

Arbeitsring Lärm der DEGA

Leitung des ALD



ALD-Newsletter Nr. 20

19.08.2018

Liebe Abonentinnen und Abonenten des ALD-Newsletters!

Wir senden Ihnen heute den 20. Newsletter des ALD zu. Dieser Newsletter informiert Sie u. a. über die geplanten Herbsttagungen des ALD, über durchgeführte und geplante Aktivitäten sowie laufende Öffentlichkeitsbeteiligungen und Konsultationen. Über Rückmeldungen würden wir uns freuen. Beiträge für den nächsten Newsletter Ihrerseits sind sehr erwünscht.

Ihre ALD-Leitung
Christian Beckert, Michael Jäcker-Cüppers, Dirk Schreckenber

Inhalt

1 NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

[ALD-Veranstaltung Freizeitlärm - Probleme und Lösungen in Städten](#)



Bild © olgavisavi/fotolia.com

Der ALD führt diese Veranstaltung zusammen mit dem Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz am 20. November 2018, in Berlin durch (Landesvertretung Rheinland-Pfalz, In den Ministergärten 6, 10117 Berlin).

Im Freizeitbereich kommt es zunehmend zu Konflikten zwischen dem Ruhebedürfnis der Anwohner/innen und Veranstaltern bzw. Gästen oder der Nutzung von Sportanlagen, die sich durch Auflagen zum Schallschutz eingeschränkt sehen. Die Konflikte führen auch vermehrt zu gerichtlichen Auseinandersetzungen.

Diese Konflikte werden sich verschärfen, wenn das aktuelle Leitbild einer nachhaltigen Stadtentwicklung – die Stadt der kurzen Wege und des sparsamen Umgangs mit Flächen durch Mischung der Nutzungen und Innenentwicklung – umgesetzt wird.

Die Veranstaltung will Wege zu einem verträglichen Miteinander von Wohnen und den Einrichtungen der Freizeitgestaltung aufzeigen.

In neun Vorträgen werden sowohl die Probleme beim Freizeitlärm, aber auch die technischen, planerischen, kommunikativen und rechtlichen Ansätze zu Problemlösungen und zu Gestaltungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Immissionsituation und der Akzeptanz der Betroffenen aufgezeigt. Die Thematik wird aus der Sicht der beteiligten Akteure - vom Deutschen Städtetag, von Vertreter*innen der Länder und der kommunalen Verwaltungen, aber auch von der Clubkommission als Vertreter der Veranstalter von potenziell störenden Freizeitereignissen sowie aus rechtlicher Sicht - dargestellt. Das vollständige Programm ist auf der ALD-Internetseite einsehbar: [http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2018/ALD-](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2018/ALD-Veranstaltung_Freizeitlaerm_2018/Veranstaltungsflyer_Freizeitlaerm2018.pdf)

[Veranstaltung_Freizeitlaerm_2018/Veranstaltungsflyer_Freizeitlaerm2018.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2018/ALD-Veranstaltung_Freizeitlaerm_2018/Veranstaltungsflyer_Freizeitlaerm2018.pdf)

Die Teilnahme an der ALD-Veranstaltung ist kostenfrei, aber nur mit vorheriger Anmeldung möglich. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Anmeldung ist online über www.dega-akustik.de/anmeldung-zu-veranstaltungen/ möglich.

SAVE-THE-DATE: ALD-Veranstaltung "Innenstadtlogistik"

Am 31. Oktober 2018 führt der ALD eine ganztägige und kostenlose Veranstaltung zum Thema "Innenstadtlogistik" in München durch (siehe <http://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2018/ald-veranstaltung-innenstadtlogistik/>).

Zu den Belastungen durch Straßenverkehrslärm in unseren Innenstädten tragen in wachsendem Maße auch die Paketlieferungen bei. Dieser Logistikbereich ist gekennzeichnet durch ein hohes Wachstum und durch zunehmende Probleme für Verkehr und Umwelt, besonders auf der so genannten „letzten Meile“. Die Störungen des Verkehrsflusses verursachen wiederum besondere Belästigungen durch Einzelgeräusche (Bremsen, Anfahren, Hupen).



