

Arbeitsring Lärm der DEGA

Newsletter Nr. 3/2022



20. Oktober 2022

Inhaltsverzeichnis

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA.....	2
1.1. PROJEKTFÖRDERUNG VON APRIL 2023 BIS MÄRZ 2025 WURDE BEIM UMWELTBUNDESAMT BEANTRAGT.....	2
1.2. ALD-PANEL $L_{(STRABE + SCHIENE)}$	3
1.3. 15. DEGA-SYMPIOSIUM „ERNEUERBARE ENERGIEN UND LÄRMSCHUTZ“	3
2. THEMEN	4
2.1. VERKEHRSWENDE UND LÄRMSCHUTZ	4
2.2. DIE EU WIRD DIE ZIELE FÜR 2030 BEI DER BEKÄMPFUNG DES VERKEHRLÄRMS IN EUROPA NICHT ERREICHEN	8
2.3. PUBLIC VIEWING ZUR FUßBALL-WELTMEISTERSCHAFT 2022	10
2.4. LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN	11
2.5. NEUE LKW-MAUTSÄTZE AB 2023 – GESETZENTWURF DER BUNDESREGIERUNG	12
2.6. SUFFIZIENTE MOBILITÄT	12
2.7. TEMPORÄRE ÄNDERUNG DES BIMSCHG	14
2.8. NETZWERK GEGEN FLUGLÄRM IN DER ALLGEMEINEN LUFTFAHRT (NAL) IN DER BUNDESVEREINIGUNG GEGEN FLUGLÄRM ENTSTEHT	14
2.9. AUFGELESEN: FLUGLÄRM ÜBER WINDSOR CASTLE	15
3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE	16
3.1. LÄRMSCHUTZ AUS SICHT DES UMWELTBEZOGENEN GESUNDHEITSSCHUTZES.....	16
3.2. „VISION ZERO“ DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG FÜR DEN STRAßENVERKEHRLÄRM.....	17
3.3. LÄRMBLITZER IN FRANKREICH	18
3.4. POSITIONSPAPIER DER ACEA ZU ZUKÜNFTIGEN SETZUNGEN VON GRENZWERTEN FÜR DAS FAHRZEUGAUßENGERÄUSCH.....	18

1. NACHRICHTEN DES ARBEITSRING LÄRM DER DEGA

1.1. Projektförderung von April 2023 bis März 2025 wurde beim Umweltbundesamt beantragt

Die DEGA stellte fristgerecht beim Umweltbundesamt einen Antrag auf Projektförderung für den Arbeitsring Lärm (ALD) und den Tag gegen Lärm (TGL). Der Titel des Projektes lautet: „Schutz vor Umgebungslärm mit Blick auf Wandlungen von Arbeitswelt, Mobilität und Freizeitverhalten“.

Die Ausgangsüberlegung ist, dass die Kontaktbeschränkungen in Folge der Corona-Pandemie zu erheblichen Veränderungen in der Arbeitswelt, bei der Mobilität und im Freizeitverhalten geführt haben. Vor allem die Verlagerung von Büroarbeit hin zum Homeoffice verlangt eine gute Umweltqualität, wobei vor allem eine geringe Belastung mit Umgebungslärm im Wohnumfeld das Arbeiten von zu Hause ohne Einschränkung gestatten muss. Der Trend hin zum Homeoffice dürfte durch die Preisentwicklung für Kraftstoffe verstärkt werden. In dem Zusammenhang ist zu erwarten, dass der Schutz vor Umgebungslärm, insbesondere der Schutz vor Straßenverkehrslärm, an Bedeutung gewinnen wird. Daher sehen der ALD und die Verantwortlichen für den Tag gegen Lärm die folgenden wesentlichen Aufgaben:

- Aufklärung über Ursachen des Lärms, die neuen Erkenntnisse zu seinen Wirkungen und die ungleiche Verteilung der Belastung entsprechend dem sozialen Status,
- Information von Bürger*innen über das Minderungspotenzial durch lärmbewusstes Handeln
- Einwirkung auf die politischen Akteur*innen zur Verbesserung bzw. Bewahrung des aktuell gültigen Schutzniveaus).

Mit dem Vorhaben wollen ALD und TGL-Projekt den Lärmschutz in Deutschland und Europa verbessern und dabei vor allem die Herausforderungen durch die coronabedingten Wandlungen in der Arbeitswelt und die Veränderungen im Mobilitätsverhalten mit ihren Auswirkungen auf den Umgebungslärm in den Blick nehmen. Die langfristigen Perspektiven einer verbesserten Lebensqualität in Städten und Gemeinden werden thematisiert. Die wichtigsten Arbeitsbereiche sind die Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit und die Einflussnahme auf die Lärmschutzpolitik in Deutschland und Europa.

In der Öffentlichkeitsarbeit kommt den Veranstaltungen zum Tag gegen Lärm eine besondere Bedeutung zu. Die inhaltliche Arbeit des ALD wird sich um zwei thematische Schwerpunkte gruppieren:

1. Einbeziehung der Öffentlichkeit bei der Lärmaktionsplanung

- Analyse der Möglichkeiten für die Öffentlichkeit, effektiv an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken,
- Erarbeitung von Empfehlungen zur Einbeziehung der Öffentlichkeit,
- Erarbeitung von Vorschlägen für Betroffene, ihre Belange in die Lärmaktionsplanung einzubringen

2. Schutz vor Umgebungslärm bei sich wandelndem Arbeits- und Freizeitverhalten:

- Widerstand gegen Absenkung des Schutzniveaus gegen Lärm,
- Vorrang für Lärminderung an der Quelle durch Propagierung leiserer Produkte (Information, Beschaffung, Kaufverhalten, Benutzervorteile)
- Auswertung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und Formulierungen wirkungsbezogener Anforderungen an das Schutzniveau gegen Lärm,
- Propagierung Ruhiger Gebiete als Kompensation von Belastungen
- Gesamtlärbewertung als Weg zum Abbau gesundheitsschädlicher Lärmbelastungen,

Gemeinsame Aktivitäten des ALD mit weiteren Akteuren für mehr Schutz von Klima und Luft, gegen Lärm werden fortgeführt.

Zur Anwendung kommen die folgenden Methoden und Instrumente

- Panels
- Lfd. Beratung der Bürger*innen
- Publikationen (ALD- Newsletter) und Internetangebote
- Teilnahme an Gremien der EU, des Bundes und der Länder
- Stellungnahmen zu aktuellen Themen.

Eine Entscheidung über eine Förderung der geplanten Projekte wird für den Januar 2023 erwartet.

1.2. ALD-Panel L_(Straße + Schiene)

Wie im letzten Newsletter berichtet, fand ein ALD-Panel „L_(Straße + Schiene)“ am 1. April 2022 in Hamburg unter der Moderation von Margit Bonacker (konsalt GmbH, Hamburg) statt. Diskutiert haben Prof. Dr. Dominik Kupfer (w2k Wurster Weiß Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, Freiburg), Dr. Dirk Schreckenber (stellv. ALD-Vorsitzender, Hagen) und Dr. Urs Reichart (DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin).

Als Einstieg stellte Prof. Kupfer sein Thesenpapier zur rechtlichen Regelung der gemeinsamen Betrachtung des Lärms von Straßen und Schienenwegen vor. Dieses Papier sowie die filmische Dokumentation des Panels sind weiterhin auf der Homepage des ALD zu finden (https://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Projekte_des_ALD/2022/ALD-Panel_Strasse_Schiene/Thesenpapier_Gesamtlaerm_Laermsanierung_Kupfer.pdf, bzw. <https://www.ald-laerm.de/ald/projekte-des-ald/2022/ald-panel-strasse-schiene>).

Da die Aufzeichnung von Podiumsdiskussionen als Panel für den ALD ein neues Format der Präsentation darstellt, werteten ALD-Leitung und DEGA-Geschäftsstelle die Zugriffszahlen aus. Allerdings gestattet die Datenlage wegen der Anforderungen aus dem Datenschutz nur eine grobe Einschätzung. Bis Ende September wurde direkt (auf das Video) über 300 mal und indirekt (über die ALD-Internetseite) ca. 550 mal auf das Panel zugegriffen. Nicht feststellbar ist die Überschneidung der beiden Zählungen und wie groß die Zahl derjenigen ist, die das Panel vollständig bzw. nur in Teilen ansahen. Dennoch ist plausibel, dass mit dem neuen Format mindestens die gleiche Zahl von Interessierten erreicht wird wie bei einer Präsenzveranstaltung des ALD, mit dem Unterschied, dass das Video nach wie vor zur Verfügung steht und auch aufgerufen wird.

1.3. 15. DEGA-Symposium „Erneuerbare Energien und Lärmschutz“

Am 14. und 15. November.2022 wird in Berlin in der Hessischen Landesvertretung das 15. DEGA-Symposium „Erneuerbare Energien und Lärmschutz“ als Präsenzveranstaltung stattfinden.

Das Symposium will eine Brücke schlagen zwischen dem aktuellen Stand der Forschung und Entwicklung zur Geräuschenstehung, -ausbreitung und -wahrnehmung von Anlagen für erneuerbare Energien und der Beurteilung der Geräuschemissionen. Wegen des Umfangs der Thematik wird das Symposium an zwei Tagen mit unterschiedlichen Schwerpunkten ablaufen. Inhalt des ersten Tages ist die Akustik von Energieanlagen in der Gebäudetechnik. Der zweite Tag richtet den Fokus auf Windenergieanlagen.

Die Anmeldung ist über die DEGA-Webseite bis zum 07.11.2022 möglich (siehe <https://www.dega-akustik.de/15-symposium>). Dort ist auch das detaillierte Programm einzusehen.

