit Juni 2018 können somit die Sendungen auf den letzten Kilometern, klimaneutral und lärmarm zugestellt werden.

Rainer Kühne, München

1.2. ALD-Veranstaltung Freizeitlärm – Tagungsbericht

Ca. 130 Teilnehmer/innen folgten der Einladung zur ALD-Veranstaltung nach Berlin, wobei die Nachfrage größer war als der verfügbare Platz, was die Aktualität des Themas unterstreicht. Die Veranstaltung wurde vom Arbeitsring Lärm der DEGA und dem reinlandpfälzischen Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten veranstaltet und richtete sich sowohl an die interessierte Öffentlichkeit, als auch an Fachleute der Bereiche Immissionsschutz und Stadtentwicklung.

Nachhaltige Stadtentwicklung stößt auf Grund des Wachstumes der Städte an seine Grenzen. Die gegenwärtige Flächenknappheit und die notwendige Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in Städten führen zu einer Verschärfung bestehender Probleme. Durch die Aufweichung der Lärmstandards bei der Trennung von Gewerbe-, Misch- und Kerngebieten durch ein Urbanes Gebiet wird die Konfliktsituation zunehmend verstärkt, da ein Zusammenrücken der Wohnbebauung an lärmintensive Quellen vorprogrammiert ist. Ein Nebeneinander von Wohnen, Gewebebetrieben, sportlichen Aktivitäten und Freizeiteinrichtungen sollte umweltverträglich weiterhin gewährleistet werden.

Im Freizeitbereich kommt es zunehmend zu Konflikten zwischen dem Ruhebedürfnis der Anwohner und Veranstaltern bzw. Gästen oder der Nutzung von Sportanlagen, die sich durch Auflagen zum Schallschutz eingeschränkt sehen. Die Konflikte führen zunehmend zu gerichtlichen Auseinandersetzungen, was ein Vortrag auch verdeutlichte. Die Vorträge gaben einen aktuellen Überblick der städtischen Situationen in Ballungs- und ländlich geprägten Räumen sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen. Es wurden Ansätze zu Problemlösungen und zu Gestaltungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Immissionssituation und der Akzeptanz der Betroffenen aufgezeigt.

Hinweistafel an einem Hostel in Berlin (Foto: M. Jäcker)

Es bestand weitgehend Konsens unter den Teilnehmern der Veranstaltung, dass die Außengastronomie in den Nachtstunden ein zentrales Problem ist. Der ALD tritt dafür ein, dass es keine pauschale Verschiebung des Beginns der Nachtruhe geben dürfe, sondern spezifische Lösungen und Vereinbarungen zwischen der Gastronomie und den Anwohnern – wie etwa in Warnemünde oder Heidelberg – entwickelt werden sollten, die den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten gerecht werden. Ggf. ist eine Limitierung der Zahl der Gaststätten und der Außen-Sitzplätze vorzusehen.

Als Besonderheit der Veranstaltung ist zu nennen, dass nicht nur die Immissionsschutzseite dargestellt wurde, sondern auch die Belange der Städte, die zum einen die baulichen Aktivitäten, auf Grund der hohen Wohnungsnachfrage, fördern müssen und gleichzeitig versuchen, die Lärmschutzbelange der Anwohner zu berücksichtigen. Hier wurden z.B. eine Ergänzung der Baunutzungsverordnung und die rechtliche und schallschutztechnische Prüfung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes angeregt.

Zum anderen gab es auch interessante Vorträge der Lärmverursacher (Techno und Schlaf), die die wirtschaftliche Lage der Betreiber und auch der Städte, die ein touristisches Interesse an der Aufrechterhaltung, z.B. der Clubszene, im Blick haben. In Berlin hat der Senat deshalb z.B. ein Förderprogramm von 1 Mio. Euro zur Lärmsanierung von Clubs bereitgestellt. Es wurde auch deutlich, dass die Clubbetreiber, die europaweit organisiert sind, ein Interesse an der Lösung haben, da sie extra einen Arbeitskreis zur Minimierung der Lärmemissionen aus Clubs ins Leben gerufen haben. Die beiderseitige Vermittlung der Sichtweise von Lärmerzeugern und Lärmbetroffenen wurde von vielen Teilnehmern sehr positiv gesehen.

Ein Schwerpunkt der Vorträge befasste sich mit dem Thema Sport- und Freizeitlärm. Sport-und Freizeitaktivitäten haben in den vergangenen Jahren beträchtlich an Stellenwert gewonnen. Das zeigt sich auch zum einen in der deutlichen Zunahme von Open-Air-Veranstaltungen. Eine der Ursachen für die Belästigungswirkung ist darin zu suchen, dass Sport- und Freizeitveranstaltungen oft in Zeiten mit einem erhöhten Ruhebedürfnis (Abendstunden, Sonn- und Feiertage) stattfinden. Zur Konfliktlösung bei Lärmproblemen in innerstädtischen Verdichtungsgebieten stehen neben architektonischen und baulichen Ansätzen auch organisatorische und verfahrenstechnische Möglichkeiten zur Verfügung, die anhand von Beispielen dargestellt wurden.

Zum anderen haben sich Regelungen zum Sportlärmschutz grundsätzlich bewährt. Die 18. BImSchV und der Anlagenbonus lassen ausreichend Spielraum für einmütige Reglungen. Um bei heranrückender Wohnbebauung die Konfliktsituation schon in der Entstehung zu vermeiden, sollten sich Betroffene rechtzeitig in den Beteiligungsprozess der Bauleitplanung einbringen.