Modellprojekt City2Share in München: Weniger Verkehrslärm durch innovative Innenstadtlogistik (Foto R. Kühne, München)

Die Lieferdienste haben in der Kenntnis dieser Probleme bereits zahlreiche innovative Konzepte für eine nachhaltige Innenstadtlogistik in Zusammenarbeit mit den städtischen Verwaltungen entwickelt (siehe das obige Foto). Aktuell werden verschiedene Pilotprojekte durchgeführt. Diese Lösungsansätze sind auch für alle anderen Sektoren des Straßenverkehrs beispielgebend. Die Veranstaltung des Arbeitsrings Lärm der DEGA hat deshalb zum Ziel, auf der Basis einer Problemanalyse die innovativen Lösungskonzepte aus der Sicht der beteiligten Akteure (Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft, Politik, Verwaltung, Forschung und Entwicklung) für eine breite Öffentlichkeit vorzustellen und die Chancen einer nachhaltigen Innenstadtlogistik mit dem besonderen Akzent auf dem Lärmschutz zu diskutieren.

Das Programm umfasst Vorträge zur nachhaltigen – und speziell lärmarmen – Innenstadtlogistik aus der Sicht der verschiedenen beteiligten Akteure aus Wirtschaft, Politik & Verwaltung und Wissenschaft (Bundesverband Paket und Express-Logistik, United Parcel Service, Deutscher Städtetag, Stadt München, Stadt Berlin (angefragt), Fraunhofer-Institut, Möhler & Partner). Es wird in Kürze online gestellt.

Stellungnahme des ALD zum Berichtsentwurf des BMU zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 18. Mai 2018

Nach § 2 Abs. 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz - FluLärmG) vom 31. Oktober 2007 hätte die Bundesregierung spätestens im Jahr 2017 eine erste Evaluation der Schutzziele des FluLärmG vornehmen und dem Deutschen Bundestag berichten müssen. Aus verschiedenen Gründen – u. a. wegen des langwierigen Prozesses der Regierungsbildung - ist dies bislang noch nicht geschehen. Inzwischen hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit BMU einen ersten Entwurf des Berichts erarbeitet und am 10.04.2018 die Länder- und Verbändebeteiligung zum Berichtsentwurf eingeleitet. Diese haben bis zum 18. Mai 2018 Gelegenheit, zum Entwurf Stellung zu nehmen. Der ALD hat zu diesem Datum seine Stellungnahme an das BMU gegeben.

Die vollständige Stellungnahme ist auf der ALD-Internetseite zu finden: http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2018/Stellungnahme_Evaluation_FluLaermG.pdf

Die Kernaussagen unserer Stellungnahme sind:

- Der ALD begrüßt die **grundsätzliche Absicht, das FluLärmG zu novellieren**, als wichtigen Schritt zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm. Die Novellierung des FluLärmG sollte zeitnah eingeleitet werden, um eine wirksame Verbesserung für die Betroffenen sowie Planungssicherheit für die Flughafenbetreiber zu erreichen. Nach Auffassung des ALD stehen ausreichende Erfahrungen aus der Vollzugspraxis zur Verfügung, die Schlussfolgerungen und ein abschließendes Urteil über die Akzeptanz und Wirksamkeit des Maßnahmenpakets im FluLärmG erlauben.
- **Verschärfung der Werte zur Abgrenzung der Schutzzonen:**
Das BMU schlägt vor, die Werte des § 2 Absatz 2 des FluLärmG einheitlich um 2 dB(A) zu senken. Grundsätzlich ist eine Senkung der Werte zu begrüßen. Der BMU-Vorschlag berücksichtigt allerdings nicht zu Genüge den Stand der Lärmwirkungsforschung und ist deshalb nicht ausreichend. Die Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmschutzgesetzes für zivile Neubau-/Ausbau- Flugplätze sollten um 10 dB(A) aus Gründen der gerechten Umsetzung von Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung gesenkt werden. Auf die abweichende Festsetzung der Schwellenwerte für militärische Flugplätze und Flugplätze des Bestands sollte wie unten dargestellt verzichtet werden, sodass sich einheitliche Schwellenwerte von 50/55/40 dB(A) (Tagesschutzzone 2/ Tagesschutzzone 1/Nachtschutzzone) ergeben.
- **Verzicht auf eine Differenzierung zwischen militärischen und zivilen sowie zwischen Bestands- und Neubau-/Ausbau- Flugplätze:**
Die gegenüber zivilen Flugplätzen höheren Schwellenwerte bei militärischen Flugplätzen sind aus Sicht der Lärmwirkungsforschung nicht zu rechtfertigen. Sie sollten deshalb an die gesenkten Schwellenwerte bei den zivilen Flugplätzen angeglichen werden. Auch die Regelung nach §9 Abs. 2 FluLärmG, dass bei militärischen Flugplätzen kein Kostenerstattungsanspruch für Belüftungseinrichtungen gewährt wird, ist eine unbegründete Schlechterstellung der Menschen an militärischen Flugplätzen und sollte geändert werden.
Auch die Unterscheidung zwischen Bestands- und Neubau-/Ausbau-Flugplätzen mit 5 dB(A) höheren Werten für die Bestandflugplätze ist unbegründet und sollte entfallen, zumal auch bei Bestandsflugplätzen durch flugbetriebliche Maßnahmen noch ein Potential zu erheblichen Lärminderungen besteht. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung ist diese Differenzierung auch überholt.

- **Einführung eines wirkungsbezogenen Maximalpegel-Kriteriums für die Nacht-Schutzzone (Aufwachwahrscheinlichkeiten):**
Die Einführung eines auf den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung beruhenden Ansatzes ist zu begrüßen. Die Limitierung der Aufwachreaktionen durch nächtlichen Fluglärm ist ein sinnvoller Ansatz, der auch für andere Verkehrsarten anwendbar ist und somit zu einer Harmonisierung der Schutzphilosophie beim Verkehrslärm beitragen würde. Auch hat dieses Kriterium den Vorteil, dass es nicht so starr wie das NAT-Kriterium ist (Mindestanzahl von 6 Ereignissen mit dem maximalen Innenpegel von 53 bzw. 57 dB(A))
- **Wegfall der zeitlichen Staffelung des Entstehens von Erstattungsansprüchen:**
Die nach Belastung gestaffelten Anspruchstermine auf Entschädigung (in der Teilzone zwischen den Isophonen 60 und 65 dB(A)) erst mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung des LSB benachteiligen die Bewohner in diesen Bereichen unangemessen.
- **Höhere Gewichtung des aktiven Schallschutzes:**
Die Minderung der Beeinträchtigungen durch den in der bisherigen Form gewährten baulichen Schallschutz lässt die Außenwohnbereiche ungeschützt und entspricht überwiegend nicht den Präferenzen der Betroffenen. Untersuchungen in Raunheim zeigen, dass die Störungen bei geschlossenen Fenstern höher sind als bei gekippten oder geöffneten Fenstern. Auch beim Fluglärm muss deshalb der Vorrang aktiver Lärminderungsmaßnahmen, vor allem bei der wesentlichen Änderung des Flugbetriebs, gesetzlich verankert werden, wie es beim landgebundenen Verkehr der Fall ist. Die Vorschläge im Bericht des BMU sind deshalb grundsätzlich zu begrüßen. Sie bleiben allerdings sehr allgemein („Wünschenswert erscheint die Prüfung entsprechender Klarstellungen und Verbesserungen im Luftverkehrsrecht.“)
- Die bisherige Regelung zur **Außenwohnbereichsentschädigung** wird als nicht zielführend und ausreichend eingestuft. Derzeit erhalten, abgesehen von einer möglicherweise sehr kleinen Zahl an weiteren Personen an kleineren Flugplätzen, nur Betroffene in der Tagschutzzone 1 am Flughafen Frankfurt/Main diese Entschädigung. Insbesondere bei allen Betroffenen an Bestandsflughäfen führt dies zu großem Unverständnis und Unmut, da ihre Außenwohnbereiche genauso durch Fluglärm beeinträchtigt werden. Es besteht somit Bedarf, sowohl den Anwendungsbereich zu erweitern als auch die Entschädigungspauschalen zu erhöhen.
- **Kritik an dem zu langsamen Vollzug:**
Die Festsetzung von Lärmschutzbereichen LSB nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz von 2007 ist die wichtigste Voraussetzung für die Umsetzung der Schutzmaßnahmen des Gesetzes. Sie hat sich stark verzögert: Z. B. für den Militärischen Flugplatz in Hohn erfolgte die Festsetzung erst am 23.12.2016, womit sich ein Anspruch auf Schallschutz in den jeweils äußeren Bereichen der Tag-Schutzzone 1 (TSZ 1) und der Nacht-Schutzzone (NSZ) erst ab dem 24.12.2021 ergibt. Die Festsetzung der LSB des Verkehrsflughafens München ist nach dieser Liste sogar noch in Bearbeitung. Dies ist - selbst unter Würdigung der Anlaufschwierigkeiten beim Vollzug des Gesetzes – nicht akzeptabel. Es ist dringend geboten, dass die Länder bzw. die Bundeswehr ihre gesetzlichen Verpflichtungen umgehend wahrnehmen und dazu die personellen Kapazitäten zur raschen Bearbeitung bei sich und den beteiligten Einrichtungen – besonders bei den militärischen Flugplätzen – bereitstellen.