2. THEMEN

2.1. Verkehrswende und Lärmschutz

Der ALD hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die Minderung des Straßenverkehrslärms „sich nicht nur auf technische Maßnahmen beschränken“ darf und deshalb auch Maßnahmen erforderlich sind, die „Verkehr vermeiden und den motorisierten Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Alternativen verlagern“ (siehe ALD (2021): „Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene“. ALD Schriftenreihe Band 1/2021, S. 5). Deshalb sind die Konzepte und Strategien, die aktuell unter dem Leitbegriff „Verkehrswende“ diskutiert, konzipiert und umgesetzt werden, auch für den Straßenverkehrslärm relevant. Treiber der Diskussion ist derzeit der Klimaschutz, der angesichts der existenziell bedrohlichen Folgen der Erderwärmung zu Recht höchste Priorität hat. Daneben hat aber auch die Verkehrsberuhigung vor Ort einen hohen Stellenwert, wie die breite Diskussion zum Beispiel in den Berliner „Kiezen“ – zeigt. Die negativen Folgen des motorisierten Verkehrs wie Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Trennwirkung, Unfallgefahren, Flächenverbrauch und ökologische Qualitätseinbußen sollen durch kiezorientierte Konzepte verringert werden. Die Teilhabe an einer nachhaltigen Mobilität soll zudem für alle sichergestellt werden.

Der Krieg in der Ukraine verdeutlicht die fatale Abhängigkeit Deutschlands von externen fossilen Energien und unterstreicht die Notwendigkeit, die Mobilität als einen wichtigen Baustein der Energiewende nachhaltig zu gestalten.

Trotz des Ernstes der Lage kommt die viel beschworene Wende beim motorisierten Straßenverkehr nicht so recht voran:

- Zentrale und gesetzlich fixierte Forderung des Klimaschutzes für den Verkehr ist, dass die Emissionen der Treibhausgase (THG) von 162 Mio. t CO₂-Äquivalente in 2018 auf 86 Mio. t in 2030 sinken müssen (Änderung Bundes-Klimaschutzgesetz vom 02.06.2021. Nach 32 Jahren Stagnation der THG-Emissionen bedeutet dies innerhalb von 12 Jahren einen Rückgang um 47,5 % (Bundesregierung (2021): Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes, Bundestags-Drucksache 19/30230 vom 02.06.2021). Der „Verkehr“ hat allerdings bislang seine Verpflichtungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen nicht eingehalten. Im Jahr 2021 wurden die nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz zulässigen Emissionen trotz der coronabedingten Verkehrseinschränkungen um 3 Mio. t CO₂-Äquivalente überschritten. (Quelle Umweltbundesamt online (2022). Gemeinsame Pressemitteilung von Umweltbundesamt (UBA) und Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz „Treibhausgasemissionen stiegen 2021 um 4,5 Prozent“.
<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-stiegen-2021-um-45-prozent> und
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/thg-entwicklung_ziele_kliv.png
Das UBA stellt fest: „Mit den derzeit durch die Politik beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen können die Treibhausgasemissionen im Verkehr laut aktuellem Projektionsbericht der Bundesregierung bis 2030 auf rund 126 Mio. t CO₂-Äq. gesenkt werden. Damit würde der Verkehrssektor sein Ziel von 85 Mio. t CO₂-Äq. um mehr als 40 Mio. t CO₂-Äq. verfehlen.“
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#referenzentwicklung>
- Der Bestand an Pkw ist im Jahr 2021 (Stand 01.01.2022) mit 48,54 Mio. auf einen neuen Höchstwert gestiegen (https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html). Der Anteil von Fahrzeugen, die die höchsten spezifischen negativen Umweltfolgen (vor allem THG-Emissionen bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, Geräusche, Platzverbrauch) verursachen, ist bei den Neuzulassungen in den letzten Jahren beständig gestiegen: Seit 2013 hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) neben den Geländewagen (nach EU-Recht als M1G bezeichnet) als weiteres Pkw-Segment für die Pkw mit „Off-Road-Charakter“ das Segment „Sport Utility Vehicle“ SUV eingeführt. Abbildung 1 zeigt den Anteil der SUV und der M1G an den jährlichen Neuzulassungen in Deutschland. Beide Segmente zusammen haben heute einen Anteil von fast 40 % an den Neuzulassungen.

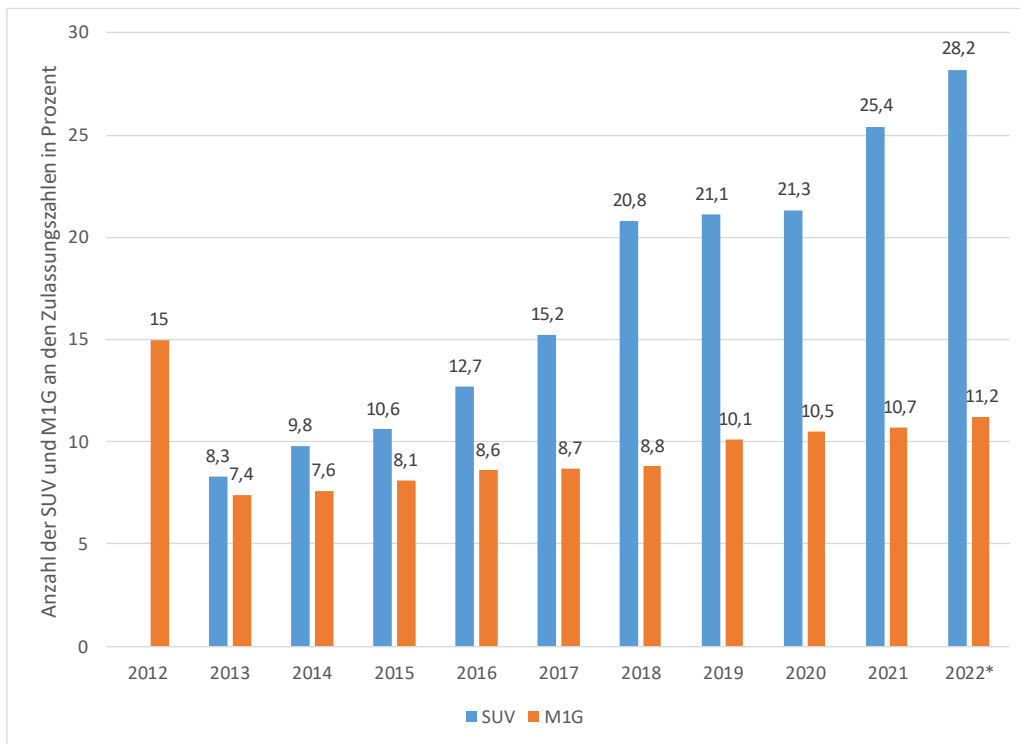


Abbildung 1: Anteil der SUV und der M1G an den jährlichen Neuzulassungen von Pkw in Deutschland in Prozent und nach Zulassungsjahr (*2022: Jan. bis Aug.)

Quelle : Kraftfahrt-Bundesamt online (2022): Neuzulassungen im Überblick

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/2022/2022_node.html?yearFilter=2022&monthFilter=08_August

- Ein Lichtblick – vor allem für den Klimaschutz – ist, dass die Zahl der neu zugelassenen Pkw mit alternativem Antrieb (BEV – Battery Electric Vehicle-, Hybrid-Fahrzeuge usw.) von 2,0 im Jahr 2016 auf 44,6 % (Jan–Aug 2022) gestiegen ist. Bei den SUV ist der Anteil der BEV mit aktuell 19,9 % deutlich höher als bei allen Pkw (13,9 %).

Tempolimit nicht nur auf Autobahnen

Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen für Pkw, Motorräder und leichte Lkw – schwere Lkw unterliegen ja bereits einem Tempolimit – gehört zu besonders kontroversen Themen in der verkehrspolitischen Diskussion um die Verkehrswende.

Dabei liegen die Vorteile einer solchen Maßnahme auf der Hand. Sie ist mit geringem Aufwand rasch umsetzbar. Je nach Ausgestaltung bewirkt sie eine Minderung der Treibhausgase, der Luftschadstoffe und senkt die Schwere der Unfälle. Auch beim Lärm bringt sie eine – wenn auch geringe – Entlastung (siehe unten).

Klimaschutz

Das Umweltbundesamt (UBA) geht von den folgenden prozentualen Minderungspotenzialen für die THG bezogen auf die gesamten CO₂-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus:

- Tempo 130: 2,0 %
- Tempo 120: 2,7 %
- Tempo 100: 5,7 %

In absoluten Zahlen wären dies bei Tempo 120 2,6 Mio. t CO₂, womit 2021 fast die Einhaltung der Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes möglich gewesen wäre (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/dokument/tempolimit-auf-autobahnen>)

Das UBA schlägt in seinen Bausteinen für den Klimaschutz das Paket 5 „**Jetzt mal langsam! Geschwindigkeitsbegrenzungen**“ vor:

„Die Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzungen auf allen Straßen in Deutschland wäre ein kurzfristig realisierbarer, kostengünstiger und wirksamer Beitrag zur Reduzierung der

Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Zudem würde auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärm- und Schadstoffemissionen gemindert. Konkret schlägt das Umweltbundesamt vor:

- Ein generelles **Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen**,
- ein generelles **Tempolimit von 80 km/h außerorts**,
- eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts vor allem zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.“

(<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#tempolimit>)

Auf der 98. Umweltministerkonferenz am 13. Mai 2022 in Wilhelmshaven haben die Umweltministerinnen, -minister, -senatorinnen und der -senator der Länder zum Thema „Auswirkungen des Ukrainekriegs auf den Umweltbereich – Energiesouveränität sichern und Klima- und Umweltschutz weiter vorantreiben“ „für ein Tempolimit als eine kostengünstige, schnell umsetzbare und sofort wirksame Maßnahme“ votiert, „um den gesamtdeutschen Kraftstoffverbrauch im Verkehrssektor sowie Abhängigkeiten von Kraftstoffimporten kurzfristig zu verringern. Gleichzeitig würden Treibhausgas-, Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht. Diese Maßnahme kann zunächst befristet während des fortwährenden Konflikts eingeführt werden.“ (https://www.umweltministerkonferenz.de/documents/ergebnisprotokoll-98-umk-am-13-mai-2022-in-whv_1655977196.pdf)

Verkehrssicherheit

Zu den positiven Folgen für die **Verkehrssicherheit** wird u.a. auf eine Studie in Brandenburg aus dem Jahr 2007 verwiesen: Ein Tempolimit würde die Verkehrssicherheit erhöhen. Es wurden die Unfälle auf Autobahnabschnitten verglichen, auf denen in den Jahren zuvor ein Tempolimit eingeführt wurde. Im Ergebnis sank die Zahl der Unfälle und Verkehrstoten um 20 bis 50 Prozent (siehe https://www.focus.de/politik/tempolimit-in-deutschland-trotz-sicherheit-und-klimaschutz-mit-der-ampel-wird-es-tempolimit-trotzdem-nicht-geben_id_24364534.html).