Die Freizeitlärmrichtlinie wird von der kommunalen Praxis begrüßt. Die Vorträge zum Gaststättenlärm, sowie zu Kiezlösungen und runden Tischen haben gezeigt, dass neben dem Rechtsrahmen vor allem Mediationsverfahren mit einer rechtzeitigen Einbeziehung aller Akteure, Verursacher und Lärmbetroffene, immer wichtiger zur Konfliktlösung beitragen.

Die Vorträge sind auf der ALD-Website unter https://www.ald-laerm.de/publikationen/praesentationen-der-ald-veranstaltungen/2018/ verfügbar.

Bernd Lehming, Berlin

1.3. Forum leise Bahn der Allianz pro Schiene

Am 28.9.2018 fand das 2. "Forum leise Bahn" statt, wo der ALD im Beirat vertreten ist.

Ziel ist es, den Schienengüterverkehr zu stärken, in dem u.a. weitere Fortschritte bei der Lärmminderung erreicht werden, was auch die Koalitionsvereinbarung der 19. Legislaturperiode wiederspiegelt. Zentrale Themen sind die Halbierung des Schienenlärms bis 2020 und weitere Fortschritte nach 2020, wobei ein Votum des ALD schon in der ersten Sitzung war, diese Ziele zu konkretisieren. Das Ziel der Umrüstung der Güterwagen auf leisere Versionen wird mit großer Wahrscheinlichkeit bis Ende 2020 erreicht.

Einig ist man, dass die Lärmminderung an der Quelle (Lok, Güterwagen und am Gleis) am effizientesten ist gegenüber Maßnahmen auf dem Schallausbreitungsweg. Nach Umsetzung der Nachrüstung von Güterwagen ist die Lok die dominierende Lärmquelle (Lüfter und bei höherer Geschwindigkeit die Stromabnehmer). Die Grundlage für zu diskutierende Maßnahmen des Schienengüterverkehrslärms sind in den Texten 19/2017 des Umweltbundesamtes "Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms" nachzulesen (siehe Internetveröffentlichung unter https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strategien-zur-effektiven-minderung-des). Um die Nachrüstung von Güterwagen noch zu verbessern, bieten sich bei Güterwagen mit hoher Laufleistung z.B. Scheibenbremsen an.

Zur Erzielung weiterer Fortschritte müssen gesetzliche Regelwerke überdacht werden und die Trassenpreise effektiver gestaltet werden, wobei darauf zu achten ist, dass sich keine Verdrängung zum LKW vollzieht. Der Wettbewerb über Ausschreibungsvorgaben kann aber schnellere und innovativere Aktionen auslösen, wie Beispiele zeigen.

Bernd Lehming, Berlin

1.4. Zukunftsbündnis Schiene

Am 09. Oktober 2018 hat das Bundesverkehrsministerium das „Zukunftsbündnis Schiene“ gestartet. Das Zukunftsbündnis Schiene soll einen Masterplan Schienenverkehr erstellen, der die im Koalitionsvertrag vom März 2018 enthaltenen Ziele für den Schienenverkehr „fachlich einordnet und die zu ihrer Erfüllung erforderlichen zentralen Maßnahmen benennt.“ Es besteht aus einem Lenkungskreis und fünf thematischen Arbeitsgruppen. Die Arbeitsgruppe 4 „**Lärmemissionen senken“** soll Konzepte erarbeiten, wie sich eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene – auch an Bestandsstrecken – mit der Reduzierung des Schienenlärms verbinden lässt, um die Akzeptanz für die Verlagerung zu erhöhen und die nach wie vor erforderliche Beseitigung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Schienenverkehrslärm zu erreichen.

Der ALD ist in Person seines Vorsitzenden Mitglied der Arbeitsgruppe. Über den Fortgang der Arbeiten werden wir berichten.

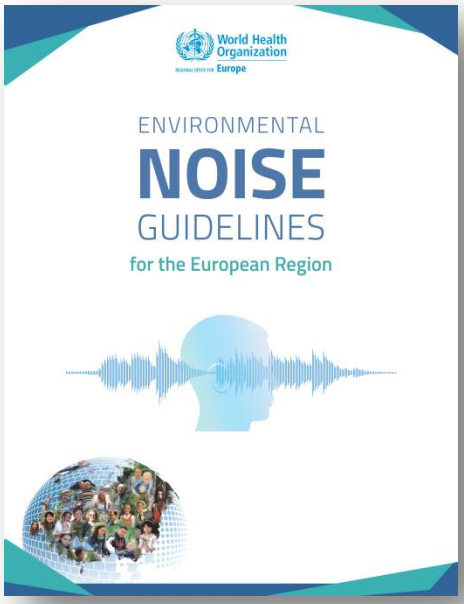
1.5. BMVI-Projekt „Harmonisierung des Lärmsanierungsprogramms mit der Lärmaktionsplanung“

Der ALD hat schon seit langem gefordert, die beiden wichtigsten Programme zur Lärmsanierung an Bahnstrecken zu harmonisieren: das 1999 gestartete Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes und die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken und in Ballungsräumen gemäß der europäischen Richtlinie zum Umgebungslärm seit 2007. In dem genannten Projekt lässt nun das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahn-Bundesamt prüfen, ob die beiden Programme stärker miteinander verzahnt werden können. Diese Arbeit soll von einem projektbegleitenden Arbeitskreis begleitet werden. Der ALD wurde eingeladen, sich an diesem Arbeitskreis zu beteiligen, der die nächsten zwei Jahre aktiv sein soll. Auch in diesem Arbeitskreis wird der ALD durch seinen Vorsitzenden vertreten.