Öffentliche Konsultation über die Regelungen der EU für lärmabhängige Trassenentgelte im Schienenverkehr

Die EU-Kommission hatte am 28. März 2018 eine öffentliche Konsultation zu den lärmabhängigen Trassenpreisen im Schienenverkehr gestartet, die bis zum 20. Juni 2018 gelaufen ist (siehe https://ec.europa.eu/info/consultations/2018-rail-noise_de). Die Konsultation

„soll die Bewertung einer Maßnahme unterstützen, deren Ziel die Bekämpfung der Lärm-
belästigung durch den Schienengüterverkehr in der EU durch Regelungen für lärmabhän-
gige Trassenentgelte ist, die im Rahmen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/429
eingeführt wurden.“

Der ALD hat sich an der Konsultation beteiligt:

Er begrüßt grundsätzlich die bestehende Regelung (DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG
(EU) 2015/429 DER KOMMISSION). Allerdings sollten die bislang freiwillig einzuführen-
den lärmabhängigen Trassenpreise im Rahmen der Internalisierung externer Kosten ver-
bindlich eingeführt werden (ebenfalls für den Straßengüterverkehr). Bislang ist ein Auslau-
fen der Regelung im Jahr 2011 vorgesehen. Sie sollte aber über das Jahr 2021 fortgeführt
werden, damit z. B. Anreize für weitere Lärminderungen geschaffen werden. Grundsätz-
lich sollte das bislang auf Güterwagen beschränkte System auf Lokomotiven und Schie-
nenfahrzeuge des Personenverkehrs ausgedehnt werden können. Der Einbezug von Lo-
komotiven ist wegen der erforderlichen Begrenzung des nächtlichen Maximalpegels zur
Vermeidung von Aufwachreaktionen geboten. Es sind immer noch Güterlokomotiven mit
Graugussklötzen in Betrieb. Auch Personenzüge des Nahverkehrs haben z. T. noch diese
Bremstechnik.