Eine Datenanalyse des SPIEGEL aus dem Jahr 2019 zeigt, dass die Zahl der streckenlängenbezogenen Unfälle auf Abschnitten mit Tempolimit zwar sogar höher ist als auf Abschnitten ohne Tempolimit (+ 12 %), die Schwere der Unfälle aber deutlich zurückgeht: Die Zahl der tödlichen Unfälle erhöhte sich durch ein fehlendes Tempolimit um ca. 75 %. Der Spiegel folgert daraus: „Tempolimit könnte bis zu 140 Todesfälle im Jahr verhindern“ (<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-koennte-jaehrlich-bis-zu-140-todesfaelle-verhindern-a-1254504.html>).

Inzwischen votiert die Deutsche Polizeigewerkschaft in NRW für eine Geschwindigkeitsbegrenzung: „Ein generelles Tempolimit von 130 gehört an die vorderste Stelle von zu treffenden Maßnahmen, um die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmenden deutlich zu reduzieren und die Zahl der Schwerverletzten signifikant zu senken“ (02. August 2022, https://efahrer.chip.de/news/tempo-130-auf-autobahnen-jetzt-meldet-sich-die-polizeigewerkschaft_108887).

Akzeptanz

Die Wirksamkeit eines Tempolimits auf Autobahnen für die Umwelt steigt mit der Akzeptanz dieser Maßnahme. Hier sei nur auf das Umfrageergebnis bei den eher autoaffinen ADAC-Mitgliedern verwiesen. Aktuell ist eine Mehrheit der Mitglieder für ein generelles Tempolimit (52 % ja, 44 % nein). Bemerkenswert ist der kontinuierliche Anstieg der Zustimmung seit dem Jahr 2014 (35 % ja, 65 % nein). 2017 überwogen zum ersten Mal seit den 90er Jahren wieder die Befürworter des Tempolimits (47:46). Die gewachsene Zustimmung ist also nicht nur eine Folge des Kriegs in der Ukraine (siehe <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/positionen/tempolimit-autobahn-deutschland/> Stand 30.05.2022).

Die „Autohersteller wie BMW, VW und Daimler stellen sich auf Tempo 130 ein. Sie gehen davon aus, dass das Tempolimit 130 nach der Bundestagswahl beschlossen wird. Der damalige VW-Chef Herbert Diess machte im Handelsblatt deutlich, dass er für das Geschäft von Volkswagen keine Gefahr sehe. „Wir verkaufen unsere Autos auf der ganzen Welt, auch in den Ländern mit Tempolimit. Insofern bedarf es keiner besonderen Vorbereitung“ (siehe https://www.focus.de/politik/tempolimit-in-deutschland-trotz-sicherheit-und-klimaschutz-mit-der-ampel-wird-es-tempolimit-trotzdem-nicht-geben_id_24364534.html, 29.10.2021).

Lärminderung durch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen

Für die Lärmbekämpfung ist ein strikteres lokales Tempolimit an den hoch belasteten Autobahnabschnitten wichtig. Ein allgemeines Tempolimit für Pkw, Motorräder und leichte Lkw auf 130 km/h

wäre nach den rechnerischen Ansätzen der RLS-19 (mit den Standardwerten für die Lkw-Anteile nach Tabelle 2) schon geringfügig wirksam. Tempo 120 und Tempo 100 hätten stärkere Auswirkungen.

Eine indirekte pegelmindernde Wirkung eines Tempolimits ≤ 130 km/h und einer niedrigeren Abregelgeschwindigkeit bei den Pkw hätte die mögliche Abkehr von den harten und lauten Hochgeschwindigkeitsreifen zur Folge, die auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten leiser sind. Zudem würden die Spitzengeschwindigkeiten und die damit einhergehenden Spitzenpegel deutlich reduziert werden.

Deutlich höhere Minderungen ergeben sich allerdings durch die Senkung der zulässigen Geschwindigkeiten für die Lkw, wie die Abbildung 2 zeigt.

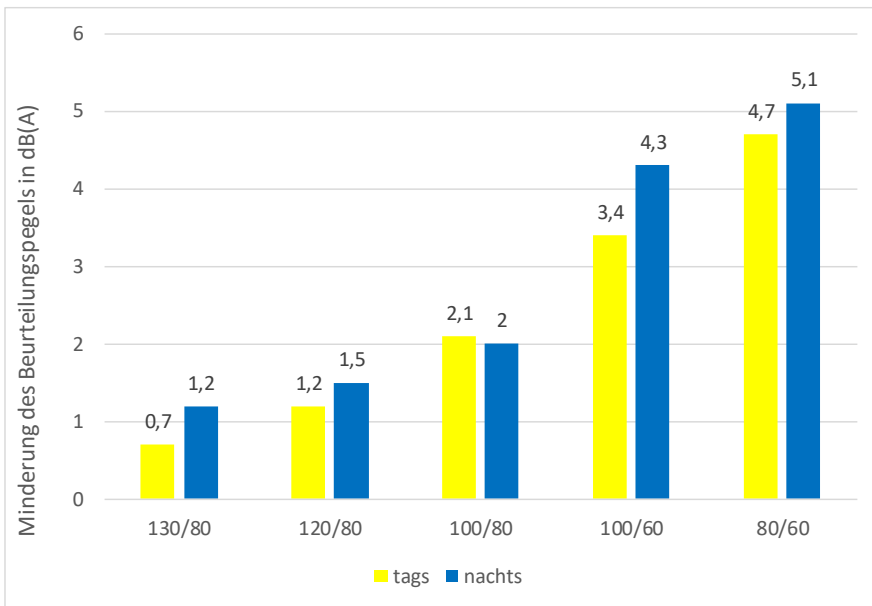


Abbildung 2: Minderung des Beurteilungspegels durch verschiedene Tempolimits auf Autobahnen für $v_{zul}(Pkw)/v_{zul}(Lkw)$ gegenüber Richtgeschwindigkeit 130 für Pkw (Rechnung nach der RLS-19 mit den Standardwerten für die Lkw-Anteile nach Tabelle 2 der RLS-19)

Folgerichtig hebt die ALD-Broschüre zum Straßenverkehrslärm als gutes Beispiel die Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw, Motorräder und leichte Lkw auf 80 km/h und für schwere Lkw auf 60 km/h heraus.



Abbildung 3: Tempolimit auf Autobahnen (Foto R. Kühne)

Quelle ALD (2010): „Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene“. ALD Schriftenreihe Band 1/2010

Fazit:

Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen für Pkw, Lkw unter 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse und ohne Anhänger, sowie Motorräder würde einen relevanten Beitrag zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und Verkehrssicherheit leisten. Es sollte wegen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Minderung von Umweltbelastungen zügig eingeführt werden und unbefristet gelten. In der Abwägung von Akzeptanz und Wirksamkeit stellt sich die Leitung des ALD hinter den Vorschlag des Umweltbundesamtes für allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen auf allen Straßen in Deutschland insbesondere für ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen. Zudem sollten die rechtlichen Instrumente gestärkt werden, um an Abschnitten mit hoher Lärmbelastung ein weitgreifendes Tempolimit als Grundmaßnahme an der Quelle umsetzen zu können.

Neue Probleme erfordern neue Lösungen – die Ablehnung eines Tempolimits im Koalitionsvertrag der im Bund regierenden Parteien („Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben“) sollte angesichts der sehr kritischen aktuellen Lage überdacht werden. Ein Tempolimit könnte auch die politisch gewollte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs im Personenfernverkehr auf die Schiene unterstützen.

2.2. Die EU wird die Ziele für 2030 bei der Bekämpfung des Verkehrslärms in Europa nicht erreichen

Die Europäische Umweltagentur (EAE, englisch EEA) hat aktuell überprüft, ob die mit dem EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ vom 12.5.2021 gesetzten Ziele für die Reduktion des Verkehrslärms erreicht werden können. Das lärmbezogene „Null-Schadstoff-Ziel“ für 2030 ist eine Reduzierung des Anteils der durch Verkehrslärm chronisch beeinträchtigten Menschen um 30 % gegenüber 2017¹. Die absolute Zahl der chronisch Beeinträchtigten 2017 wird bestimmt auf der Basis der Kartierungen der Geräuschbelastungen in der 3. Runde der Umsetzung der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm und den Expositions-Wirkungskurven der WHO in den WHO-Europe-Leitlinien zum Umgebungslärm von 2018. Beispielsweise wird die Anzahl der Belasteten in der Pegelklasse 55 bis 60 dB(A) bestimmt, die nach der Expositions-Wirkungskurve für den Straßenverkehrslärm zu knapp 13 % erheblich belastigt sind. Belastete unter 55/50 dB(A) ganztags bzw. nachts gehen in die Ermittlung chronischer Beeinträchtigten nicht ein, da diese Werte die Kartierungsschwellen sind. Alternativ sind die strengeren Schwellen der erheblichen Belastigungen und der erheblichen Schlafstörungen nach den WHO-Europe-Leitlinien zum Umgebungslärm von 2018 für die Ermittlung der Beeinträchtigten anzusetzen.

Tabelle 1: Schwellenwerte der WHO 2018 für relevante gesundheitliche Beeinträchtigungen

Quelle	L _{DEN}	L _{Night}
Straßenverkehr	53	45
Schienenverkehr	54	44
Luftverkehr	45	40

Es ist ersichtlich, dass die Nachtwerte und der Tagwert für den Fluglärm deutlich unter den EU-Schwellen liegen. Problem ist allerdings, dass eine Kartierung für diese Schwellen i. d. R. nicht existiert – somit muss durch Extrapolation usw. die Zahl der Betroffenen geschätzt werden.