2. THEMEN

2.1. WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region

Am 10. Oktober 2018 stellte die Weltgesundheitsorganisation (WHO) die WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region) vor (WHO, 2018a). Die deutsche Zusammenfassung kann unter folgenden Link heruntergeladen werden: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf?ua=1



Diese Leitlinien wurden vom WHO-Regionalbüro für Europa veröffentlicht; die WHO erachtet die Leitlinien für Umgebungslärm aber explizit auch in anderen Regionen für anwendbar.

Ziel der Leitlinien ist die Empfehlung von Zielwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor den Belastungen durch verschiedene Arten des Umgebungslärms. Die WHO-Leitlinien folgen damit vorangegangenen Leitlinien, den Leitlinien für Umgebungslärm von 1999 (WHO Guidelines for Community Noise; Berglund, Lindvall & Schwela, 1999) und den Leitlinien für nächtlichen Umgebungslärm (WHO Night Noise Guidelines for Europe, 2009). Seit Veröffentlichung dieser vorangegangenen Leitlinien sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die gesundheitlichen Wirkungen von Umgebungslärm weiterhin angewachsen, so dass im Jahr 2010 auf der 5. Ministerkonferenz für Umwelt und Gesundheit in Parma, Italien, die WHO von Mitgliedsstaaten ersucht wurde, neue Leitlinien für Umgebungslärm zu erstellen. Diese sollten neben Verkehrslärm auch weitere, in bisherigen Leitlinien nicht behandelte Quellenarten des Umgebungslärms wie Freizeitlärm und Lärm von Windenergieanlagen berücksichtigen. Die neuen Leitlinien sollen in einer Aktualisierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EC, insbesondere im Anhang III zur Gesundheitsbewertung Berücksichtigung finden.

In den WHO-Leitlinien wurden die folgenden Gesundheitswirkungen, unterschieden nach kritischen (*critical health effects*) und bedeutenden (*important health effects*) Wirkungen, untersucht:

<u>kritische Gesundheitswirkungen</u>

- Herz-/Kreislauferkrankungen (kardio-vaskuläre Effekte)
- Lärmbelästigung
- Schlafstörungen
- Kognitive Beeinträchtigung
- Hörverlust/-schäden, Tinnitus

<u>bedeutende Gesundheitswirkungen</u>

- Negative Wirkungen auf Schwangerschaft und Geburt
- Lebensqualität, Wohlbefinden, psychische Gesundheit
- Stoffwechselerkrankungen (metabolische Effekte)

Verschiedene Gruppen von Beteiligten wirkten an der Erarbeitung der Leitlinien mit:

- Die Steuerungsgruppe (*steering group*), bestehend aus WHO-Angehörigen: Die Steuerungsgruppe plante und koordinierte den gesamten Prozess der Leitlinienentwicklung.
- Die aus internationalen Lärmwirkungsforschenden zusammengesetzte Arbeitsgruppe für systematische Durchsichten (*Systematic Review Team*): Deren Aufgabe bestand darin, den Forschungsstand zu den Gesundheitswirkungen von Umgebungslärm zusammenzutragen und zu analysieren.
- Die Leitlinienentwicklungsgruppe (*Guideline Development Group*). Diese weitere Arbeitsgruppe von Lärmexperten leitete aus den zusammengetragenen Erkenntnissen die Leitlinienempfehlungen ab.

- Eine Gruppe von Fachleuten, Interessensvertretenden und Endverbrauchern (*External Review Group*), die im Laufe des Verfahrens die zusammengetragenen Inhalte und Empfehlungen begutachteten.

Das Verfahren der Leitlinienentwicklung sieht nach Formulierung von Ziel und Umfang der Leitlinien, erster Durchsicht einschlägiger, relevanter Fachliteratur und Auswahl der Maße/Indikatoren für die gesundheitsbezogenen Wirkungen des Umgebungslärms ein mehrstufiges Vorgehen vor (WHO, 2018b):

1. **Die umfangreiche, systematische Sichtung und Analyse der wissenschaftlichen Fachliteratur** und der darin enthaltenen Erkenntnisse zur Evidenz der Gesundheitseffekte von Umgebungslärm in sog. systematischen Evidenz-Reviews.

