

Kommunen sind für die Erarbeitung von Aktionsplänen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie verantwortlich!

Es wurde durch das Europäische Parlament am 25. Juni 2002 die EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm beschlossen. Diese Richtlinie schreibt vor, dass innerhalb der EU an allen Hauptverkehrswegen (Straße, Schienen, Flughäfen, Wasserwege) und in Ballungsräumen Lärmkarten und Aktionspläne zu erstellen sind. Diese entsprechen in etwa der bisherigen Lärmminierungsplanung nach § 47a BImSchG. Diese EU-Richtlinie wird derzeit in deutsches Recht umgesetzt und dann für Ihre Kommune von Bedeutung sein. Entsprechend dem derzeitigen Kenntnisstand haben wir hierzu unsere Anmerkungen zusammengefasst. Dies erfolgt in Fortführung unserer Mitteilung vom 08.04.2004.

1. Umsetzung in nationales Recht

Zur Umsetzung der Aktionspläne gibt es noch keinen konkreten Entwurf. Die Aktionspläne sollen aber voraussichtlich durch die Kommunen erstellt werden. Dabei soll eine „einvernehmliche Lösung“ mit den Baulastträgern gefunden werden. Geklärt ist die Definition für die „sonstigen Hauptlärmquellen“:

- Straßen mit mehr als 1.500.000 und weniger als 3.000.000 KFZ/Jahr
- Schienen mit mehr als 15.000 und weniger als 30.000 Züge/Jahr
- Straßenbahnen mit mehr als 15.000 Züge/Jahr
- Flugplätze mit mehr als 25.000 und weniger als 50.000 Flugbewegungen/Jahr
- Häfen mit mehr als 1.500.000 Tonnen/Jahr
- Gewerbe- und Industriegebiete mit Betrieben der 4. BImSchV, die besonders geeignet sind, erhebliche Lärmemissionen zu erzeugen

2. Definition für Ballungsräume

"Geschlossenes Gebiet mit mehr als 100.000 Einwohner und einer Dichte von 1.000 Einwohnern/km²"

3. Lärminderungspläne nach § 47a BImSchG und EU-Umgebungslärmrichtlinie

Bisher war in der BRD nach § 47a BImSchG definiert¹:

- Der bisherige Lärminderungsplan auf kommunaler Ebene nach §47a soll beibehalten werden. Dies erscheint sinnvoll, da nach bisherigem Erkenntnisstand die EU-Richtlinie die Kartierung der Lärmemissionen und die Aufstellung von Aktionsplänen vorschreibt.
- Eine Umsetzung der Aktionspläne ist direkt nicht vorgeschrieben. Es wird lediglich ein Handlungsdruck erzeugt, indem eine Fortschreibung der Lärmkartierung und der Aktionspläne alle Jahre vorgegeben wird. Wie die EU reagiert, wenn sich keine Verbesserung (oder sogar eine Verschlechterung) der Lärmsituation darstellt, wird sich zeigen. Bis zu einer Reaktion der EU ist ein Zeitraum von etwa 10 Jahren anzunehmen.
- Die bisherige Lärminderungsplanung lehrt, dass selten ein „Großer Wurf“ in Form einer Verkehrsbeschränkung für überörtliche Verkehrswege möglich ist. Vielmehr haben die Kommunen oft durch „interne“ Maßnahmen wie verbesserte Verkehrsführung, innerörtlichen Fahrbahnrückbau, besserer ÖPNV, Ausbau von Fuß- und Radwegenetz usw. eine Verbesserung der Lärmsituation für ihre Bürger erzielen können.
- Es muss nun abgewartet werden, ob die Baulastträger nun Lärminderungsmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung zustimmen (können), ohne selbst in einen Rechtskonflikt zu geraten².

4. Zuständigkeit für die Umsetzung

Aus jetziger Sicht ist davon auszugehen, dass die Erarbeitung der Aktionspläne durch die Kommunen erfolgt³. Die Lärmkarten werden ev. von den Baulastträgern erstellt. Es ist jedoch noch vollkommen unklar, wie eine Verzahnung erfolgen soll. Für die Ausarbeitung der Aktionspläne sind Variantenberechnungen erforderlich, damit die Auswirkung der geplanten Maßnahmen auf die Betroffenen ermittelt werden kann.

5. Finanzierung

Vorgesehen ist, dass eine (Teil)-Finanzierung der EU-Lärminderungsplanung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgen soll³.

Falls Sie Fragen zur EU-Lärminderungsplanung oder andere Fragen zum Lärmschutz in der kommunalen Planung (Lärmkartierung für Flächennutzungsplanung, Schallschutzmaßnahmen in der Bauleitplanung, Immissionsschutz im Abwägungsprozess und im Umweltbericht) haben, stehe ich Ihnen gerne unter der Telefonnummer 0821- 34779/11 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. (FH) Johann Storr

¹ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge, BImSchG - Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26. September 2002.

² Die Baulastträger wie z.B. die Autobahndirektionen sind nicht per se gegen Lärmschutz. Vielmehr ist z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung wegen Lärmschutz an einer Autobahn bisher nur dann rechtlich zulässig, wenn eine Pegelminderung von 3 dB(A) erzielt wird und der Lärmpegel über der Schwelle der Gesundheitsschädigung liegt.

³ Tagung EU-Umgebungslärmrichtlinie, Hamburg