Die Ergebnisse der Prüfung sind unter dem Titel „Outlook to 2030 — Can the number of people affected by transport noise be cut by 30 %?“ auf der Internetseite der EEA in Englisch dargestellt (<https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030> und als pdf vom 23.09.2022 unter <https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/outlook-to-2030-can-the/download.pdf>).

¹ MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“. Brüssel, den 12.5.2021 COM (2021) 400 final. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a1c34a56-b314-11eb-8aca-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_1&format=PDF

In der Mitteilung ist auch festgelegt worden: „Im Jahr 2022 wird sie [die EU-Kommission] die Fortschritte prüfen und Überlegungen anstellen, ob in der Richtlinie über Umgebungslärm auf EU-Ebene Lärmreduzierungsziele festgelegt werden müssen. Die in der Richtlinie vorgeschriebenen Aktionspläne zur Lärmbekämpfung sollten besser in die Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität integriert werden.“

Die EEA hat zwei Szenarien untersucht:

- Szenario 1 ist im Wesentlichen eine Umsetzung der bereits eingeleiteten Maßnahmen mit einer kleineren Zahl von zusätzlichen Maßnahmen („conservative scenario“)
- Szenario 2 basiert auf weiteren zusätzlichen Maßnahmen und wird das „optimistische“ Szenario genannt.

So wird z.B. eine Elektrifizierungsquote der Kfz von 25 % im Szenario 1 und 50 % im Szenario 2 angenommen. Die Bundesregierung sieht z.B. vor: „Bis 2030 sollen sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sein, ist das Ziel der Bundesregierung.“. Das entspricht in etwa – bezogen auf die Pkw – einer Quote von maximal 20 %, also noch unterhalb des konservativen Szenarios (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/verkehr-1672896>).

Die Szenarien berücksichtigen jeweils die Veränderung der Bevölkerungszahlen als auch der Verkehrsmengen. So wird z.B. für den Straßenverkehrslärm angenommen, dass der Zuwachs der Transportaktivitäten zu einer Erhöhung der Belastungen in 2030 um 1 dB(A) führt (Tabelle 4.3, S. 45 des unten genannten Berichts von Blanes et al).

Die zentrale Botschaft der Bewertung ist, dass bei dem konservativen Szenario eine Erhöhung der chronisch Belasteten um 3 % und selbst mit dem optimistischen Szenario nicht mehr als 19 % Reduktion erreicht wird, das 30 % – Ziel also deutlich verfehlt wird. Wichtigstes Hindernis für die Erreichung des Ziels sind die geringen Reduktionsergebnisse beim Straßenverkehrslärm, der allein etwa 78 % der Belasteten verursacht. Hier führt das Szenario 1 zu keiner Reduktion der Belasteten, d.h., dass die maßnahmenbezogene Reduktion der Belastungen durch das Wachstum der Verkehrsmengen bzw. Fahrleistungen kompensiert wird (Szenario 2 etwa 20 %).

Die genaue Beschreibung der Szenarien und ihrer Minderungspotenziale, der Bevölkerungsentwicklung und der Fahrleistungen wie auch die Extrapolation auf die Belasteten in Bezug auf die WHO-Schwellen ist dargestellt in dem Forschungsbericht

Blanes, N., Fons-Esteve, J., Hintzsche, M., Ramos, M.J., Rösli, M., Sáinz de la Maza, M., Ubach, R., Vienneau, D., Peris, E. (2022): Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030 (Eionet Report – ETC/HE 2022/5). (siehe https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-he/products/etc-he-products/etc-he-reports/etc-he-report-2022-5-projected-health-impacts-from-transportation-noise-2013-exploring-two-scenarios-for-2030/@_download/file/ETCHE_report_2022-5_3251_NoiseProjections_EionetReport_Final_220620.pdf)

So wird z.B. angenommen, dass bei vollständiger Elimination der Kfz mit Verbrennungsmotor eine Reduktion von 0,5 dB(A) erreicht werden kann, ein Anteil von 50 % im Jahr 2030 – bei Berücksichtigung der bereits elektrifizierten Kfz im Jahr 2017 – im optimistischen Szenario somit eine Reduktion um 0,24 dB(A) bewirken würde (Tabelle 3.3, S.16).

Hingewiesen wird aber auch auf die Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms, die nicht berücksichtigt worden sind (S. 19): „The following factors have been excluded since they have been considered not significantly contributing to road traffic noise under the different scenarios:

- **Tyre noise:** Noise reduction due to tyre noise is somehow considered when integrating other measures such as the regulation of the sound level of motor vehicles or speed regulation. No further reductions are specifically introduced in the scenarios for tyre noise – beyond the assumption that all tyres will meet the 2016 limits, and the effect is related to road surface type. Emissions from noise tyres are regulated by Regulation 117 (UNECE, 2011) and applicable from 2016. Given that car tyres are considered to have an average life of 4 years, it is assumed that by 2022 all tyres in use will meet the requirements set in the Regulation. Therefore, tyre noise does not require adjustments except that the noise performance of the tyre depends on the road surface type, which is included in the model. It should be noted that lowering the noise limit values for tyres would have been an effective instrument to reduce noise at the source.
- **Urban planning:** A general strategy cannot be specified for solutions aimed at infrastructure and urban spatial planning (such as traffic rerouting). The change in exposure distributions can only be derived from test-site calculations or ad hoc arguments, and therefore no quantitative noise change has been provided for this.“

Fazit

Das Lärminderungsziel der EU ist relativ beliebig. Ein langfristiger Plan zur Elimination der gesundheitsgefährdenden Belastungen (im Sinne der Vermeidung von erheblichen Belästigungen und Schlafstörungen) existiert offensichtlich nicht.

Mit den bislang eingeleiteten Maßnahmen ist das Ziel nicht zu erreichen. Selbst mit der Implementierung ambitionierterer Maßnahmen wird es verfehlt. Die EU ist deshalb aufgefordert, Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich zu schärfen. Es ist z.B. unverständlich, dass die Geräuschgrenzwerte für Reifen bislang nicht weiter fortgeschrieben worden sind. Die Szenarien gehen ferner von einer weiteren Zunahme der Verkehrsaktivitäten aus (Straßenverkehr etwa +26 %, entsprechend einer durchschnittlichen Pegelerhöhung von 1 dB(A), obwohl die Verkehrsvermeidung, genauer die Vermeidung motorisierten Verkehrs, oberste Priorität für die Wende zu einem nachhaltigen Verkehr hat und zumindest in Ballungszentren wie Berlin auch zu einem gesunkenen Anteil des motorisierten Verkehrs an der Verkehrsmittelwahl geführt hat.

2.3. Public Viewing zur Fußball-Weltmeisterschaft 2022

Seit 2006 kennen wir sie: Die Fernsehdarbietungsverordnung kommt mit Regelmäßigkeit zu den Fußballwelt- und Europameisterschaften der Herren (bei der Frauen-Fußball-WM im Jahr 2019 bestand übrigens kein Bedarf). So verabschiedete das Bundeskabinett am 14. September 2022 den Verordnungsentwurf, der die öffentliche Übertragung der Fußball-WM ab dem 20. November weitgehend von zeitlichen Beschränkungen befreit². Die Verordnung soll für die Dauer der Fußball-Weltmeisterschaft vom 20. November bis zum 18. Dezember gelten.

Der ALD machte in seiner Stellungnahme zum Verordnungsentwurf deutlich, dass er sorgfältiger durchdachte Regelungen erwartet hatte. In Anbetracht der Jahreszeit und des Spielplans wäre nach seiner Auffassung eine Regelung angezeigt, die den Bedarf an den Übertragungen der Gruppenspiele und der Finalrunde differenziert würdigt. Stattdessen wählte das Bundesumweltministerium die eher schlichte Fortschreibung der bisherigen Regelungen. Daher lehnt der ALD den Entwurf der Fernsehdarbietungsverordnung ab, weil er weder erforderlich ist noch das mildeste Mittel darstellt, um den Schutz vor Lärm bei öffentlichen Fernsehdarbietungen im Freien über die Fußball-Weltmeisterschaft 2022 sicherzustellen.

Die Behauptung aus der Begründung des Verordnungsentwurfs: „Anlässlich der Fußball-Weltmeisterschaft 2022 sind vielerorts Übertragungen der WM-Spiele auf Großleinwänden an zentralen Plätzen oder an verkehrsgünstig gelegenen Orten zu erwarten“ wird wie schon bei den früheren Verordnungen lapidar mit Verweis auf öffentliches Interesse erläutert. Aus Erfahrungen über die tatsächlich bei früheren Fußballwelt- und Europameisterschaften erfolgten Übertragungen auf Großleinwänden, die nur an vergleichsweise wenigen Orten stattfanden, bestehen massive Zweifel, dass sich in einer für Open-Air-Veranstaltungen ungünstigen Jahreszeit ein nennenswertes Publikum für die Vorrunden und auch das Achtelfinale zusammenfinden wird. Dieser Aspekt wird im vorgelegten Entwurf überhaupt nicht in den Blick genommen.

Zudem griffen schon in der Vergangenheit nur wenige Bundesländer die von den Verordnungen gebotenen Öffnungsmöglichkeiten auf. Offen bleibt, warum dann eine bundesweit geltende Regelung getroffen werden muss, zumal die Länder, die Regelungsbedarf sehen, auf ihre Landesimmissionsschutzgesetze zurückgreifen können.

Der Entwurf stellt mit seiner undifferenzierten Öffnung für Aktivitäten des Publikums am Ende von öffentlichen Fernsehdarbietungen nicht das mildeste Mittel zur Ermöglichung derartiger Veranstaltungen dar. Hier wäre eine Auswertung der Erfahrungen über die Spielzeitlänge der Vorrundenspiele früherer Fußballwelt- und Europameisterschaften angezeigt, um zumindest bei diesen 16 Spielen der Vorrunde mit Beginn 20:00 Uhr MEZ die Interessen der Nachbarschaft an verminderter Geräuschbelastung in dem vorgelegten Entwurf angemessen zu berücksichtigen.