   Das Zusammentragen und die Analyse der wissenschaftlichen Erkenntnisse erfolgt nach einem strikten methodischen Verfahren, dem sog. GRADE-Ansatz (Grading of Recommendations Assessment, Development and Evaluation; Guyatt et al., 2008a, b). Dieser Ansatz erlaubt die Bewertung der Qualität der einbezogenen Studien und der Evidenz für eine Assoziation zwischen Umgebungsgeräuschen, unterschieden nach Quellenarten, und der jeweils betrachteten Gesundheitswirkung (Bewertung der Gewissheit der wissenschaftlichen Erkenntnisse). Das heißt, es wurde pro Quellenart des Umgebungslärms und pro Gesundheitswirkung die Effektstärke des Umgebungslärms ermittelt, soweit möglich auch meta-analytisch jeweils die Expositions-Wirkungsbeziehung in Form einer Funktion dargestellt, und die Evidenz-Qualität dieser Expositions-Wirkungsbeziehung bewertet. Eine Besonderheit ist, dass nicht nur eine Bestandsaufnahme der wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den oben genannten Gesundheitswirkungen erfolgte, sondern auch eine Bestandsaufnahme des Forschungsstands zu den Gesundheitswirkungen von „Interventionen" zum Umgebungslärm, d.h. von Veränderungen der Geräuschbelastung durch Lärmschutzmaßnahmen oder umgekehrt durch Ausbau von Infrastruktur, ebenso auch von kommunikationsbezogenen Maßnahmen. Die WHO-Reviews berücksichtigen den Forschungsstand bis zu den Jahren 2014/2015. Neuere Studien, wie die Schweizer Verkehrslärmwirkungsstudie SiRENE (http://www.sirene-studie.ch/) oder die NORAH-Studie zur Verkehrslärmwirkung in Flughafenregionen (http://www.laermstudie.de/; https://norah-studie.de//de/) sind darin noch nicht oder nur zum geringen Teil enthalten. Die systematischen Evidenz-Reviews wurden getrennt nach Art der betrachteten Gesundheitswirkung und im Interventions-Review unterschieden nach Interventionstyp vorgenommen. Alle Reviews sind in einer Spezialausgabe des *International Journal of Environmental Research and Public Health* veröffentlicht und können im Internet kostenfrei unter folgendem Link heruntergeladen werden: https://www.mdpi.com/journal/ijerph/special_issues/WHO_reviews.

2. **Ermittlung der Leitlinienwerte** für die gesundheitsbezogenen Beeinträchtigungen durch Umgebungslärm getrennt nach Lärmquellenart und **Festlegung einer „Empfehlungsstärke"**.

   In den WHO-Leitlinien ist für jede Gesundheitswirkung von der Leitlinienentwicklungsgruppe anhand der Erkenntnisse aus den WHO-Reviews eine Risikoschwelle festgelegt, die es zu unterschreiten gilt. Weiterhin wurde der Stärkegrad der Empfehlungen („starke" und „bedingte" Empfehlung) auf Grundlage der Einschätzung der Evidenzqualität, Werte, Präferenzen und Ressourcen eingestuft. Während sich die Erkenntnisse der WHO-Reviews auf der Analyse empirischer Daten zu den Expositions-Wirkungsbeziehungen stützen, erfolgte die Festlegung der Leitlinienwerte und der Empfehlungsstärke auf Basis fachlich begründeter Setzungen.

   Als Indikatoren der Geräuschbelastung wurden der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} und der Nachtpegel L_{night} festgelegt. Diese Festlegung basiert sowohl auf empirischen als auch politischen Überlegungen: Einerseits sollten Indikatoren gewählt werden, die die jeweilige Gesundheitswirkung gut (idealerweise am besten) vorhersagen können, andererseits sollten jene Indikatoren berücksichtigt werden, die in der Europäischen Lärmpolitik am häufigsten verwendet werden. Dies sind die o.g. Indikatoren L_{den} und L_{night}.

   Zunächst wurden zu unterschreitende wirkungsbezogene Richtwerte für die kritischen Gesundheitswirkungen definiert: Für die lärmbedingte Neuerkrankung ischämischer Herzkrankheiten (z.B. Herzinfarkt) 5% relativer Risikoanstieg, für Bluthochdruck 10% relativer Risikoanstieg, für den Prozentanteil hoch schlafgestörter Personen bzw. hoch belästigter Personen 3% bzw. 10% absolutes Risiko, für die kognitive Beeinträchtigung von Kindern eine Lernverzögerung

von einem Monat und für permanente Hörschäden/Tinnitus kein Auftreten eines Risikoanstiegs. Es wurden dann bei ausreichender Evidenzqualität für die Quellenarten Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, Windenenergieanlagen und Freizeitlärm die quellenspezifischen L_{den}-Werte bzw. bei den Schlafstörungen die L_{night}-Werte identifiziert, bei denen die wirkungsbezogenen Richtwerte erreicht werden. Dies war nicht für alle Quellenarten bezogen auf alle betrachteten Gesundheitswirkungen möglich, so dass je nach Lärmquelle und Tageszeitbezug die Leitlinienempfehlung auf einer unterschiedlichen Anzahl von Gesundheitswirkungen beruht. Als gesamter Leitlinienwert pro Quellenart wurde dann der niedrigste Wert aus den Werten aller betrachteten Gesundheitswirkungen ausgewählt.

In den Leitlinienempfehlungen wurde der höheren Berechnungsunsicherheit für Beurteilungspegel unter 40 dB insoweit Rechnung getragen, als dass L_{den}- bzw. L_{night}-Werte unterhalb von 40 dB nicht empfohlen wurden und stattdessen 40 dB als Leitlinienwert festgelegt wurde, auch wenn dieser Wert zu Gesundheitswirkungen oberhalb des Richtwertes führt. Diese Entscheidung erfolgte in einem Fall, nämlich beim Fluglärm in Bezug auf Schlafstörungen. Hier wurde ein Leitlinienwert von L_{night} = 40 dB empfohlen, der einem Prozentanteil hoch schlafgestörter Personen von 11% entspricht und damit oberhalb des Richtwertes von 3% liegt. Aus dem WHO-Review zum Freizeitlärm ergab sich eine unzureichende Evidenz für eine spezifische Beziehung zwischen Freizeitlärm und Hörschäden, so dass hier abweichend die Leitlinienempfehlung auf Basis der Empfehlungen der WHO-Leitlinien von 1999 und den Erkenntnissen zu arbeitslärmbedingten Hörschäden erfolgte.

