



## 18 Jahre Lärminderungsplanung in MV - Die Lärminderungsplanung wird erwachsen

Güstrow, April 2009

## Gliederung

1. Begriffliches
2. Der Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung
3. Lärmkartierung 1. Stufe
4. Ausblick auf die Lärmkartierung 2. Stufe
5. Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung
6. War die 1. Stufe erfolgreich- Auswertung der Aktionspläne der 1. Stufe
7. Fazit
8. Kosten

Güstrow, April 2009

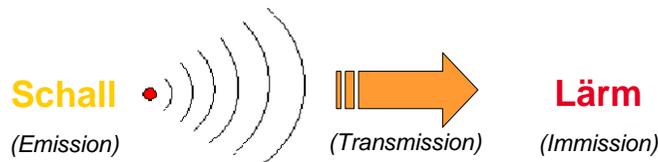
2

## 1. Begriff Umgebungslärm/ Lärmwirkungen

### Vom Schall zum Lärm

**Schall:** Mechanische Schwingungen, mit Frequenzen im Hörbereich (von 16 Hz (tiefes Brummen) bis 16 kHz (extrem hoher Pfeifton), die sich wellenförmig ausbreiten.

**Schallemissionen** werden von **Schallquellen** abgestrahlt und wirken als **Schallimmissionen** auf Menschen ein.



Güstrow, April 2009

3

## 1. Begriff Umgebungslärm/ Lärmwirkungen

Ab einer gewissen subjektiven **Belastung** wird dieser Schall zum **Lärm**.

Dies geschieht in der Regel immer dann, wenn einwirkender Schall das körperliche, seelische oder soziale Wohlbefinden des Betroffenen beeinträchtigt.

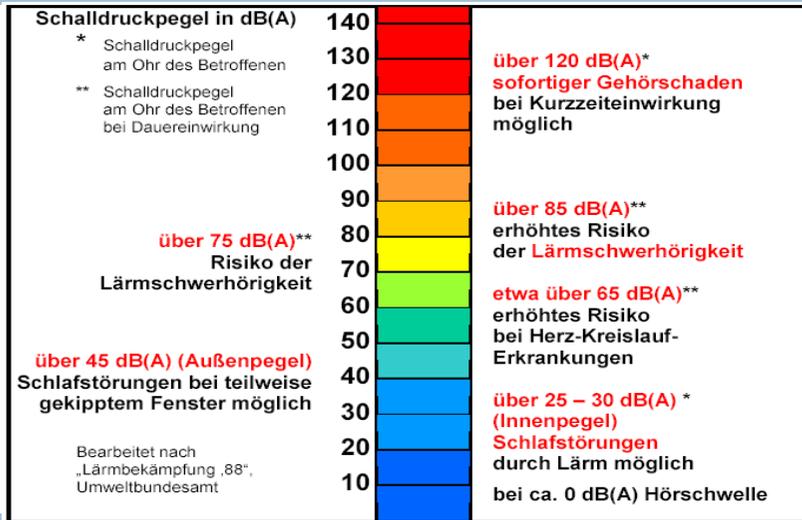
**Lärm** ist somit störender, belästigender oder sogar **gesundheitsgefährdender** Schall.

Er ist keine rein physikalisch beschreibbare Größe, denn neben der Lautstärke entscheiden auch etliche andere Faktoren über das Ausmaß der Belästigung wie beispielsweise die Einstellung des Empfängers gegenüber dem Schallereignis die während der "Beschallung" ausgeübte Tätigkeit.

Güstrow, April 2009

4

# 1. Begriff Umgebungslärm/ Lärmwirkungen



# 1. Begriff Umgebungslärm/ Lärmwirkungen

Definition nach: EG-ULR 2002/49

„**Umgebungslärm**“: unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten

„**Ballungsraum**“ ein durch den Mitgliedstaat festgelegter Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet

„**Hauptverkehrsstraße**“ eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

„**Hauptbahnstrecke**“ eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr;

„**Großflughafen**“ ein vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;

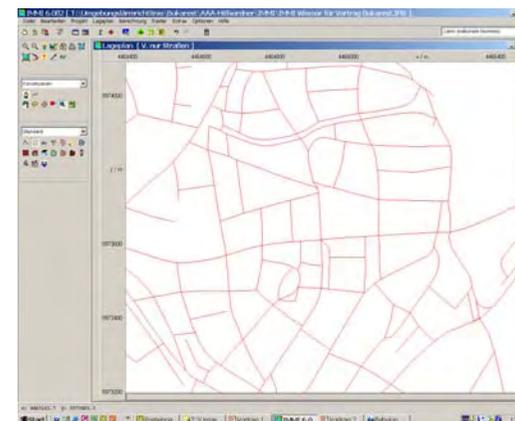
„**VBUS**“: Mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ können die Lärmindizes  $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) und  $L_{Night}$  (Nacht-Lärmindex) der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) für den Straßenverkehr berechnet werden, die für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes benötigt werden.

Die VBUS gilt nicht für Schallberechnungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).

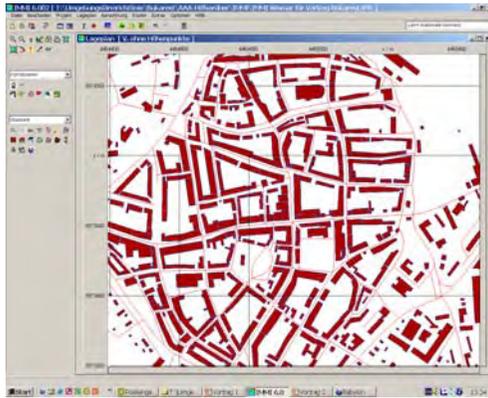
Die VBUS ist bis zur verbindlichen Einführung eines harmonisierten Berechnungsverfahrens gemäß Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2002/49/EG anzuwenden.