Die Zustimmung des Bundesrates steht zwar noch aus, doch ein Rat kann schon jetzt für Zuschauer gegeben werden: Zieht euch warm an, denn wegen der erforderlichen Energieeinsparung wird es wohl keine Heizstrahler geben!

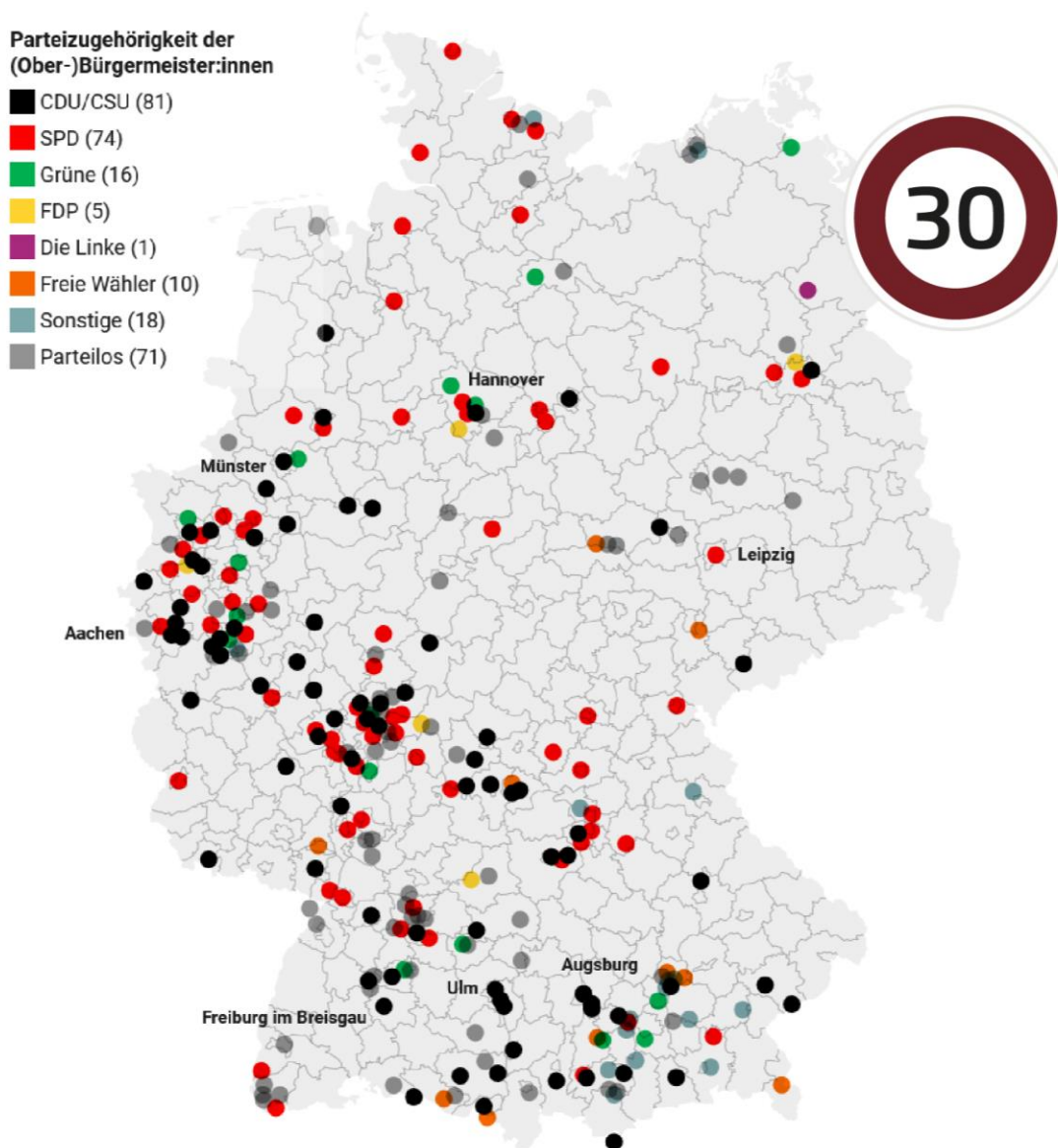
² [Entwurf einer Verordnung über den Lärmschutz bei öffentlichen Fernsehdarbietungen im Freien über die Fußball-Weltmeisterschaft 2022](#)

2.4. Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

Unter diesem Motto haben sich mit Stand vom 25.09.2022 inzwischen 287 Gemeinden zusammengeschlossen. Die Initiative (siehe <https://www.lebenswerte-staedte.de>) „fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Derzeit legt der §45 der Straßenverkehrsordnung – ein Bundesgesetz – fest, dass Tempo 30 nur bei konkreten Gefährdungen bzw. vor sozialen Einrichtungen wie beispielsweise Kitas und Schulen angeordnet werden kann.“ Die Internetseite stellt neben vielen Materialien die Deutschlandkarte der teilnehmenden Gemeinden bereit (siehe Abbildung 4).

Diese 276 Kommunen wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden (sowie Landkreis Stendal), die sich bis 07.09.2022 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben.



Agora Verkehrswende (09/2022) | Alle Namen unter: <http://lebenswerte-staedte.de>

Abb. 4: Städte und Gemeinden, die sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen haben
Quelle: Agora Verkehrswende

Bemerkenswert ist die breite parteiübergreifende Teilnahme der Städte und Gemeinden.

2.5. Neue Lkw-Mautsätze ab 2023 – Gesetzentwurf der Bundesregierung

Mit dem Gesetzentwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (<https://dserver.bundestag.de/btd/20/031/2003171.pdf>, Bundestags-Drucksache 20/3171 vom 24.08.2022,) hat die Bundesregierung das Bundesfernstraßenmautgesetz geändert. U.A. wurden die Mautsätze für die Lärmbelastung modifiziert und erhöht (siehe Tabelle 2). Die Erhöhung soll zum 01.01.2023 in Kraft treten. Das Gesetz muss noch vom Bundestag verabschiedet werden. Es ist nicht zustimmungspflichtig durch den Bundesrat.

Der Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten entspricht dem Prinzip der Internalisierung der externen Kosten. Er ist ein Beitrag zur Kostenwahrheit im Verkehr. In der aktuellen Gestaltungsform verbessert er die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Güterverkehr, da diese seit 2021 keinen Anteil der externen Lärmkosten in den Trassenpreisen mehr hat. Die bis dahin bestehende lärmabhängige Trassenpreiskomponente war zur Stimulierung der Umrüstung auf lärmärmere Bremssysteme bei den Güterwagen eingeführt worden.

Tabelle 2: Änderung des Mautteilsatzes für die verursachten Lärmbelastungskosten im Bundesfernstraßenmautgesetz

Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten in Euro/km				
Bisher	Ab 01.01.2023			
Keine Differenzierung	7,5 bis 12 t	12 bis 18 t	> 18 t mit bis zu 3 Achsen	> 18 t mit 4 Achsen oder mehr
0,002	0,016	0,016	0,016	0,012

Die Mautsätze erhöhen sich erheblich auf das 6- bis 8-fache. „Der Grund für die niedrigeren Kostensätze bei den großen Fahrzeugen ist, dass Lkw >18 t und 4 und mehr Achsen höhere Fahrleistungsanteile auf den Autobahnen haben und dort tendenziell weniger vom Lärm Betroffene vorliegen als an den Bundesstraßen.“

Grund für die Änderung der lärmbezogenen Mautsätze ist, dass „die externen Kosten für verursachte Lärmbelastung nur bis zu definierten Höchstwerten gemäß Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG angelastet werden. Die Richtlinie 1999/62/EG wurde durch die Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 vom 24. Februar 2022 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) novelliert. Nach Anhang IIIb der geänderten Richtlinie 1999/62/EG gelten nicht länger Höchstwerte, sondern Bezugswerte für die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung zusammen. Die Bezugswerte dürfen überschritten werden, wenn die externen Kosten im jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich höher liegen“.

In Deutschland werden die Mautsätze auf der Grundlage der Wegekostengutachten festgelegt. Das aktuelle Wegekostengutachten 2023 bis 2027 hat ergeben, dass „die tatsächlich verursachten Lärmbelastungskosten höher liegen als die oben genannten Bezugswerte.“ Zur Berechnung werden die spezifischen Kostenansätze der „Methodenkonvention 3.1 zur Schätzung von Umweltkosten“ des Umweltbundesamts genutzt.

2.6. Suffiziente Mobilität

Das Umweltbundesamt UBA lässt zurzeit ein Forschungsvorhaben „Erarbeitung einer Suffizienzstrategie für den Verkehrssektor und ihre erfolgreiche Kommunikation“ durch das DLR Institut für Verkehrsforschung und ConPolicy-Institut für Verbraucherpolitik durchführen. Die Laufzeit des Projekts ist von Oktober 2020 bis Februar 2023. Im Rahmen des Projekts hat das UBA am 12.09.2022 eine Online-Fachtagung mit dem Titel „Umdenken – Verhaltensbasierte Ansätze und Kommunikationsstrategien für eine erfolgreiche Verkehrswende“ organisiert, zu der sich 190 Personen angemeldet hatten. Zum Projekt ist der Leitfaden des UBA „Weniger Verkehr, mehr Lebensqualität - Leitfaden zur Kommunikation von Suffizienz als Ziel kommunaler Verkehrspolitik“ erschienen (siehe <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/weniger-verkehr-mehr-lebensqualitaet>)

Was bedeutet „Suffizienz in der Mobilität“?