Für eine stringente Lärmschutzpolitik beim Schienengüterverkehr wäre die Einführung der
Geräuschemissionsgrenzwerte (gemäß TSI Fahrzeuge – Lärm, bislang nur für Neufahr-
zeuge) für die Bestandsflotten nach Auffassung des ALD die effektivste Strategie. Weiter-
gehende Lärminderungen könnten durch lärmabhängige Trassenpreise inzentiviert wer-
den. Der Minderungsbeitrag der Schieneninfrastruktur (Schienenschleifen, leisere Fahr-
wege usw.) sollte auf europäischer Ebene stärker beachtet werden, beispielsweise bei der
Vergabe von Fördermittel für den Ausbau des transeuropäischen Schienennetzes.

2 THEMEN

Endlich: Berücksichtigung des Lärms in der Lkw-Maut ab dem 01.01.2019

Der ALD hatte es schon sehr lange gefordert¹, jetzt wird es sehr wahrscheinlich umge-
setzt: Bei den Lkw-Mautbeträgen werden nun auch als externe Kosten des schweren Lkw-
Verkehrs (zulässige Gesamtmasse $\geq 7,5$ t) - neben den Luftschadstoffen – die Lärmbelas-
tung berücksichtigt. Im Entwurf der Bundesregierung zum „Fünften Gesetz zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes“² vom 25.05.18 wird als zusätzlicher „Mautteilsatz
für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer ... 0,002 Euro“ festgelegt.

Die Rahmenbedingungen für die nationale Gestaltung von Straßennutzungsgebühren für
Nutzfahrzeuge setzt die europäische Richtlinie 2011/76/EU vom 27.09.2011. Für die Kos-

¹ Siehe z. B. Schriftliche Stellungnahme des Arbeitsrings Lärm der DEGA zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 14.12.2011:

„Berücksichtigung des Lärms in der Lkw-Maut (Antrag SPD)

Nach der neuen RICHTLINIE 2011/76/EU über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrs-
wege durch schwere Nutzfahrzeuge können die Mitgliedsstaaten eine nach Emissionen gestaffelte Lärmkomponente
bei den Lkw-Straßenbenutzungsgebühren erheben. Die Bundesregierung sollte umgehend von dieser Ermächtigung
Gebrauch machen. Dies würde nicht nur der verursachergerechten Anlastung externer Kosten entsprechen und An-
reize zur Lärminderung liefern, sondern auch die Einführung des gleichen Konzepts beim Schienenverkehr erleich-
tern.“

[www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2011/ALD-Stellungnahme-
Verkehrsausschuss-2011-12-14.pdf](http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/ALD-Stellungnahmen/2011/ALD-Stellungnahme-Verkehrsausschuss-2011-12-14.pdf)

² Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes- Gesetzentwurf der Bundesregie-
rung, Bundesrats-Drucksache 207/18 vom 25.05.18

https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2018/0201-0300/207-18.pdf?__blob=publicationFile&v=1

ten der verkehrsbedingten Lärmbelastung dürfen die Gebühren die in der folgenden Tabelle Maut1 genannten Beträge nicht überschreiten (RiLi 2011/76/EU, Anhang IIIb, Tabelle 2):

	Tag	Nacht
Vorstadtstraßen (einschließlich Autobahnen)	1,1	2,0
Fernstraßen (einschließlich Autobahnen)	0,2	0,3

Tabelle 1: Maximal zulässige Mautsätze für verkehrsbedingte Lärmbelastungen in der EU in €-Cent/Fahrzeugkilometer

Die Bundesregierung wählt also vereinfachend den niedrigsten Betrag (Fernstraßen tags). Die Höchstbeträge der Richtlinie beruhen auf umfangreichen Studien zu den externen Kosten des Verkehrs. Die letzte Aktualisierung der externen Kosten von 2014³ ermittelte als durchschnittliche Kosten auf deutschen Autobahnen für die Nutzfahrzeuge die in der Tabelle 2 genannten Beträge:

Lkw-Typ	Einheitskosten in €-Cent/Fahrzeugkilometer
Leichte Nutzfahrzeuge < 3,5 t zulässige Gesamtmasse	0,18
Schwere Nutzfahrzeuge ≥ 3,5 t und < 16 t zulässige Gesamtmasse	0,44
Schwere Nutzfahrzeuge ≥ 16 t zulässige Gesamtmasse	0,61

Tabelle 2: Externe Lärmkosten auf deutschen Autobahnen in €-Cent/Fahrzeugkilometer für Lkw unterschiedlicher Gesamtmasse

Die europäischen Vorgaben liegen für die schweren Nutzfahrzeuge auf Fernstraßen also deutlich unter den externen Lärmkosten.

Der Gesetzesentwurf wurde am 06.07.2018 im Bundesrat diskutiert. In den Empfehlungen der zuständigen BRats-Ausschüsse⁴ vom 22.06.18 wird der Entwurf grundsätzlich begrüßt. Allerdings hält es der Bundesrat für notwendig, die Maut auf Nutzfahrzeuge ab „3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht“ und auf Fernbusse zu erweitern.

„Der Bundesrat hält ferner die in 2011 im BFStrMG eingeführte Zweckbindung der Maut-einnahmen für die Bundesfernstraßeninfrastruktur unter den gegebenen Rahmenbedingungen der Kostenanlastung und Preisbildung für unvereinbar mit einer integrierten Verkehrspolitik. Die Verkehrsressorts der Länder hatten bereits im Jahr 2013 weitere Nutzerfinanzierungen für erforderlich gehalten und dabei die Option einer Ausweitung der bestehenden Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz genannt.“

Schließlich hält es der Bundesrat für erforderlich, die Lärmkomponente - wie in der EU-Richtlinie vorgeschlagen – wegen der höheren externen Kosten in der Nacht nach Tag- und Nachtzeit zu differenzieren (Vorschlag: „Mautsätze für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3: Tag (6:00 – 22:00 Uhr): 0,002

³ RICARDO-AEA (2014): Update of the Handbook on External Costs of Transport – Final Report
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf

⁴ Bundesrats-Drucksache 207/1/18
https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2018/0201-0300/207-1-18.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Euro; Nacht (22:00 – 6:00 Uhr): 0,003 Euro.“. Er folgt damit den Höchstsätzen für Fernstraßen (siehe Tabelle Maut1).

Die Bundesregierung schätzt die lärmbedingten Mehreinnahmen auf etwa 83 Mio. € pro Jahr (2019).

Die gesamten externen Lärmkosten des Straßengüterverkehrs in Deutschland betragen selbst nach den relativ niedrigen Ansätzen der jüngeren Studien⁵ zu den externen Kosten etwa 1.210 Mio. € pro Jahr (Preisstand 2008)⁶, also das 15fache der lärmbezogenen Mauteinnahmen.

Insgesamt begrüßt deshalb die ALD-Leitung die vorgesehene Berücksichtigung des Lärms in den Straßenbenutzungsgebühren als einen kleinen ersten Schritt in die richtige Richtung. Er könnte gemäß den Empfehlungen des Bundesrats aber noch vergrößert werden. Die Behandlung des Gesetzes im Bundestag steht noch an.

3 AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

Veranstaltungshinweis des Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG)

"Lärminderung bei der Beschallung von Freiluftveranstaltungen", 26.9.2018, Dresden

In den letzten Jahren hat die Weiterentwicklung der Beschallungstechnik zur Erhöhung der erzielbaren Lautstärken geführt. Außerdem ist es in Mode gekommen, tiefe Frequenzen überproportional verstärkt wiederzugeben. Der Ansatz für die Prognose der Schallimmissionen von Beschallungsanlagen, der in der Sächsischen Freizeitlärmstudie im Jahr 2006 veröffentlicht wurde und in die VDI 3770 eingegangen ist, wurde deshalb überarbeitet. Die neuen Ergebnisse sowie Prognosemethoden und Lärminderungsmöglichkeiten werden vorgestellt.