## Prinzipielles Vorgehen:

### Erstellung der Lärmkarten



Straßen

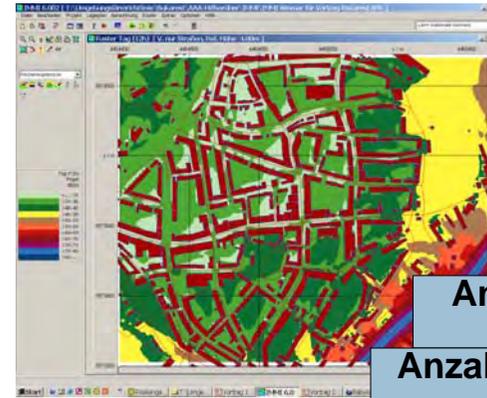


Straßen

Gebäude

Güstrow, April 2009

9



Straßen

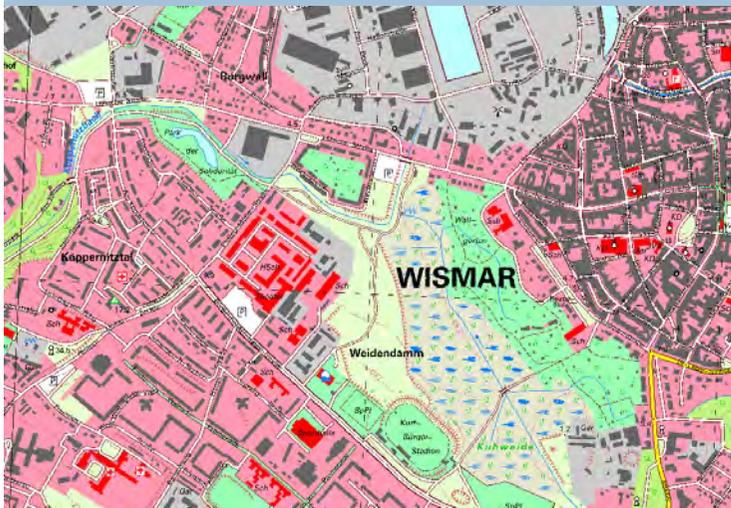
Gebäude

Lärmkarten

Anzahl der Einwohner  
(hausgenau)  
Anzahl der Wohnungen  
(hausgenau)

Güstrow, April 2009

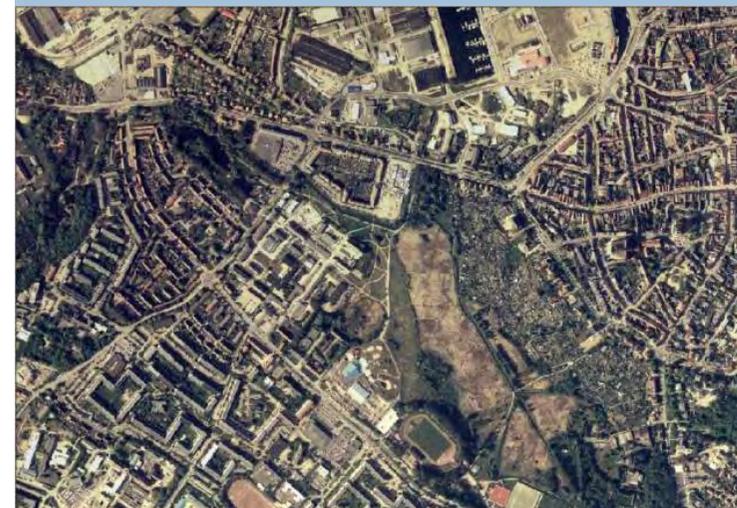
10



DTK 10 /  
ALK

Güstrow, April 2009

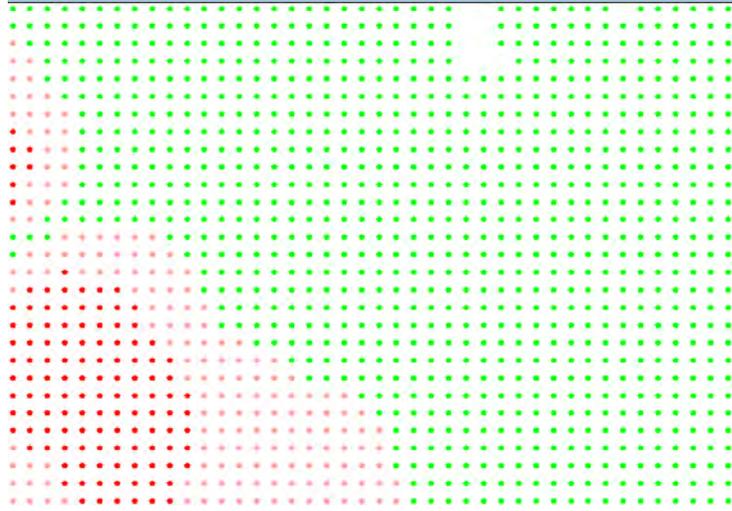
11



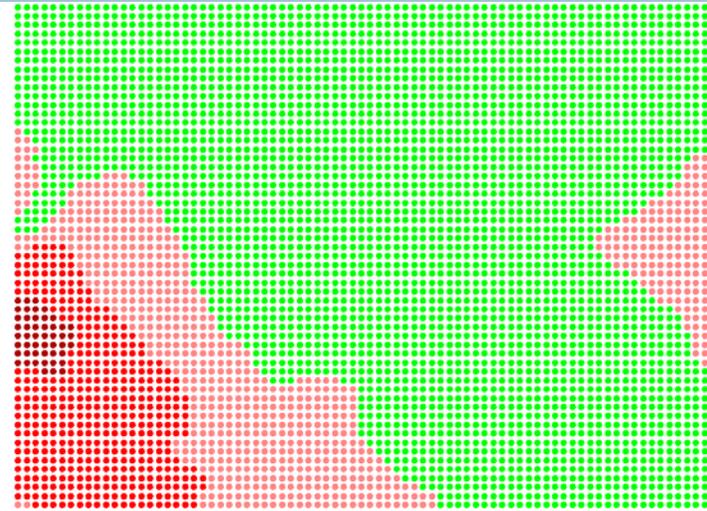
Luftbilder

Güstrow, April 2009

12



DGM 50



DTK 25

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Kommunale Lärminderungsplanung (§ 47a BImSchG – alt)

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung



Durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11. Mai 1990 wurde der

### § 47 a (Lärminderungspläne)

eingefügt, der unter bestimmten Voraussetzungen die Aufstellung von Lärminderungsplänen forderte.