„... sein Mobilitätsverhalten so zu verändern, dass weniger Energie und Ressourcen verbraucht werden. Konkret bedeutet das:

1. Weniger Wege zurücklegen
2. Kürzere Wege zurücklegen
3. Emissionsarme oder emissionsfreie Fortbewegungsmittel wählen

Der Kerngedanke von Suffizienz ist, durch weniger Konsum oder durch ein verändertes Konsumverhalten die Umwelt zu schonen.“

In der traditionellen Verkehrslärmbekämpfung entspricht das den Strategien der Vermeidung des motorisierten Verkehrs und der Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel mit geringeren spezifischen Geräuschemissionen. Dazu müssen einerseits die strukturellen Voraussetzungen geschaffen werden („Stadt der kurzen Wege“, Belohnung emissionsarmer Mobilität bei Steuern, Abgaben und durch Benutzervorteile, Ausbau des Öffentlichen Verkehrs usw.) und andererseits Verhaltensänderungen erfolgen.

Die Tagung beschäftigte sich vorwiegend mit den Verhaltensänderungen, die bekanntlich nicht so einfach zu erreichen sind und einer besonderen Kommunikationsstrategie bedürfen.

Einigkeit bestand unter den Teilnehmenden, dass der Begriff der Suffizienz besser zu vermeiden sei, da er mit Verzicht assoziiert wird. Vielmehr sollte der Gewinn an Lebensqualität – persönlich und für die Gesellschaft – durch eine nachhaltige Mobilität herausgestellt werden.

Umfragen im Rahmen des Projekts zeigen, welche Teilmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilität die meiste Akzeptanz finden, wobei dies stark davon beeinflusst wird, ob jemand über einen Pkw verfügt oder nicht (siehe Abbildung 5). Die Zustimmung zu Tempo 30 ist insgesamt am höchsten, Haushalte ohne und mit Pkw unterscheiden sich nur geringfügig.

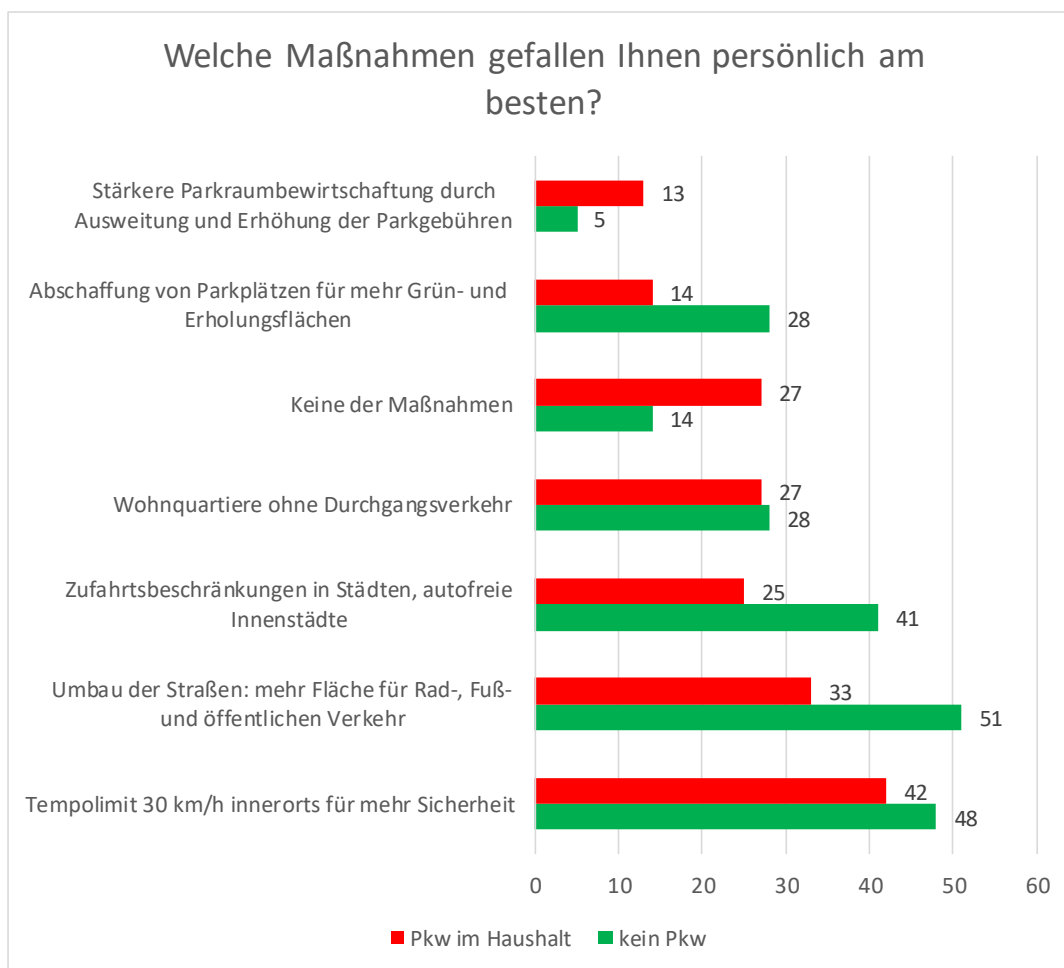


Abbildung 5: Bewertung von Maßnahmen zur Beeinflussung des alltäglichen Verkehrs in Prozent (Es konnten bis zu 3 Maßnahmen gewählt werden).

Quelle: Präsentation zur Tagung

2.7. Temporäre Änderung des BImSchG

[Deutscher Bundestag Drucksache 20/3498 Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/Die Grünen und FDP Entwurf eines Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes](#)

§ 31j

Überschreitung von Immissionsrichtwerten der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm

(1) Die zuständige Behörde soll auf Antrag des Betreibers nach der Nummer 7.1 der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI S. 503), geändert durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift vom 1. Juni 2017 (BANz AT vom 8. Juni 2017 B5) die Überschreitung von Immissionsrichtwerten zulassen, solange und soweit diese Überschreitung erforderlich ist

1. im Zusammenhang mit einem Brennstoffwechsel wegen einer ernsten oder erheblichen Gasmangellage,
2. weil wegen einer ernsten oder erheblichen Gasmangellage notwendige Betriebsmittel für Abgaseinrichtungen nicht ausreichend zur Verfügung stehen oder
3. wegen einer anderen durch die ernste oder erhebliche Gasmangellage ausgelösten Notwendigkeit.

(2) Es bedarf weder einer Anzeige nach § 15 noch einer Änderungsgenehmigung nach § 16, wenn der Betreiber einer Anlage bei der zuständigen Behörde eine Überschreitung nach Absatz 1 beantragt.

Auf die knappe Begründung auf S. 13 und auf Art. 2 (Regelung zum Inkrafttreten bzw. Außerkrafttreten) wird hingewiesen. Es ist wohl davon auszugehen, dass die zugelassenen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm zu dem Datum des Außerkrafttretens des Änderungsgesetzes vom Betreiber abgestellt werden müssen. Äußerst kritisch zu bewerten ist das Fehlen einer Deckelung bei der Zulässigkeit von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm.

2.8. Netzwerk gegen Fluglärm in der Allgemeinen Luftfahrt (NAL) in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm entsteht

Am 11. und 12. August 2022 fand in Bad Homburg vor der Höhe ein Gründungstreffen zur Bildung eines bundesweiten Netzwerkes gegen Fluglärm in der Allgemeinen Luftfahrt statt. Es ist organisatorisch an Bundesvereinigung gegen Fluglärm angebunden.

Ziel des Netzwerkes ist es, die verschiedenen Aktivitäten zur Reduzierung von Fluglärm – ausgehend von Sportflugzeugen, Tragschraubern, Gyrocoptern und anderer div. Fluggeräte – zusammen zu fassen und so deren Wirksamkeit zu stärken.

Als örtliche Initiative oder als Einzelperson gegen Fluglärm von kleineren Flugzeugen etwas zu unternehmen ist schwierig bis unmöglich. An vielen Hobbyflugplätzen in ganz Deutschland machen betroffene Anwohner immer wieder ähnliche (oft negative) Erfahrungen mit der gut organisierten fliegerischen Zunft.

Eine Handvoll vom Lärm betroffener Bürger hat sich deshalb zusammengetan, um den Kampf gegen Lärm aus der lokalen Ecke herauszuholen und auf eine bundesweite Ebene zu stellen.

Sie wollen ein Netzwerk „Allgemeine Luftfahrt“ (NAL) aufbauen und versprechen sich davon mehr Gehör und Gewicht für die Berücksichtigung der Belange der vom Fluglärm aus der Allgemeinen Luftfahrt Betroffenen. Die Initiatoren glauben, dass dieser Weg – und nur dieser Weg – zum Erfolg führt. Dazu ist eine möglichst breite Unterstützung durch Initiativen und Einzelpersonen aus ganz Deutschland erforderlich, wobei die Teilnahme unbürokratisch und mit niedrigen Hürden möglich sein wird, soll heißen: keine Verpflichtungen, keine finanziellen Beiträge (einen Wunsch sprechen wir jedoch im letzten Absatz dieses Schreibens aus) und gezeigt werden soll, wo überall in Deutschland sich die Menschen sich gegen Fluglärm wenden, ohne Sie persönlich in den Focus der Öffentlichkeit geraten zu lassen.

Ziele des Netzwerkes:

Mehr Ruhe an Wochenenden, Einhaltung der Flugwege, Flugbeschränkungen bei Platzrunden, Verbot von verbleitem Benzin, Transponderpflicht, Hilfestellung bei der Aufzeichnung von Flugspu-

ren, Ausweitung und Reformierung der LandeplatzlärmschutzVO und weiteres mehr. Das Netzwerk bestimmt, welche Themen wichtig sind.

In Arbeitsgruppen sollen dazu Wege aufgezeigt werden, jede Unterstützung ist willkommen, es gibt kein „Muss“ zur Mitarbeit.