Neben den Leitlinienwerten zu den verschiedenen Quellenarten des Umgebungslärms sind in den WHO-Leitlinien auch quellenspezifische Empfehlungen für Arten von Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Gesundheitswirkungen des Umgebungslärms genannt. Für Straßenverkehrs- und Fluglärm empfiehlt die WHO Maßnahmen zur Veränderung der Infrastruktur, um die Geräuschbelastung auf der Strecke zwischen Lärmquelle und betroffenen Personen zu verringern, für Straßenverkehrslärm darüber hinaus Maßnahmen an der Quelle. Für die übrigen Lärmquellenarten liegt mangels Evidenz im Hinblick auf die Gesundheitswirkung keine Empfehlung einer konkreten Maßnahmenart vor.

Tabelle 1 fasst die WHO-Leitlinien für verschiedene Quellenarten des Umgebungslärms zusammen.

Der ALD begrüßt, dass mit den vorliegenden WHO-Leitlinien für Umgebungslärm und den zugrundeliegenden WHO-Reviews eine fundierte und methodisch äußerst sorgfältige Aufbereitung der wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Gesundheitswirkungen des Umgebungslärms vorliegt und dabei neben Herzkreislauferkrankungen und Hörschäden auch die Lärmbelästigung, berichtete Schlafstörungen und die Beeinträchtigung der kognitiven Entwicklung von Kindern als kritische Gesundheitswirkungen betrachtet werden. Dies ist im Einklang mit dem Gesundheitsverständnis der WHO, das neben der Abwesenheit von Erkrankungen und Gebrechen das körperliche, geistige und soziale Wohlbefinden einschließt.

Eine Umsetzung der WHO-Leitlinien in der Lärmpraxis stellt Lärmpolitik und Lärmmanagement vor große Herausforderungen. Während ein vergleichsweise umfangreiches technisches Wissen über die Möglichkeiten der Verringerung von Schallimmissionen, dargestellt in der Abnahme von Dezibelwerten vorliegt, ist über die Gesundheitswirkung von Lärmschutzmaßnahmen deutlich weniger bekannt. Die Expositions-Wirkungsbeziehungen zwischen Geräuschbelastung und Gesundheitswirkung ist zu komplex, um daraus direkt eine Vorhersage der Wirkung von Maßnahmen ableiten zu können. Deshalb erscheint es angeraten, künftig Lärmschutzmaßnahmen insbesondere auch auf ihre schlussendlichen Gesundheitswirkungen zu bewerten. Die Herausforderungen, die sich aus den WHO-Leitlinien für Umgebungslärm ergeben, erfordern ein gemeinsames Handeln von Politik, Verwaltung, Verursachenden und Betroffenen. Der ALD sieht hierbei seine Aufgabe darin, die beteiligten Gruppen auf dem Weg zu mehr Lärmschutz fachlich und methodisch zu unterstützen.

Tabelle 1: WHO-Leitlinienwerte für Umgebungslärm

Leitlinienwert (guideline exposure level) =
Geräuschpegelwert (L_{den}/L_{night}) bei dem die Leitlinienentwicklungsgruppe der WHO (LEG) überzeugt ist, dass oberhalb dessen ein Risikoanstieg negativer Gesundheitswirkungen vorliegt.

Gesundheits-wirkung	Richtwert	Straßen-verkehr		Schienen-verkehr		Luftverkehr		Windenergie-anlagen		Freizeit	
		L_{den}	L_{night}	L_{den}	L_{night}	L_{den}	L_{night}	L_{den}	L_{night}	$L_{Aeq,24h}$	L_{night}
Inzidenz ischämischer Herzkrankheiten	5 % relativer Risikoanstieg	59.3	--	--	--	52.6	--	--	--	--	--
Inzidenz von Bluthochdruck	10 % relativer Risikoanstieg	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
% hoch schlafgestörter Personen (% HSD)	3 % absolutes Risiko	--	45.4	--	43.7		40*	--	--	--	--
% hoch belästigter Personen (% HA)	10 % absolutes Risiko	53.3	--	53.7	--	45.4	--	45	--	--	--
Permanente Hörschäden/Tinnitus	kein Risikoanstieg	--	--	--	--	--	--	--	--	70	--
kognitive Beeinträchtigung	1 Monat Verzögerung	--	--	--	--	55	--	--	--	--	--
Leitlinienwert in dB (gerundet)		**53**	**45**	**54**	**44**	**45**	**40**	**45**	**--**	**70**	**--**
"Empfehlungsstärke"		stark		stark		stark		bedingt		bedingt	
										basiert auf Empfehlung von WHO (1999)	

* Beim nächtlichen Leitlinienwert für Luftverkehr Lnight = 40 dB beträgt der Anteil hoch schlafgestörter Personen (% HSD) 11 % und liegt damit oberhalb der festgelegten Wirkungsschwelle von 3 % HSD. Die Leitlinienentwicklungsgruppe der WHO hat sich allerdings dafür entschieden, aufgrund der hohen Berechnungsunsicherheit für Geräuschpegelwerte unter 40 dB keine niedrigeren Werte als 40 dB zu empfehlen.