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

Mai  
**11**  
Wo 19 Freitag 1990

### Kommunale Lärminderungsplanung

Nach § 47a Abs.2 Bundes-Immissionsschutzgesetz waren Lärminderungspläne aufzustellen, wenn in Wohngebieten und anderen schutzwürdigen Gebieten nicht vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen wurden oder zu erwarten waren und die Beseitigung oder Verminderung ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen erforderte.

**Ziel** der kommunalen Lärminderung war es, einer vorhandenen oder zu erwartenden Belastung der Bevölkerung durch verschiedenartige Lärmquellen systematisch entgegenzuwirken.

**Zuständig** für die Durchführung waren die Oberbürgermeister bzw. Bürgermeister der kreisfreien Städte sowie die **Amtsvorsteher** und die Bürgermeister der amtsfreien Gemeinden.

Güstrow, April 2009

17

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

Mai  
**1**  
Freitag 1990

**Ablaufschritte**  
von der Erfassung  
Schallimmissionen

- Verkehr Straße
- Vorprüfung SIP
- 16. BImSchV
- Immission nach
- Verkehr Straße
- St
- Lärm
- Maßnahmen (bas

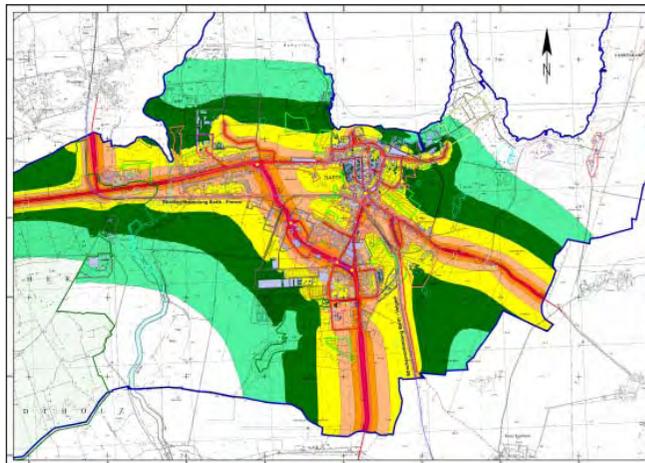
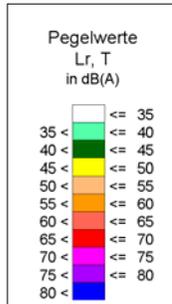
**Lärminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern**  
am Beispiel der Hansestadt Greifswald

**Lärminderungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern**  
am Beispiel der Kaiserbäder (Usedom)

Güstrow, April 2009

18

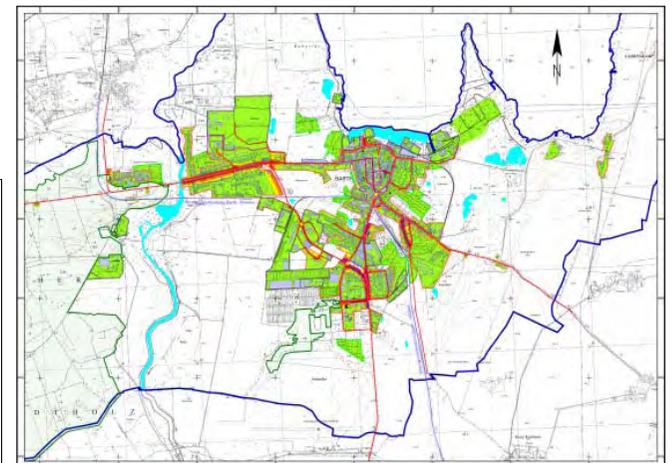
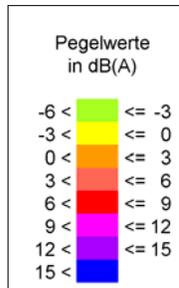
### Gesamtverkehr 2015 Beurteilungspegel tags



Güstrow, April 2009

19

### Gesamtverkehr 2015 Konfliktpegel tags



Güstrow, April 2009

20

## Maßnahmen zur Lärminderung I

### Reduzierung der Verkehrsmenge



Stadtentwicklung  
- Förderung dezentraler Versorgung

flächenhaft

Push- & Pull-Maßnahmen wie im Einzelnen:

Förderung Fußgängerkehr  
- attraktive Fußwege  
- Verbesserung der Querungen an Hauptverkehrsstraßen

flächenhaft

Förderung Fahrradverkehr  
- Bike+Ride (Verknüpfung mit ÖPNV)  
- Abstellanlagen - diebstahlsicher, wettergeschützt  
- attraktive Radwege  
- Wegweisung

flächenhaft

Förderung ÖPNV  
- Angebotsverbesserung  
- Stadtbussystem / flexible Bedienung  
- Verknüpfung Schiene/Bus, Bus/Bus  
- Park+Ride  
- Busbeschleunigung  
- Tarifstruktur (Job-Ticket)

flächenhaft

Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV)  
- Angebotsverbesserung  
- Ortsumgehung  
- Stadtkernentlastungsstraße  
- Parkraumbewirtschaftung