Die Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiter von Behörden, Ingenieure, Techniker, Veranstalter sowie die interessierte Öffentlichkeit.“

Die Veranstaltung findet im Konferenzzentrum der Sächsischen Aufbaubank (SAB) Pirnaische Str. 9 01069 Dresden statt. Die Teilnahme an der Veranstaltung ist kostenfrei. Die Anzahl der Teilnehmer ist jedoch begrenzt. Bitte melden Sie sich bis zum 17.9.2018 an: Die Online –Anmeldung ist unter dem Link www.lsnq.de/laerm möglich. Von dort ist auch das Programm zu erreichen.

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie LfULG

⁵ Frühere Studien für das Jahr 2005 (Infras/ISI/IER (2007): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland - Aufdatierung 2005) kommen auf 0,99 €-Cent pro Tonnenkilometer statt der in folgenden Fußnote genannten 0,26 €-Cent pro Tonnenkilometer

⁶ Der Betrag ergibt sich als Produkt der verkehrsleistungsbezogenen Einheitskosten für den Lkw-Lärm von 0,26 €-Cent pro Tonnenkilometer (CE Delft (2011): External Costs of Transport in Europe – Update Study for 2008, Tabelle 1) und der Verkehrsleistung der Lkw von 464 Mrd. Tonnenkilometer in Deutschland (Destatis 2016)

Gerichtsurteil zum Lärm durch Menschenansammlungen vom Mai 2018

Im vorliegenden Gerichtsverfahren VG Köln, Urteil vom 17.5.2018 - Az: 13 K 5410/15 ging es um einen jahrelangen Streit wegen unzumutbarer Lärmimmissionen von Menschenansammlungen bis zu 2000 Personen auf dem Brüsseler Platz in Köln. Es hatte bereits einen Versuch der Anwohner gegeben, mithilfe eines sogenannten Modus Vivendi durch Vermittlung eines Mediators eine gütliche Lösung mit der Stadt zu erzielen. Dieser Vergleich war jedoch trotz gerichtlicher und anwaltlicher Begleitung so weich formuliert worden, dass die Stadt nicht zu bestimmten Maßnahmen gezwungen werden konnte. Es wurden zwar erhebliche Stunden von Ordnungsamtsmitarbeitern investiert, die aber nur die Besucher des Platzes ab 22:00 Uhr mündlich baten, den Platz zu verlassen ohne jegliche Vollzugsgewalt. Auch eine Kooperation mit der Polizei wurde von vorne herein abgelehnt. Die Stadt hat in ihren Zustandsberichten immer wieder von angeblichen Erfolgen berichtet, vor Ort war dies aber nicht festzustellen. Die Anzahl der Besucher nahm z.T. sogar zu, die Lärmbelastungen wurden nicht verringert, die Besucher blieben im Gegenteil nach Abzug der Ordnungsamtsmitarbeiter im Schnitt länger bis in die tiefe Nacht hinein. Die Stadt vertrat die Rechtsansicht, dass sie rechtlich nicht eingreifen dürfe, da der einzelne Besucher für sich nicht als Störer angesehen werden könne, sondern erst die Masse der Besucher die hohe Lärmbelastung hervorrufe. Ein Vorgehen gegen Kollektivstörer sei aber rechtlich nicht möglich, ihr seien daher nach der derzeitigen Rechtslage die Hände gebunden.

Das Verwaltungsgericht Köln hat die Stadt Köln nun auf eine erneute Klage von 5 Anwohnern verurteilt, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) keine die einschlägigen Lärmschutzvorschriften überschreitenden Geräuscheinwirkungen an der Wohnung der Kläger entstehen.

Für die Beurteilung der Störung der Nachtruhe könne die TA-Lärm bzw. der Freizeitlärmklassen – jedoch nicht schematisch – herangezogen werden.