Weitere Auskunft zum Netzwerk und zur Teilnahme an dessen Aktivitäten gibt

Wolfgang Born
Beirat der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
Netzwerk Allgemeine Luftfahrt
Wuppertaler Str. 9
38108 Braunschweig
E-Mail: w.born@t-online.de
Tel. mobil: 01578 78 48 449

2.9. Aufgelesen: Fluglärm über Windsor Castle

Aus gegebenem Anlass: Es ist wahrscheinlich höchst selten, dass sich die Internetseite ADELSWELT – das Portal für royale News (<https://adelswelt.de>) mit dem Lärmschutz befasst. In der Meldung „Kate und William: Macht ihr neues Zuhause sie krank?“ vom 24. September 2022 (<https://adelswelt.de/kate-und-william-macht-ihr-neues-zuhause-sie-krank/>) schreibt die Online-Publikation, dass das Zuhause von Prinzessin Kate und Prinz William von Lärm verseucht wird. „Es sieht so idyllisch aus. Umringt von hohen Bäumen liegt Adelaide Cottage mitten im Grünen. Auf rund 655 (!) Hektar können sich Prinz George, Prinzessin Charlotte und Prinz Louis austoben. Seit dem Sommer [2022] wohnen Prinzessin Kate und Prinz William mit ihren Kindern in Windsor.... Doch so schön Windsor mit seiner Natur und der wunderschönen Altstadt auch ist – es gibt ein Problem. Und das ist der ohrenbetäubende Lärm. Denn Windsor befindet sich direkt in der Einflugschneise vom Flughafen London-Heathrow. Im Minutentakt dröhnen die Flugzeuge am Himmel. Die Ruhe im eigenen Garten zu genießen, ist fast unmöglich. Immer wieder donnern die tief liegenden Maschinen vorbei.“ „Depressionen, Bluthochdruck und Schlaganfall können die Folgen sein“.

Vielleicht könnte sich die britische Monarchie mit ihrem neuen Prinzen jetzt für mehr Schutz vor Fluglärm einsetzen, der nicht nur dem Haus Windsor zugutekommt!

3. AKTUELLES: TERMINE, VERÖFFENTLICHUNGEN, GERICHTSURTEILE, VORTRÄGE

3.1. Lärmschutz aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes

Die Länderarbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz (LAUG) der Arbeitsgemeinschaft der Obersten Landesgesundheitsbehörden (AOLG) hat im Februar 2022 den Bericht „Lärmschutz aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes nach den WHO-Leitlinien für Umgebungslärm 2018“ publiziert (siehe

<https://www.hamburg.de/contentblob/16305876/a6a73adf08f06564a34cded677cf854a/data/bericht-laermschutz-aus-sicht-des-umweltbezogenen-gesundheitsschutzes-download.pdf>).

Sie begründet die Herausgabe des Berichts wie folgt: „Über Entwicklungen im Lärmschutz wird vornehmlich in Umwelt-, Verkehrs- und Baugremien diskutiert und gerungen. Der Gesundheitsbereich hat sich mit seinen Anliegen bislang wenig eingebracht. Hierin sah die LAUG ein Defizit und nahm dies zum Anlass, diese Thematik für ihren Bereich aufzuarbeiten und in einem Bericht die Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes darzustellen, denn Lärmschutz ist Gesundheitsschutz.“

„Die Gesundheitsministerkonferenz hat den Bericht zur Kenntnis genommen und ist der Auffassung, dass für ein hohes gesundheitliches Schutzniveau eine Verbesserung des Lärmschutzes auf allen im Bericht beschriebenen Ebenen erforderlich ist und Handlungsbedarf besteht.“

Die LAUG hat auf der Basis des Berichtes im Juni 2022 ein Positionspapier erarbeitet und publiziert, in dem zur Stärkung der gesundheitlichen Belange beim Lärmschutz die folgenden Forderungen aufgestellt und inhaltlich konkretisiert werden: „

1. Stärkere Berücksichtigung des vorsorgenden Gesundheitsschutzes bei Lärmgrenzsetzung
2. Schnellere Umsetzung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung
3. Absenkung der Lärm-Gefahrschwelle im Verkehrsbereich
4. Berücksichtigung wirkungsbasierter Maximalpegelkriterien
5. Berücksichtigung des Gesamtlärms
6. Ausreichender Schutz vor Lärm im Außenbereich
7. Weiterentwicklung der Regulierung zum Schutz vor tieffrequentem Schall
8. Schaffung und Erhaltung ruhiger Gebiete und Ruheinseln
9. Stärkung gesundheitsförderlicher Raumnutzungskonzepte
10. Lärmvermeidung schon in Planungsprozessen
11. Vorrang für aktive Schallschutzmaßnahmen
12. Beibehaltung des Verursacherprinzips
13. Berücksichtigung von Umweltgerechtigkeitskriterien“

Beispielhaft seien hier die Positionen zu den Schutzzielen zitiert:

- „Die Festsetzung von Lärmgrenzen ist stärker am vorsorgenden Gesundheitsschutz auszurichten
- Die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung müssen stärker und schneller Eingang in die Lärmschutzregelungen finden. Die Zielwerte der WHO (Night Noise Guidelines 2009 und die Leitlinien-Werte 2018) sollten als Orientierung zur Formulierung von Anforderungen an den Lärmschutz dienen.
- Die bislang als Gefahrschwelle herangezogenen Lärmpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, die die WHO-Leitlinienwerte bis zu 15 dB überschreiten, müssen kurzfristig mindestens um 5 dB und mittelfristig um 10 dB gesenkt werden (z. B. in der 16. BImSchV).“

Konkret bedeutet dies, dass als Zielwert für den nächtlichen Schutz in Abweichung von den WHO-Vorschlägen 2018 ein Mittelungspegel von 40 dB(A) gemäß den Night Noise Guidelines vorgeschlagen wird.

Das Positionspapier ist seit Juli 2022 über die Internetseiten der Hamburger Verbraucherschutzbehörde abrufbar:

(<https://www.hamburg.de/contentblob/16351718/ff9048c9378120552c098448c663972b/data/laug-positionspapier-laermschutz.pdf>).

Der ALD ist schon seit langem für eine verstärkte Beteiligung des Gesundheitssektors beim Lärmschutz eingetreten und begrüßt deshalb die aktuellen Aktivitäten der LAUG sehr.

3.2. „Vision Zero“ des Landes Baden-Württemberg für den Straßenverkehrslärm

Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg (2022) hat im Juli 2022 eine aktuelle Broschüre zum „Lärmschutz an Straßen in Baden-Württemberg – Schritt für Schritt zur ‚Vision Zero‘“ herausgegeben (siehe <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/laermschutz-an-strassen-in-baden-wuerttemberg/>):

„Der vorliegende Bericht analysiert die Lärmsituation an Straßen in Baden-Württemberg auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 und zeigt auf, welche Verbesserungen durch das Zusammenwirken aus den lokalen Lärmaktionsplänen der Städte und Gemeinden, der baulichen Lärmsanierung und weitergehenden Ansätzen bereits erzielt werden konnten und welche strategischen Zielsetzungen bestehen, um die Lärmbetroffenheit in Baden-Württemberg weiter zu reduzieren.“

Der Bericht geht nicht auf die Problematik „zeitlich beschränkter Lärmereignisse wie beispielsweise Motorradlärm an Wochenenden im Sommerhalbjahr“ ein, obschon auch in diesem Bereich Baden-Württemberg erhebliche Anstrengungen unternimmt (z.B. die Initiative „Motorradlärm“, siehe z.B. Akustik-Journal 01/2021, S. 19f).

Hier soll vor allem auf die strategischen Ziele eingegangen werden.

„Vision Zero“

Baden-Württemberg geht davon aus, dass Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht in einem gesundheitskritischen Bereich liegen. „Nach der Lärmkartierung 2017 sind landesweit 214.000 Menschen von ganztägigen Lärmpegeln L_{DEN} über 65 dB(A) betroffen. Bei nächtlichen Lärmpegeln L_{Night} oberhalb von 55 dB(A) sind es 244.300 Menschen.“ „Gegenüber der Lärmkartierung 2012 ist die Zahl der durch den Verkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen außerhalb der Ballungsräume um ca. 20 Prozent zurückgegangen.“

Die „Vision Zero“ des Landes in Bezug auf den Verkehrslärm zielt auf den Abbau dieser gesundheitlichen Belastungen ab. Als konkretes Zwischenziel wird für 2030 angestrebt, „die Zahl der Menschen, die einer verkehrslärmbedingten gesundheitsschädlichen Lärmbelastung durch den Straßenverkehr ausgesetzt sind, im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 um 20 Prozent zu reduzieren“.

Wichtige Instrumente des Lärmschutzes

Die **Lärmaktionspläne** (LAP) der Städte und Gemeinden sind das aktuell wichtigste Instrument des Verkehrslärmschutzes. Baden-Württemberg betont die Bindungswirkung von **straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen** in den LAP „gegenüber den für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Straßenverkehrsbehörden, was eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ermöglicht“. So sind Geschwindigkeitsbeschränkungen „die mit Abstand am häufigsten zum Einsatz kommende Lärmschutzmaßnahme; ca. zwei Drittel der kommunalen Lärmaktionspläne gibt an, dass vor Ort bereits verkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen wurden. In Baden-Württemberg konnten so eine Vielzahl verkehrsrechtlicher Maßnahmen, zumeist Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, konkret umgesetzt und so Verbesserungen der Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen erzielt werden.“

„Eine wichtige Rolle spielen auch **straßenbauliche Lärmschutzmaßnahmen**. Bei baulichen Erhaltungsmaßnahmen an Straßen wird grundsätzlich geprüft, ob lärmindernde Fahrbahnbeläge verbaut werden können.“ „Über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) fördert das Land Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen, darunter den Um- und Rückbau von Straßen sowie die Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten. Bis 2030 sollen im Land insgesamt 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten geschaffen werden.“

Der Lärmschutz wird zudem eingebettet in die Strategien des Landes für eine **Verkehrswende** und hin zu einer nachhaltigen und leisen Mobilität. „Zu den Mobilitätszielen des Verkehrsministeriums gehört, den KFZ-Verkehr in den Städten bis 2030 um die Hälfte zu verringern“. Ein weiterer relevanter Baustein ist die angestrebte **Dekarbonisierung** des Verkehrs. So soll bis 2030 „jeder dritte Pkw in Baden-Württemberg klimaneutral unterwegs“ sein. „Im Bereich der Nutzfahrzeuge waren 2020 allein durch die Landesförderung bereits etwa 1.000 elektrische Lieferfahrzeuge im Dienst. Der Bestand an Bussen mit Hybrid- oder Elektroantrieb entwickelt sich ebenfalls stark steigend und belief sich zum 1. Januar 2022 auf mehr als 600 Busse.“ „Elektrisch betriebene Motorräder können künftig einen wesentlichen Beitrag zur Entschärfung der insbesondere an landschaftlich reizvollen Strecken vorherrschenden Motorradlärmproblematik beitragen“.