Referenzen:

Berglund, B., Lindvall, T. & Schwela, D.H. (1999). Guidelines for Community Noise. Geneva, Swiss: World Health Organization. Zugriff am 16.12.2018, von http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/66217/1/a68672.pdf

Guyatt, G.H.; Oxman, A.D.; Kunz, R.; Vist, G.E.; Falck-Ytter, Y.; Schünemann, H.J. (2008b). What is "quality of evidence" and why is it important to clinicians British Medical Journal, 336, 995–998. doi:10.1136/bmj.39490.551019.BE.

Guyatt, G.H.; Oxman, A.D.; Vist, G.E.; Kunz, R.; Falck-Ytter, Y.; Alonso-Coello, P.; Schünemann, H.J. (2008a). GRADE: An emerging consensus on rating quality of evidence and strength of recommendations. British Medical Journal, 336, 924

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 189/12 vom 18.07.2002. Zugriff am 16.12.2018, von http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0049&rid=1.

World Health Organization (WHO) (2009). Night Noise Guidelines for Europe. Copenhagen, Denmark: WHO Regional Office for Europe. Zugriff am 16.12.2018 von http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

World Health Organization (WHO). (2018a). Environment noise guidelines for the European region. Copenhagen, Denmark: WHO Regional Office for Europe. Zugriff am 03.11.2018, von http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1

World Health Organization (WHO). (2018b). Leilinien der WHO für Umgebungslärm für die Europäische Region. Lärmbekämpfung, 13(6), 200-203.

2.2. Wir müssen wohl wieder aktiv werden

Eine der wichtigsten politischen Aufgaben der aktuellen Legislaturperiode ist unzweifelhaft die **Schaffung bezahlbaren Wohnraums**. Die Bundesregierung hat dazu eine Regierungskommission „Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik“ (Baulandkommission) eingerichtet. Mitglieder der Baulandkommission sind Vertreterinnen und Vertreter der Regierungsfraktionen, Landesminister- und -senatorinnen, Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, Bundesministerien, Wissenschaft sowie Verbände (Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, Mieterbund, Haus und Grund, ZIA e. V. - Zentraler Immobilien-Ausschuss der Wohnungswirtschaft). Ziel der Kommission ist die Verabschiedung eines Abschlussberichts (voraussichtlich im Sommer 2019) mit gemeinsam getragenen Empfehlungen.

Einige Mitglieder der Baulandkommissionen haben inzwischen altbekannte Vorschläge für eine „nachhaltige Baulandmobilisierung“ entwickelt. Sie knüpfen an die Diskussionen an, die bereits im Rahmen der Entwicklung des „Urbanen Gebiets (MU)“ geführt worden sind.

So schlägt der **Deutsche Städtetag** der Baulandkommission vor, die Möglichkeiten des Einsatzes passiver Schallschutzmaßnahmen zu erweitern:

„Auch bei Gewerbelärm sollen passive Schallschutzmaßnahmen bei heranrückender Wohnbebauung als letztes Mittel der Wahl nach einer bauleitplanerischen Abwägung aller Belange (prioritäre aktive Schutzmaßnahmen reichen nicht aus, lärmgeschützte Außenbereiche sind vorhanden usw.) zum Einsatz kommen können. Um Rechtssicherheit für die Kommunen zu schaffen, könnte eine Erweiterung von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB beispielsweise dahingehend erfolgen, dass auch „einzuhaltende Innenraumpegel in Aufenthaltsräumen“ durch Bebauungsplan festgesetzt werden können.“

Der **ZIA** schlägt zur Beschleunigung von Stadtentwicklung, Planung und Bau vor:

„Überarbeitung der TA Lärm – Mehr Urbane Gebiete
Eine Überarbeitung der TA Lärm ist erforderlich, um ein besseres Nebeneinander von Wohn- und Wirtschaftsimmobilien zu ermöglichen. Es ist unverständlich, wieso noch immer die Lärmwerte vor dem Fenster gemessen werden: für die Bewohner ist der Geräuschpegel entscheidend, der in der Wohnung ankommt. Zahlreiche technische Möglichkeiten können zum passiven Lärmschutz schon jetzt umgesetzt werden, um den Lärmschutz im Inneren zu verbessern. Im Rahmen der Einführung des neuen Gebietstyps „Urbanes Gebiet“ in der letzten Legislaturperiode wurde leider der TA-Lärm-Grenzwert unzureichend angepasst. Hier muss nachgebessert werden. Vorschlag: Für die Erhöhung der Zahl neu gebauter Wohnungen ist es wichtig, in der TA Lärm festzuschreiben, dass der Schallpegel zukünftig hinter und nicht vor dem Fenster zu messen ist. Zudem sollte Gewerbelärm wie Verkehrslärm behandelt werden.“

Der ALD hatte stets den umgekehrten Weg vorgeschlagen: Eher die Privilegierung des Verkehrslärmschutzes (Zulässigkeit des passiven Schallschutzes bei unverhältnismäßigen Kosten des Aktivschutzes) abzubauen (siehe auch Stellungnahme der ALD-Leitung zur geplanten Änderung des Baugesetzbuchs – Einführung von Innenpegeln in das BauGB im 16. ALD-Newsletter). Und der Vorschlag, den Gewerbelärm wie den Verkehrslärm zu behandeln mutet rückwärtsgewandt an angesichts der zahlreichen Großprojekte des Schienenverkehrs, bei denen sich die Akzeptanz der Anwohner der geplanten Aus- oder Neubaustrecken nur erreichen lässt, wenn „Vollschutz“ – Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für den Außenbereich durch **aktive Schutzmaßnahmen** – gewährt wird. Für das Projekt Rheintalbahn hat der Bundestag[1] im Januar 2016 parteiübergreifend den vom Projektbeirat[2] geforderten Vollschutz bereits beschlossen, für andere Projekte (Fehmarnbelt-Querung, Ausbau des Seehafenhinterlandverkehrs[3] im Dreieck Bremen-Hamburg-Hannover) ist es die Forderung der jeweiligen Region, die von den Ländern mitgetragen wird.