flächenhaft

Öffentlichkeitsarbeit

flächenhaft

Güstrow, April 2009

21

## Maßnahmen zur Lärminderung II

### Reduzierung des Schwerverkehrs



Verknüpfung der Systeme  
Straße / Schiene / Wasser

flächen-/linienhaft

Nutzervorteile für emissionsarme LKW

flächen-/linienhaft

Verbesserung der Logistik

flächen-/linienhaft

City-Logistik

flächen-/linienhaft

Routennetz

flächen-/linienhaft

Fahrverbote (zeitlich/räumlich befristet)

flächen-/linienhaft

Güstrow, April 2009

22

## Maßnahmen zur Lärminderung III

### Strategie

#### Reduzierung der Geschwindigkeit



### Maßnahmen

### Wirkebene

Zone 30

flächen-/linienhaft

Zone 20 / Zone 10

flächen-/linienhaft

Zeichen 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“  
(Spielstraße)

flächen-/linienhaft

§ 45 StVO (Geschwindigkeitsbeschränkungen zum  
Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen)

flächenhaft

#### Homogenisierung des Fahrverlaufs

Verkehrleitsysteme

linienhaft

Verkehrsmengenabhängige Lichtsignalanlagen

linienhaft

Koordinierung der Lichtsignalanlagen

linienhaft

Pförtnerampeln

linienhaft

#### Fahrbahnbelag

Asphaltdecke

linienhaft

offenporiger Asphalt (v > 60 km/h)

linienhaft

Güstrow, April 2009

23

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Fazit:

- Erfassung aller Lärmquellen
- schwache Bindungswirkung – **Freiwillige gemeindliche Aufgabe**
- niedrigere Grenzwerte

Genaueres Abbild der Lärmbelastung der Kommune für alle Lärmquellen.



Güstrow, April 2009

24

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

Juni  
**25**  
Dienstag  
Wo 25 2002

### Strategische Lärminderungsplanung

- Ziel im EU- Vertrag Maastrich „Hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveau“
- EU-Zielvorgabe 2005 „Niemand soll Pegeln ausgesetzt werden, die seine Gesundheit oder Lebensqualität gefährden“

Güstrow, April 2009

25

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Strategische Lärminderungsplanung

L 189/12  Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften 18.7.2002

RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 25. Juni 2002  
über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,  
auf Vorschlag der Kommission (\*),  
nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (\*\*),  
gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags (\*),  
aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 8. April 2002 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht, in dem Gradbuch über die künftige Lärmschutzpolitik hat die Kommission den Umgebungslärm als eines der größten Umweltprobleme in Europa betrachtet.
- (2) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 10. Juni 1997 zum Grünbuch der Kommission (\*) seine Zustimmung zu diesem Grünbuch bekundet und nachdrücklich gefordert, spezifische Maßnahmen und Initiativen in einer Richtlinie zur Verringerung der Lärmbelastung festzulegen, und ferner festgelegt, dass zuverlässige und vergleichbare Daten über die Situation bei den einzelnen Verkehrsmitteln vorliegen.

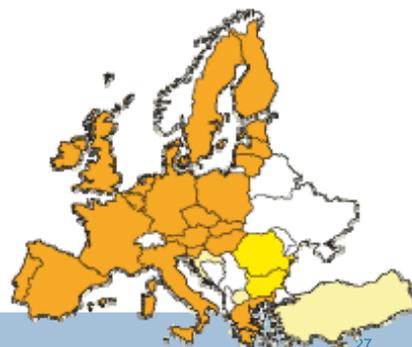
Rechtswissenschaften der Mitgliedstaaten über den Geräuschpegel in Örtlichkeiten der Fahrer von land- oder luftwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Straßen (\*), die Richtlinie 80/511/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Personalfahrzeugen (\*) sowie dem Ergänzungsrichtlinien, die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 16. Juni 1992 über die Betriebslautstärke für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (\*) sowie die Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltschonende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen (\*\*).

- (3) Die vorliegende Richtlinie sollte unter anderem die Grundlage für die Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden Gemeinschaftsvorschriften in Bezug auf die Lärmemissionen der wichtigsten Lärmquellen — dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie Infrastrukturanlagen, Flugzeuge, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen — und für die Entwicklung zusätzlicher kurz-, mittel- und langfristiger angelegter Maßnahmen bilden.

Güstrow, April 2009

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

- Mit dieser Richtlinie soll ein **gemeinsames Konzept** festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm **zu verhindern**, ihnen **vorzubeugen** oder sie zu **mildern**.
- Diese Richtlinie soll eine Grundlage für die Einführung von **Gemeinschaftsmaßnahmen** zur Lärminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen.
- Instrumente:
  - **Strategische Lärmkartierung**
  - **Lärmaktionsplanung**
  - **Öffentlichkeitsbeteiligung**



## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Strategische Lärmkartierung

Erfassung der Lärmbelastung

- in Ballungsräumen,
- an Hauptverkehrsstraßen,
- an Hauptstrecken der Bahn und
- im Umland von großen Flughäfen



Güstrow, April 2009

28

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Anforderungen an die Strategische Lärmkartierung:

- Umstellung auf neue Lärmindizes **L<sub>DEN</sub>** und **L<sub>Night</sub>**
- „Nachweis der **Gleichwertigkeit** der Ergebnisse“ der nationalen Berechnungsverfahren im Vergleich zu den angepassten Interimsmethoden

Tag-Abend-Nacht-Index L<sub>DEN</sub>:

$$L_{DEN} = 10 \lg \frac{1}{24} \left( 12 * 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Gesetzesgrundlagen in Deutschland

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (am 24. Juni 2005 vom Bundestag beschlossen) Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06. März 2006

## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Vorgehensweise bei der Kartierung in M-V

- die Lärmsituation in Form von Lärmkarten veranschaulicht,
- die Öffentlichkeit über den Inhalt der Lärmkarten informiert sowie
- ausgewählte Daten zur Lärmbelastung an die EU über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gemeldet werden.



## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Termine / Fristen

Terminplan für den Vollzug			
Quelle	strategische Lärmkarten bis	Aktionspläne bis	
Ballungsräume	> 250.000 Einwohner	30. Juni 2007	18. Juli 2008
	> 100.000 Einwohner	30. Juni 2012	18. Juli 2013
Hauptverkehrsstraßen	> 6 Mio Fahrzeuge/a	30. Juni 2007	18. Juli 2008
	> 3 Mio Fahrzeuge/a	30. Juni 2012	18. Juli 2013
Hauptbahnstrecken	> 60.000 Züge/a	30. Juni 2007	18. Juli 2008
	> 30.000 Züge/a	30. Juni 2012	18. Juli 2013
Großflughäfen	> 50.000 Bewegungen/a	30. Juni 2007	18. Juli 2008

Kartierungszyklus: 5 Jahre

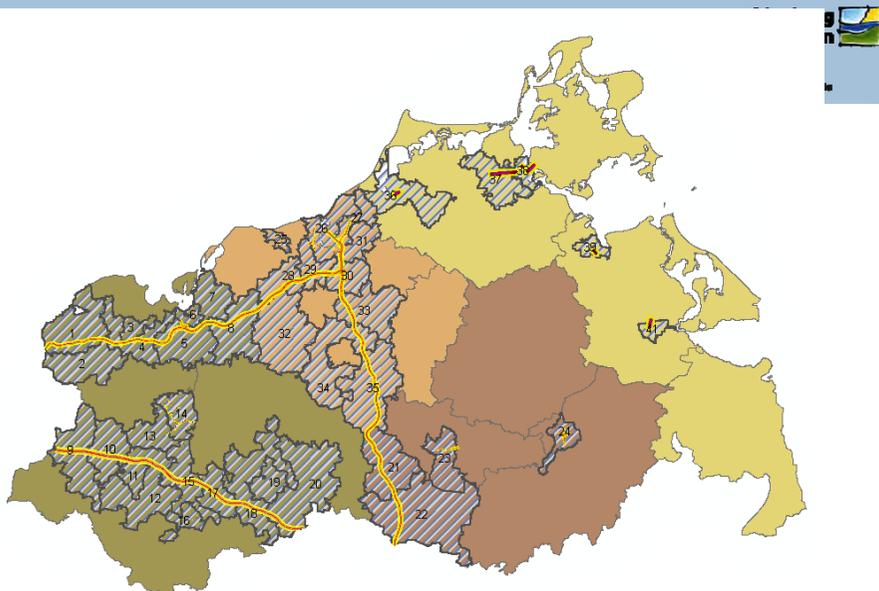
## 2. Der weite Weg von der kommunalen zur strategischen Lärminderungsplanung

### Fazit:

- erstmals konkrete Fristen und Termine – **Pflichtaufgaben der Kommunen**
- systematische Bewertung der Lärmsituation in Ballungsräumen und an hochbelasteten Verkehrswegen
- Mitwirkung der Öffentlichkeit
  
- Schnelle Wirkung nicht zu erwarten

## 3. Auswertung der Lärmkartierung 1. Stufe

### 1. Stufe der Umsetzung der EG-ULR



2007

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie

Mecklenburg  
Vorpommern  
Landesamt für Umwelt,  
Naturschutz und Geologie

### PRESSEMITTEILUNG

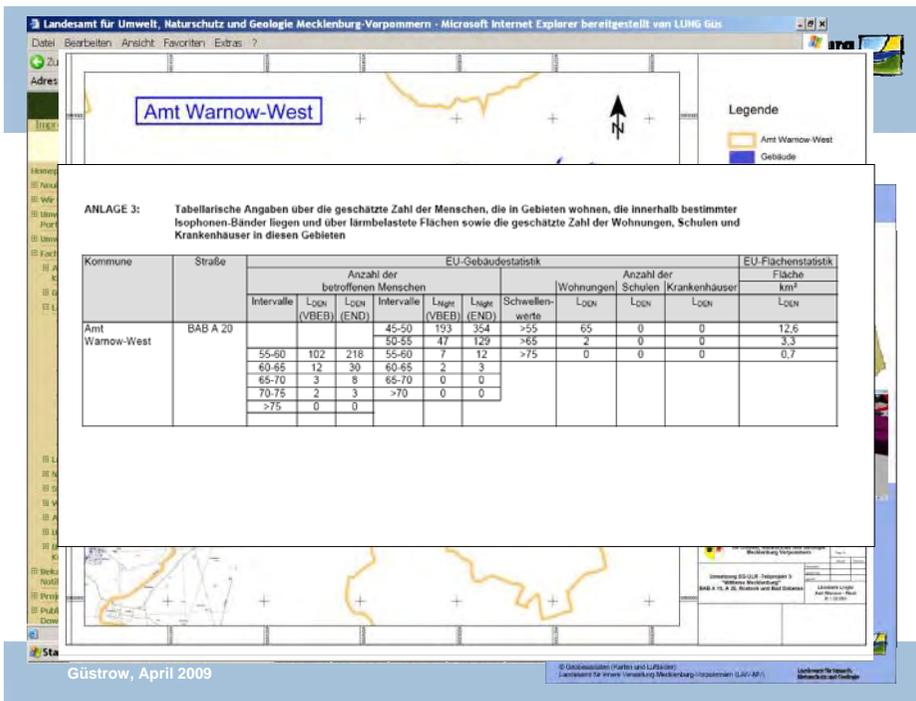
#### Lärmkartierung in Mecklenburg-Vorpommern abgeschlossen

## LUNG

Im Juli 2002 ist die Europäische Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG in Kraft getreten und im Juni 2005 in deutsches Recht umgesetzt worden. Sie fordert, dass die die Lärmsituation in Form von Lärmkarten chen, die Öffentlichkeit über den Inhalt der informieren sowie ausgewählte Daten zur L an die EU gemeldet werden. Für Mecklenburg liegt die Zuständigkeit dafür beim Landesamt Naturschutz und Geologie M-V (LUNG).