Fortentwicklung des Lärmschutzrechts

Das Land betont: „Die bestehenden rechtlichen und fachlichen Hürden für den Schutz vor Verkehrslärm sind zu hoch und stehen der Umsetzung einer umfassenden und am Gesundheitsschutz der Bevölkerung orientierten Maßnahmenplanung oftmals entgegen.“

„Die in den maßgeblichen Vorschriften für die Bekämpfung des Verkehrslärms festgesetzte und auch von der Rechtsprechung herangezogene Schwelle einer lärmbedingten Gesundheitsgefährdung ist überholt und muss an die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung angepasst werden. Die bisherigen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sollen in einem ersten Schritt um 5 dB(A) auf Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts abgesenkt werden.“

„Baden-Württemberg setzt sich im Interesse der Betroffenen für eine **rechtlich verankerte Pflicht zur Lärmsanierung** ein.“

Das Land hat zudem in einem Modellprojekt das Konzept „Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege“ entwickelt und in der Praxis erprobt

3.3. Lärmbliker in Frankreich

Unter dem Link <https://www.fahrrad-initiativen.de/beitraege/ruhe-bitte-dank-neuer-laerm-blitzer-sollen-franzoesische-strassen-ruhiger-werden> vom 02.08.2022 finden sich aktuelle Informationen zu den „Hydra-Lärm-Blitzern“ auf Basis der Medusa-Technologie, mit denen die Geräuschemissionen von Pkw und Motorrädern in französischen Städten fahrzeugscharf ermittelt werden können, womit auch Ahndungen bei zu lautem Fahren möglich sind.

3.4. Positionspapier der ACEA zu zukünftigen Setzungen von Grenzwerten für das Fahrzeugaußengeräusch

Ende Juli 2022 hat der Verband der europäischen Automobilhersteller ACEA ein neues Positionspapier zu zukünftigen Setzungen von Grenzwerten für das Fahrzeugaußengeräusch veröffentlicht (<https://www.acea.auto/publication/position-paper-vehicle-noise-setting-the-appropriate-limits/>). Der Verband bezieht seine Position aus den Ergebnissen einer Studie der Firma ATEEL S.a.r.l. in Luxemburg mit dem Titel "Study on future sound limit values for type approval for vehicles of category M & N" (https://www.ateel.com/app/uploads/2022/03/2022-01-27_Final-Report_V01.pdf).

Inhalt der im Januar 2022 veröffentlichten Studie war die Untersuchung der aktuell von Fahrzeugen der Kategorien M und N (Pkw, Transporter, Lkw, Busse) hervorgerufenen Geräuschemissionspegel, die Beurteilung der Wirksamkeit einer weiteren Verschärfung der Grenzwerte für die Geräuschemission von Fahrzeugen in der Typprüfung in Bezug auf den realen Straßenverkehr und die Beurteilung der Wirksamkeit anderer Maßnahmen zur Minderung der Straßenverkehrsgereusche als Alternative zur Verschärfung der Typprüfungsgrenzwerte. Als alternative Maßnahmen wurden die Markteinführung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb, die Verbesserung der Straßenoberflächen durch rollgeräuschmindernde Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Verstetigung des Verkehrsflusses, die Einführung von Lärmschutzzonen und passive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt.

In der Untersuchung spielen die aktuell geltenden, die bereits geplanten und fiktive zukünftige Typprüfungsgrenzwerte eine Rolle. Das seit 1970 geltende Regelwerk für die Geräuschemissionen in der Typprüfung, die Richtlinie des Rates der europäischen Gemeinschaften 70/157/EWG (letzte konsolidierte Fassung von 2013), wurde im Jahr 2016 abgelöst durch die EU-Verordnung 540/2014. Darin sind drei Phasen der Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für die Typprüfung von Neufahrzeugen zum jeweiligen Stichtag enthalten. Die Phase 1 Grenzwerte galten seit 01.07.2016. Seit 01.07.2020 sind die Phase 2 Grenzwerte in Kraft, mit Ausnahme des Grenzwerts für die Fahrzeugkategorie N2 (Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 t und höchstens 12 t zulässiger Gesamtmasse), der erst seit 01.07.2022 gilt. Phase 3 tritt am 01.07.2024 in Kraft, mit Ausnahme der Fahrzeugkategorien M2, N2 und N3, für die Phase 3 erst ab 01.07.2026 gilt. Die Grenzwerte wurden bzw. werden von Phase zu Phase in Abhängigkeit der Fahrzeugkategorie um 1 dB bis 2 dB gesenkt. Der Untersuchung wurde ein weiteres, fiktives Szenario ("Szenario 3") hinzugefügt, das von um 2 dB schärferen Grenzwerten als in Phase 3 für alle Fahrzeugkategorien vorgesehen ausgeht.

Besonderer Wert wurde in der Untersuchung auf die Berücksichtigung von Markteinführungsszenarien gelegt. Neufahrzeuge, die in einer der Phasen typgeprüft wurden, ersetzen nur nach und nach und erst im Laufe einiger Jahre den Altfahrzeugbestand. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2040 gewählt. Variiert wurde, ausgehend vom Jahr 2020, die Rate, mit der die Altfahrzeuge pro Jahr durch entsprechende Neufahrzeuge ersetzt werden. Die Durchdringung des Marktes mit reinen Elektrofahrzeugen spielt dabei ebenso eine Rolle.

Der Verband ACEA kommt in seinem Positionspapier zu folgenden Schlüssen:

- Im Prognosezeitraum wird nur eine langsame Entwicklung der Geräuschminderung des realen Straßenverkehrs durch die stufenweise Verschärfung der Grenzwerte eintreten. Dies hängt damit zusammen, dass die Erneuerungsrate des lautereren Altfahrzeugbestandes durch leisere Neufahrzeuge weniger als 5% pro Jahr betragen wird.
- Ausgehend vom Jahr 2020 wird der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} in innerstädtischen Situationen ohne zusätzliche Maßnahmen bis 2040 um knapp 3 dB (-2,8 dB) sinken, vorausgesetzt die Phase 3 Grenzwerte werden vom Gesetzgeber aktiviert. Eine Verschärfung der bislang geplanten Grenzwerte in Phase 3 um 2 dB ("Szenario 3") würde die Minderung auf -3,5 dB anheben. Werden die Phase 3 Grenzwerte nicht aktiviert, ergibt sich immer noch eine Reduktion von etwa 2 dB.
- Unter Typprüfbedingungen entwickeln sich die Reifen zur dominanten Schallquelle von Fahrzeugen der Kategorien M1 (Pkw mit höchstens neun Sitzplätzen) und N1 (Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t)
- Nach Phase 3 sind keine weiteren Verbesserungen der Geräuschemissionspegel von Fahrzeugen dieser Kategorien mehr zu erwarten, weil das Reifendesign durch die Parameter Sicherheit und Kraftstoffverbrauch soweit eingeschränkt ist, dass für den Parameter Reifen-Fahrbahn-Geräusch kein technisches Verbesserungspotenzial mehr zur Verfügung steht.
- Andere Maßnahmen wie geräuschkindernde Fahrbahnbeläge oder der Einbau von Schallschutzfenstern haben einen weit größeren positiven Effekt auf die Minderung von Straßenverkehrsgeräuschen als die Senkung der Geräuschemissionsgrenzwerte. Schallschutzfenster weisen darüber hinaus den Vorteil besserer Wärmedämmung auf und tragen damit mehrfach zu den Nachhaltigkeitszielen bei.
- Reine Elektrofahrzeuge werden sich in Verkehrssituationen mit niedrigen Geschwindigkeiten besonders positiv auswirken, hauptsächlich jedoch bei Transportern und Bussen. Bei hohen Geschwindigkeiten wird es keine Unterschiede zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungs- und Elektromotor geben.
- Akustische Warnsysteme, sogenannte AVAS („Acoustic Vehicle Alerting System“) sind seit 01.07.2021 in allen neuen Hybridelektro- und reinen Elektrofahrzeugen vorzusehen (Art. 8 in der EU-Verordnung 540/2014). Sie werden dem akustischen Vorteil von Elektrofahrzeugen bei niedrigen Geschwindigkeiten entgegenwirken.
- Der Aushebelung der festgelegten Geräuschgrenzwerte für Fahrzeuge und von anderen Maßnahmen zur Minderung der Straßenverkehrsgeräusche durch illegale technische Veränderungen an Fahrzeugen und deren Komponenten sowie durch unsoziales Fahrverhalten muss durch konsistente gesetzliche Regelungen und Kontrollen begegnet werden.
- Die Modelle zur Berechnung von Straßenverkehrsgeräuschen müssen laufend an die technischen Entwicklungen bei Fahrzeugen, Reifen und Fahrbahnen angepasst werden, um zu verhindern, dass Straßenverkehrsgeräusche in der Lärmkartierung und Umweltbeurteilung falsch, d.h. zu laut wiedergegeben werden und der technische Fortschritt keine Berücksichtigung findet.

Am bemerkenswertesten erscheint dem ALD die Schlussfolgerung des ACEA, dass der Einbau von Schallschutzfenstern die weitaus wirksamere Maßnahme darstellt als die Absenkung der Grenzwerte für die Geräuschemission von Fahrzeugen. Negiert sie doch das Prinzip des Vorrangs aktiven vor passiven Lärmschutzes und reicht den Schwarzen Peter einfach weiter an die Lärmbetroffenen.“