Die Lärmbelastungen seien so hoch, dass von einer abstrakten Gesundheitsgefahr ausgegangen werden müsse. Dies sei bereits aus Lärmmessungen der Stadt von 2011 ersichtlich. Die Prognose, dass ein Beurteilungspegel von 65 dB(A) bzw. der Dauerschallpegel von 60 dB(A) bei hohen Außentemperaturen weiterhin häufig erreicht bzw. überschritten werden wird, ergebe sich aus den aktuellen Zählungen der Stadt, die bis zu 2000 Personen ermittelt haben. Ein von den Klägern beigebrachtes Lärmgutachten eines vereidigten Sachverständigen, was die Stadt anzweifelte, musste daher gar nicht thematisiert werden.

Die Schwelle zu einer Gesundheitsgefahr sei in Wohngebieten bei in etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzunehmen.

Das Gericht gibt sogar konkrete Hinweise, welche rechtliche Handhabe die Stadt Köln zur Beruhigung des Platzes nutzen könne. Der Erlass einer bußgeldbewehrten ordnungsbehördlichen Verordnung, die die Verweildauer auf dem Platz zwischen 22:00 und 6:00 Uhr regelt, sei eine solche Möglichkeit. Die Einschränkung des Grundrechtes auf allgemeine Handlungsfreiheit für die Besucher sei im Vergleich zu dem Gesundheitsschutz und der Nachtruhe der Anwohner als geringfügig einzustufen. Ein milderer Mittel sei nicht ersichtlich, zudem bestehe die Möglichkeit, im Einzelfall Ausnahmen zuzulassen.

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig, da die Stadt Köln Berufung beim OVG Münster eingelegt hat. Seitens der Anwohnerschaft besteht der Eindruck, dass das Verhalten der Stadt Köln politisch begründet ist.

Wolfram Sedlak
(Rechtsanwalt)

Das vollständige Urteil ist unter http://www.jus-tiz.nrw.de/nrwe/ovgs/vg_koeln/j2018/13_K_5410_15_Urteil_20180517.html einsehbar. RA Sedlak wird auf der Tagung des ALD zum Freizeitlärm am 20.11.2018 (siehe oben) über das Urteil berichten.

Bundesverkehrsministerium (BMVI) und Deutsche Bahn (DB) aktualisieren das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes

Durch die Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung ab 2016 um insgesamt 8 dB(A) (davon 5 dB(A) als Folge der Abschaffung des so genannten „Schienenbonus“) wurde eine Überarbeitung des seit 1999 laufenden Lärmsanierungsprogramms des Bundes an Schienenwegen erforderlich. Es kommen neue Sanierungsabschnitte hinzu, die bislang noch unter den alten Auslösewerten lagen. Aber auch bei den Sanierungsabschnitten, die auf der Grundlage der alten Auslösewerte ermittelt worden waren, gibt es jetzt ein erhöhtes Schutzniveau und ggfs. eine Ausdehnung der Sanierungsbereiche.

Das Verkehrsministerium hat jetzt mit Stand 31.03.2018 die neuen Prioritätenlisten für die Lärmsanierung veröffentlicht, siehe:

[Liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.pdf](#)

[Liste-der-sanierungsabschnitte-in-planung-in-bau-und-realisiert.pdf](#)

Allerdings wurde der Bericht des BMVI zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung noch nicht aktualisiert. Damit fehlen bislang Angaben zum Gesamtumfang der Lärmsanierung als auch eine transparente und nachvollziehbare Darstellung der Methodik der Überarbeitung.

Eine aktuelle Übersicht über das Lärmsanierungsprogramm gibt die neue Broschüre „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ von BMVI und DB Netz AG vom 10.07.2018. Sie ist zu finden unter

<https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/3182316/fb83f299ffac4a737cb334ce94e8aa71/L%C3%A4rmsanierungsbro-sch%C3%BCre-BMVI-data.pdf>