„Die Lärmkarten für Mecklenburg-Vorpommer das LUNG bis zum Ende der ersten Jahreshäl erstellt worden. Die entsprechenden Informat nunmehr der Öffentlichkeit im Inte

Hier können sich interessierte Bürger landesweit über die Belastung durch Umgebungslärm entlang der Hauptverkehrsstraßen (Bundesautobahnen, Landes- und Bundesstraßen) mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von mehr als rund 16.000 Kraftfahrzeugen informieren. Die Daten liegen in Form von farbigen Lärmkarten sowie in Tabellenform mit konkreten Angaben zur Zahl der betroffenen Einwohner vor. In einem ersten Arbeitsschritt waren 419 km Straßenlänge, davon 300 km Bundesautobahnen, 37 km Landesstraßen und 77 km Bundesstraßen zu untersuchen. Insgesamt wurden für 41 Amter/ amtsfreie Gemeinden Lärmkarten erarbeitet, darunter die Hansestädte Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald sowie die Landeshauptstadt Schwerin.



### Betroffenheiten in M-V

	Anzahl der Betroffenen			
	Bundesautobahnen	B- Straßen	L- Straßen	Gesamt
$L_{Night} \geq 65 \text{ dB(A)}$	40	755	35	830
$60 \text{ dB(A)} \leq L_{Night} \leq 65 \text{ dB(A)}$	156	1.835	579	2.570
$55 \text{ dB(A)} \leq L_{Night} \leq 60 \text{ dB(A)}$	1.099	2.844	1.566	5.509

### 3. Auswertung der Lärmkartierung 1. Stufe

#### Ergebnisse der Lärmkartierung 1. Stufe

- Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass entlang der **neugebauten Autobahnabschnitte** fast keine Betroffenheiten auftreten.
- Abschnitte entlang der **bestehenden Autobahnen** zeigen größere Betroffenheiten. Da wesentliche Änderungen an den Verkehrswegen vorerst meist nicht vorgesehen sind, sind vielerorts die Handlungsspielräume für weiterführende Schutzmaßnahmen durch die Baulastträger ausgeschöpft.
- Entlang von **innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen** sind die Betroffenheiten im Allgemeinen deutlich höher und liegen zum Teil erheblich über den gesundheitsrelevanten Pegelwerten.

### 4. Ausblick auf die Lärmkartierung 2. Stufe



## 5. Grundlagen der Lärmaktionsplanung

- § 47d BImSchG schreibt die Erstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe von Hauptlärmquellen vor.
- Nach Abs. 3 ist die **Bevölkerung** bei der Lärmaktionsplanung rechtzeitig und effektiv zu beteiligen.
- Fristen: 2. Umsetzungsstufe **18. Juli 2013**
- Überarbeitung/ Überprüfung spätestens **alle 5 Jahre** und zusätzlich bei Bedarf
- **Die Lärmaktionsplanung ist demzufolge ein dynamischer, stetig fortschreitender Prozess und nicht einfach nur eine einmalige Auflistung möglicher Maßnahmen.**

### Anforderungen an Inhalt und Form der Lärmaktionspläne

Ein Lärmaktionsplan besteht aus dem Maßnahmenplan und den dazugehörigen Unterlagen, z.B. dem Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung. Folgende Angaben enthält der Maßnahmenplan in der Regel:

- Beschreibung des Ballungsraums bzw. der zu berücksichtigenden Lärmquellen sowie Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Information zur Rechtslage (zuständige Behörde, rechtlicher Hintergrund, geltende Grenzwerte),
- Problemdarstellung (Analyse der Lärm- und Konfliktsituation und der Zahl der betroffenen Personen) und Lösungsmöglichkeiten (einschließlich Kosten-Nutzen-Analyse),
- vorhandene und geplante Maßnahmen (lang-, mittel-, kurzfristig),
- Überlegungen zur Plandurchführung und zur Ergebniskontrolle,
- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.

**Hierfür ist die Schriftform zu wählen.**

- Die Zuständigkeit bedeutet nicht zwangsläufig, dass letztlich auch ein Lärmaktionsplan, ggf. unter Beteiligung eines externen Planungsbüros, aufgestellt werden muss.
- Ergebnis der Analyse der Lärmkarten kann auch sein, dass aufgrund nur unerheblicher Belastungen bzw. Betroffenheiten auf weitere Schritte verzichtet werden kann. **Achtung: Trotzdem ist die Schriftform mit den vorab genannten Mindestanforderungen an Lärmaktionsplanung zu wählen !**
- Ausmaß und Aufwand der Lärmaktionsplanung sind abhängig von der Höhe der Betroffenheit und den örtlichen Gegebenheiten.
- Bei der Ausgestaltung des Aktionsplans räumt § 47d Abs. 1 BImSchG den Gemeinden einen hohen Gestaltungsspielraum ein. „Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt...“. Dies setzt jedoch einen ordnungsgemäßen Abwägungsprozess unter Beteiligung der Öffentlichkeit voraus. Inwieweit die Nutzung dieses Gestaltungsspielraums in der Folge zu einer tatsächlichen Reduzierung der Geräuschbelastung führt, hängt nicht zuletzt sehr stark vom Engagement und Willen aller Beteiligten ab.