---

[1] Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD im Deutschen Bundestag (2016):
Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren. Bundestags-Drucksache 18/7364 vom 26.01.2016
dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/073/1807364.pdf

[2] Projektbeirat Rheintalbahn, Beschlussfassungen der 10. Sitzung am 26.06.2015
https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/PM_Anhang/2015_06_26_PBR-Sitzung_Beschlussfassung.pdf

[3] Dialogforum Schiene Nord (2015): Abschlussdokument vom 05.11.2015
http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter/download/24b7100d4221ecc3c60ebfcb1fca79bd

Der ALD wird sich in diesem Sinne erneut einmischen in die Diskussion. Die ALD-Leitung würde sich über Mitstreiter*innen freuen. Zu Beginn des neuen Jahres werden wir ein Konzept zur Bewahrung des aktiven Schutzniveaus vorlegen.

Im Übrigen sei an ein über 40 Jahre altes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts erinnert (Urteil IV C 80.74 vom 21.04.1976):

„Für Wohngebiete, die nicht einer durch andere Störfaktoren verursachten Geräuschvorbelastung ausgesetzt sind und deren Schutzwürdigkeit deshalb nicht nach den aufgezeigten Gesichtspunkten eingeschränkt ist, setzt die angemessene Befriedigung der Wohnbedürfnisse insbesondere voraus, daß innerhalb der Gebäude eine durch Außengeräusche nicht beeinträchtigte Entfaltung des Lebens der Bewohner möglich ist. Dazu gehört - vornehmlich am Tage und in den Abendstunden - die Möglichkeit einer ungestörten Kommunikation im weitesten Sinn unter Einschluß der Mediennutzung (Telefon, Rundfunk, Fernsehen) und - für die Nacht - die Möglichkeit des störungsfreien Schlafens. Dabei ist für diese Anforderungen nicht abzustellen auf die Nutzung der Gebäude nur bei geschlossenen Fenstern und Türen. Zu den schützenswerten Wohnbedürfnissen in einem nicht durch Störfaktoren nachteilig vorbelasteten Wohngebiet gehört vielmehr das übliche Wohnverhalten und damit die ***Möglichkeit des Wohnens und Schlafens auch bei (gelegentlich) geöffneten Fenstern****.*

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. BMVI-Projekt I-LENA

Am 3.11.2018 fand das dritte Treffen zur Informationsveranstaltung „I-LENA“ in Frankfurt statt.

Im Fokus der Veranstaltungen standen der aktuelle Stand des Projektes, Fragen zur Zulassung innovativer Technologien sowie erste Erfahrungsberichte der Messfirmen und der Hersteller.

Die Vertreter der Projektträger (BMVI und DB Netz AG) betonten die Notwendigkeit weiterer Innovationen beim ortsfesten Lärmschutz. Zentraler Punkt von I-LENA sei, dass das Maßnahmenportfolio, das heute im Wesentlichen den Bau von Lärmschutzwänden aus Aluminium vorsieht, durch weitere Technologien ergänzt wird. Dies sorgt für mehr Akzeptanz der Anwohner insbesondere in Ortslagen, in denen städtebauliche Aspekte eine große Rolle spielen. Der Koalitionsvertrag der 19 Legislaturperiode hat darüber hinaus die Notwendigkeit weiterer Forschungsprogramme vorgegeben.

Zum aktuellen Stand von I-LENA berichtete die DB Netz AG. Von den derzeit 29 Maßnahmen die zur Erprobung anstehen, sind sechs Maßnahmen installiert und erste Messung durchgeführt worden. Im nächsten Jahr sollen alle weiteren Maßnahmen an den Testrecken folgen. Die mit den Messungen für die bereits eingebauten Technologien beauftragten Ingenieurbüros informierten die Teilnehmer über ihre ersten Erfahrungen. So habe man an einer Teststrecke auf stark variierende Durchfahrtsgeschwindigkeiten der Züge reagieren sowie Witterungseinflüsse berücksichtigen müssen.

Eine wichtige Frage war, wie die Innovation an die Strecke kommen. Der Anerkennungsprozess in der Schall 03: 2015 für neue Innovationen wird zwischen der DB und EBA abgestimmt und ist ein sehr langwieriger Prozess. Kleine Unternehmen müssen i. d. R. die entwickelte Technik und das kostspielige Messprogramm finanzieren, was die finanziellen Möglichkeiten oft sprengt. Programme wie I-LENA, wo die Messkosten vom Bund getragen werden, sind daher wichtig, um auch mittelständische Firmen bei der Entwicklung von Innovationen zu unterstützen. Wünschenswert sei allerdings, dass die finanzielle Hilfe schon deutlich früher im Projekt einsetze.

Am Ende der I-LENA-Bewertung wird es eine Toolbox geben, aus der maßgeschneiderte Lösungen entwickelt werden, auch mit dem Ziel, Alternativen zu hohen Schallschutzwänden zu haben.

Bernd Lehming, Berlin

3.2. Berliner Lärmaktionsplan 2018 bis 2023

Am 12. November 2018 stellte die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz einen Zwischenstand der Lärmaktionsplanung für die nächsten 5 Jahre vor und zog eine Bilanz des Lärmaktionsplans 2013-2018.

Die Bilanz fällt aus Sicht der Verwaltung positiv aus. (Teilweise) realisiert wurden 61% der 139 konkret benannten LAP-Maßnahmen. Weitere 4% befinden sich derzeit in der Umsetzung. Für 12% der Maßnahmen ist die Umsetzung gesichert, sie erfolgt jedoch zu einem späteren Zeitpunkt. Dies sind in Summe rund drei Viertel aller geplanten Maßnahmen. Realisiert wurden unter anderem das Programm für Tempo 30 nachts, zahlreiche Maßnahmen der BVG, straßenräumliche Maßnahmen und Fahrbahnerneuerungen. Der LAP wird Themenkarten zum Umsetzungsstand der Maßnahmenarten enthalten (Straßenraumgestaltung, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Fahrbahnerneuerung) und den Umsetzungsstand der 23 meistbewerteten Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP 2013 darstellen. Vom Vertreter des ALD wurde vorgeschlagen, die im LAP 2013 bis 2018 konkret benannten Maßnahmen, die umgesetzt wurden, zu benennen.

Eine weitere Erkenntnis aus der Bilanz ist, dass die bisherigen LAP die Realisierungszeiträume, vor allem bei baulichen Maßnahmen, zu optimistisch eingeschätzt wurden. Dies liegt sicher an den diversen Zuständigkeiten und Planungsvorläufen in den Verwaltungen.

Der Berliner Lärmaktionsplan hat frühzeitig Wert auf eine Öffentlichkeitsbeteiligung gelegt. Die Beteiligungsphase sollte Hinweise für die LAP-Erarbeitung aufnehmen, zentrale Botschaften zur Lärmminderung kommunizieren und Rechenschaft darüber ablegen, was in den vergangenen Jahren geschehen ist. Der Auswertungsbericht wird in Kürze veröffentlicht. Beim Online-Dialog gab es rund 15.000 Seitenaufrufe. Die meisten Hinweise („Wo ist es laut?“, „Wie wird es leiser?“) gab es zum Straßenlärm (1.054 von 1.596 Nennungen; 66%). Zum Fluglärm gab es 222 Hinweise (14%), zum Schienenlärm 165 (10%) und zu sonstigen Themen (Lärm von Industrie, Gewerbe, Freizeit etc.) 155 Hinweise (10%).

Eine der spannendsten Aufgaben für die Zukunft ist aufgrund der immensen Bautätigkeiten in großen Entwicklungsfeldern der Stadt eine Strategie zur „Zukünftigen Mobilität in neuen Stadtquartieren“. Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt soll die Strategie dazu beitragen, geeignete Rahmenbedingungen für eine lärmarme Mobilität in Neubaugebieten zu schaffen. Der LAP hat gute Beispiele recherchiert und sinnvolle Planungsansätze herausgearbeitet. Die Strategie stellt die wichtigsten Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Verkehr und Lärm dar. Sie erarbeitet Vorschläge zu den Inhalten des zukünftigen Leitfadens und zu Arbeitsschritten und möglichen Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes. Diese Vorstudie soll im Nachgang zum LAP zu einem Leitfaden des Landes Berlin ausgearbeitet werden.

Beim Fluglärm sind die Einflussmöglichkeiten des Lärmaktionsplans eher gering. Für den Bahnlärm wurde schon in den vorigen Lärmaktionsplänen sowohl für die BVG (U-Bahn in Hochlage) als auch für die DB Maßnahmen konkret benannt. Die Umsetzung liegt hier bei den Betreibern. Für die DB können sich für Berlin durch die Absenkung der Sanierungswerte um 8 dB(A) des Lärmsanierungsprogramms des Bundes neue Möglichkeiten ergeben.

Bundesweit stellt das unangemessene Verkehrsverhalten, zu schnelles Fahren, starkes Beschleunigen und ordnungswidriges Halten, ein lärmerzeugendes Problem dar. Es sollen für Berlin Teilstrategien zur „Überwachung und Sanktionierung“, „Freiwilliger Verhaltensänderung“ und zu „Besonderen Zielgruppen“ entwickelt werden.

Auch im LAP werden wieder konkrete straßenräumliche Maßnahmen an Beispielstrecken dargestellt. Sie sind so weit entwickelt, dass sie in die Planungsphase gehen können. Dies, wie auch andere Maßnahmenausarbeitungen, unterscheidet den Berliner Ansatz positiv von Lärmaktionsplänen, zumindest anderer Großstädte.

Ein weiterer Schwerpunkt stellt die Fortschreibung der bestehenden Gebietskulisse von „ruhigen Gebieten“ und „innerstädtischen Erholungsflächen“ dar. Darüber hinaus betrachtet der LAP sogenannte „städtische Ruheorte“. Damit sollen die in einer wachsenden und dichter werdenden Stadt immer wichtigeren Erholungsqualitäten auch kleinräumig bewahrt werden. Bestätigt wird dieser Handlungsbedarf durch die Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP 2018, die Hinweise auf Gebiete unterhalb der bisher verwendeten Mindestgrößen ergab. Dazu fand am 04.12.2018 ein gesonderter Workshop statt, an dem der ALD beratend tätig ist.

Bernd Lehming, Berlin