- Darüber hinaus ist es natürlich jeder Gemeinde, in der Probleme durch sonstigen, nicht kartierten Umgebungslärm vorhanden sind, freigestellt, geeignete Maßnahmen zur Geräuschminderung in Lärmaktionsplänen festzuschreiben. **Die Belastung muss also nicht zwingend in Lärmkarten gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie erfasst sein, um in Lärmaktionsplänen berücksichtigt zu werden.**

ANHANG V  
MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPÄNE  
nach Artikel 8

- Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:
  - eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
  - die zuständige Behörde,
  - den rechtlichen Hintergrund,
  - alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
  - eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
  - eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
  - das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
  - die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
  - die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
  - die langfristige Strategie,
  - finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
  - die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.
- Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:
  - Verkehrsplanung,
  - Raumordnung,
  - auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
  - Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
  - Verringerung der Schallübertragung,
  - verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.
- In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.
- Die Kommission kann gemäß Artikel 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu den Aktionsplänen ausarbeiten.

L 189/1

2002

DAS EUROPÄISCHE VEREINBARUNG  
gestützt  
Gemeinschaft  
auf Vorschlag  
nach Stellungnahme  
nach Stellungnahme  
gemäß  
aufgrund  
gebilligt  
in Erwägung

den oder  
, die  
mber  
inter-  
chtli-  
Juni  
oder  
000/  
vom  
n der  
emissionen

Güstrow

45

## Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>	
<b>Vermeidung von erheblichen Belästigungen</b>	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	
Vorsorgengrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein und bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen und Schienenwegen kann in o.g. Gebieten Lärmschutz erforderlich werden.				
<b>Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen</b>	mittelfristig	65 dB(A)	55 dB(A)	
Vorsorgengrenzwerte gem. 16. BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein. Bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen und Schienenwegen in o.g. Gebieten sind Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen				
<b>Vermeidung von Gesundheitsgefahren</b>	kurzfristig	71 dB(A)	60 dB(A)	
Sanierungsgrenzwerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein. Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können				

Güstrow, April 2009

46

## Rechtliche Auswirkungen der Lärmaktionsplanung

### Gesetzliche Umsetzungsbefugnis und Umsetzungspflicht (§ 47 d Abs. 6 BImSchG)

Die im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen selbst stellen allerdings nach deutscher Rechtslage keine selbstständige Rechtsgrundlage dar.

Innerstaatlich ergibt sich die **Pflicht zur Umsetzung der Lärmaktionspläne** nur aus der in § 47 d Abs. 6 BImSchG gesetzlich angeordneten „entsprechenden“ Geltung des § 47 Abs. 6 BImSchG. Diese für die Umsetzung der Lärmaktionspläne zentrale Bestimmung lautet: „Die Maßnahmen, die Pläne nach den Absätzen 1 bis 4 festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen“.

Güstrow, April 2009

47

## Rechtliche Auswirkungen der Lärmaktionsplanung

### 1. Bindungswirkung

§ 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG bestimmt, dass Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften „durchzusetzen sind“.

Der Lärmaktionsplan entfaltet somit eine **interne Bindungswirkung** für Behörden, und zwar nicht nur für die Gemeinde, sondern **für alle Träger öffentlicher Verwaltung**. Demzufolge haben die zuständigen Behörden **planungsrechtliche Vorgaben soweit wie möglich zu berücksichtigen**. Eine **strikte Beachtungspflicht besteht damit allerdings nicht**.

Die besonderen **fachgesetzlichen Vorschriften** werden jedoch durch die Inhalte des Lärmaktionsplans und das BImSchG **nicht verdrängt**.

Güstrow, April 2009

48

## 2. Planungsträger als Adressaten der Umsetzung

Planungsträger werden durch § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG in der Umsetzung des Lärmaktionsplans privilegiert. Sind in den Plänen „planungsrechtliche Festlegungen“ vorgesehen, **haben die Planungsträger dies bei ihren Planungen (nur) zu „berücksichtigen“**. Die Klausel der „Berücksichtigung“ zielt auf das **fachplanerische Abwägungsmodell**.

## 3. Bauleitplanung als Adressaten der Umsetzung

Für die Bauleitplanung ergibt sich die Berücksichtigung des Lärmaktionsplans bereits seit jeher aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. g BauGB. Das hat ganz erhebliche Konsequenzen. Liegen immissionsschutzrechtliche Pläne nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. g BauGB vor, ist ihr Inhalt in der Umweltprüfung im Sinne § 2 Abs. 4 BauGB 2004 heranzuziehen.

Verarbeitet der Umweltbericht die Vorgaben des Lärmaktionsplans nicht oder doch nur unvollständig, stellt dies gemäß § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Halbs. 3 BauGB einen beachtlichen Rechtsfehler dar, der zur Rechtsunwirksamkeit des Bebauungsplans führt.

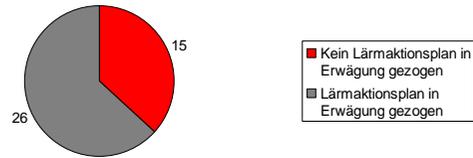
## 4. Drittschutz

In seinem Feinstaub-Urteil vom 25. Juli 2008 hat der Gerichtshof ohne dogmatische Schnörkel und in Fortsetzung seiner bisherigen Judikatur dargelegt, dass Richtlinien, die auch dem individuellen Umweltschutz zu dienen bestimmt sind, dem Einzelnen Drittschutz vermitteln und ihre Beachtung von den nationalen Gerichten einklagbar sind. Das allein entspricht der Zielsetzung der Aarhus-Konvention.

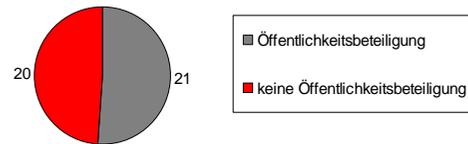
## War die 1. Stufe erfolgreich ?

Auswertung der Fragebögen,  
Stand: September 2008

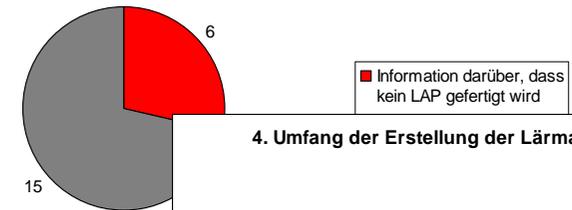
### 1. Wieviele Ämter haben die Erstellung eines Lärmaktionsplanes in Erwägung gezogen ?



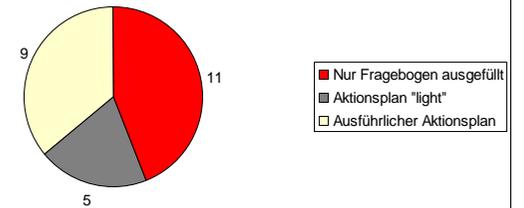
### 2. Wieviele Ämter haben die Öffentlichkeit informiert ?



### 3. Worüber wurde die Öffentlichkeit informiert ?



### 4. Umfang der Erstellung der Lärmaktionspläne



### Das hat´s gebracht:

- Die erste Stufe der Umsetzung der EG-ULR war ein wichtiger Schritt, mit dem das Thema "Umgebungs-lärm-belastung" erstmals in der breiten Öffentlichkeit und auf der Verwaltungsebene diskutiert wurde.
- Erstmals liegt eine flächendeckende Darstellung der Lärmsituation für M-V vor, erste "hot spots" wurden deutlich.
- Die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen wurde eingehend diskutiert.
- Aufgrund der verspäteten Umsetzung in deutsches Recht kam es zu einem verzögerten Beginn der Kartierung.
- Eine Wirkungsanalyse der Aktionspläne ist derzeit noch nicht durchführbar, da sich die Maßnahmen erst in Realisierungsphase befinden.

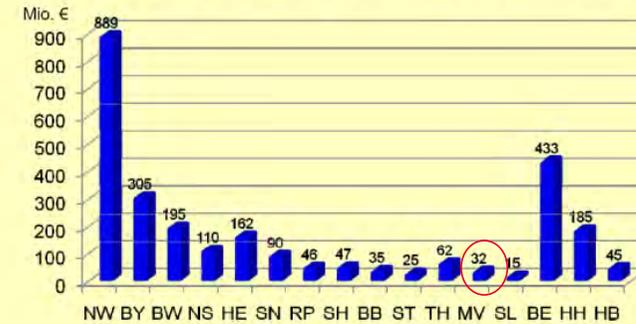
### Hier hat´s noch prinzipiell gehapert:

- Die Information der Öffentlichkeit war in M-V unzureichend, zumindest hätte auch bei Nichtaufstellung eines LAP die Öffentlichkeit informiert werden müssen !!!
- Es fehlen bundeseinheitlicher Auslöse- und Zielwerte für die Lärmaktionsplanung
- Die Definition der Hauptverkehrsstraßen sollte geändert werden (nicht nur Bundes- und Landesstraßen kartieren). Der Begriff "Hauptverkehrsstraße" sollte eindeutig auch auf kommunale Straßen mit entsprechender Verkehrsstärke außerhalb von Ballungsräumen anwendbar sein.
- Die zu straffen terminlichen Vorgaben (1 Jahr) für die Lärmaktionsplanung nach der Lärmkartierung führten teilweise zur Handlungsunfähigkeit, Vorschlag den Zeitraum verlängern auf 2 Jahre
- Fehlende Zuständigkeiten der Kommunen bei der Durchsetzung von Maßnahmen an Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen, Finanzierung der Maßnahmen ist oftmals nicht gesichert
- Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden bei der Aktionsplanung

## Hier hat´s im Detail gehapert:

- Es gab Probleme bei der Beschaffung der Grundlagendaten. Die bundesweiten Verkehrszählungen wurden verspätet geliefert.
- Die Datenbereitstellung durch die Straßenbauverwaltung war unzureichend, Abstimmungsgespräche mit der Straßenbauverwaltung müssen verstärkt werden.
- Innerörtliche Straßenverkehrszahlen fehlten.
- Lärmschutzeinrichtungen mussten manuell erfasst und eingearbeitet werden.
- Zuordnung der hausgenauen Bevölkerungszahlen aufgrund fehlender zentraler Datenbanken war schwierig (arbeitsintensiv und zeitaufwändig). Durch die Nutzung der ATKIS- Daten für Gebäude und die Zuweisung der Bevölkerungszahlen mittels Objekt-ID sollte das zukünftig einfacher werden.

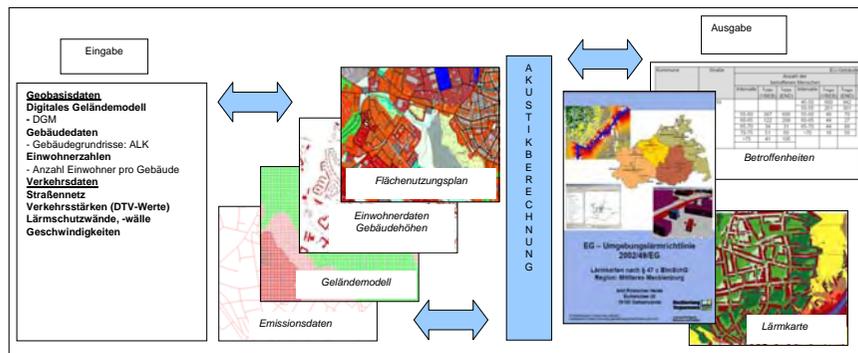
## Ländervergleich Sanierungskosten



Datenquelle: Berechnung der Länderarbeitsgruppe Lärmsanierung  
(800 € pro geringer belastete Wohnung,  $L_{night} < 60$  dB(A);  
5.800 € pro höher belastete Wohnung,  $L_{night} > 60$  dB(A))

Quelle: UM BW

## Ausblick



Lärmbelastungskataster - GIS-System EnvVision

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!

