

Position des ALD – Was soll Lärmaktionsplanung zukünftig leisten?

M. Jäcker-Cüppers
Stellv. Vorsitzender des Arbeitsrings Lärm der DEGA
(ALD)

LUNG-MV
Lärmaktionsplanung in Mecklenburg-Vorpommern
Rostock , 28.04.2015

- **Fortschritte** durch die Richtlinie zum Umgebungslärm
- **Defizite** in der Lärmaktionsplanung
- **Ursachen** der Defizite
- Lärmaktionsplanung im **Kontext** der allgemeinen Lärmschutzpolitik
- Bsp. **Lärmsanierung an Haupteisenbahnstrecken**
- Bsp. **Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen**
- **Handlungsempfehlungen** für die Fortentwicklung der Lärmaktionsplanung

- **Harmonisierung** von Indikatoren, Berechnungsvorschriften und Verfahrensschritten in Europa: grundsätzlich wünschenswert und für eine gemeinsame europäische Lärmschutzpolitik erforderlich
- Im Vergleich zur Lärminderungsplanung alt (§47a BImSchG, 1990) durch die ULR:
 - Umfassende **Kartierung**
 - Vielfaches an **Lärmaktionsplänen**
 - **Stark gestiegene öffentliche Diskussion** zu Lärmproblemen
 - in den Medien;
 - im Rahmen der **Öffentlichkeitsbeteiligung** der Bevölkerung

- Mit der Konzentration auf die **hoch belasteten Bereiche** („Hot Spots“) **Priorität auf den Abbau gesundheitlicher Risiken durch Lärm** (vgl. Lärmsanierungsprogramme). **Beitrag zur Umweltgerechtigkeit, da sozialbenachteiligte Bevölkerungsgruppen an den Hot Spots überrepräsentiert**
- **Breitere Anwendung von Maßnahmen**
 - **Bsp. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen :**
 - Bsp. Berlin, Nürnberg, etc.
 - Strittig in München, Frankfurt/Main etc.
 - **Bsp. Umgestaltung des Straßenraumes**

- Die meisten LAP wurden **verspätet** vorgelegt (z. T. erheblich, bis zu fünf Jahre, Bsp. LAP I München 01.07.2013)
- Viele LAP nur eine Auflistung von **potenziellen Maßnahmen** ohne konkretes Programm zur Lösung der Lärmbrennpunkte (inkl. Zeit- und Finanzierungsplan)
 - **Gemeinden an Hauptverkehrswegen:** Bsp. LAP I Neuwied (Rheintal) vom Dez. 2009: Bei Maßnahmen gegen den Schienenverkehrslärm Verweise auf den Bund und die DB
 - **Ballungszentren:** Bsp. Hamburg LAP I vom 24.11.2008:
„bietet ein strategisches Handlungskonzept zur langfristigen Reduzierung der vom Lärm betroffenen Personen an“
→ **keine konkreten ortsbezogenen Minderungsmaßnahmen samt Bewertung und Finanzierung**

- Mit der Zuweisung der Aufgaben der Lärmaktionsplanung – z. B. an eine kleine Gemeinde an einer Hauptverkehrsstraße - waren keine **Finanzierungskonzepte** (für Maßnahmen und Personal) verbunden.
- **Unzureichende Kompetenzen:** Nationale Festlegung der „zuständigen Behörden“ auf „geeigneter Ebene“ (ULR, Art. 4). Bsp. kleine Gemeinde an einer Haupteisenbahnstrecke: Maßnahmen in eigener Zuständigkeit: lediglich Schallschutzfenster (allerdings auch für den Planungsfall „Heranrückende Wohnbebauung“)
 - ▶ Bsp. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (siehe unten).
- **Integrationsdefizit:** LAP nur ein **Teil** einer allgemeinen Strategie zum Lärmschutz. Sie muss in die bestehende Lärmschutzpolitik integriert werden.

- LAP **Teil** einer allgemeinen Strategie zum Lärmschutz
- EU: **Grenzwerte für die Geräuschemissionen** von Kfz, Reifen, Schienenfahrzeugen, Geräte und Maschinen:
 - Revision **Kfz-Grenzwerte** in der neuen VO 540/2014v v. 16.04.2014: **nur geringe** Minderungseffekte (ΔL ca. 1 dB(A) bis 2035)
 - Revision **Geräuschgrenzwerte Schienenfahrzeuge** (TSI Noise 2015): **keine** Minderungseffekte
- Deutschland **Fluglärm**: Lärmsanierung im Rahmen des FluLärmG (LAP siehe §14)
- Deutschland **Straßenverkehrslärm**:
 - Programm **Lärmsanierung** an Bundesfernstraßen
 - **Straßenverkehrsrecht** (§45 STVO)

- **Deutschland Schienenverkehrslärm**
 - Programm **Lärmsanierung** an Schienenwegen des Bundes
 - Programm zur **Umrüstung** der Güterwagen (GG- →LL/K-Sohlen) ab Dez. 2012
 - Förderprogramm des Bundes
 - Lärmabhängige Trassenpreise
 - Ab 2015 **Zuständigkeit** bzw. Mitwirkung des **EBA** für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken
- **Deutschland und Europa (UNO-ICAO) : Rahmenbedingungen für die ökonomischen Instrumente des Lärmschutzes (Anreize für lärmarmes Verhalten – z. B. Verkehrsvermeidung, Nutzung leiserer Geräte etc.)**
- ✚ **Bislang keine Abstimmung der Programme des Landverkehrs mit der Lärmaktionsplanung**

- **Schutzziele in deutschen LAP**
 - an der Vermeidung von **Gesundheitsschäden** orientiert: L_{DEN}/L_{night} (außen) zwischen 65-70/55-60 dB(A)
 - Ausnahme **Norderstedt**: 55/45 dB(A) (Ziel: „**störungsfreie Kommunikation**“ [im Freien], „**störungsfreier Schlaf**“)
 - Vgl. EU-Richtlinie zum Umgebungslärm: auch „**Belästigungen**“ verhindern (Art. 1); LAP müssen „die langfristige Strategie“ enthalten (Anhang V)
 - Vgl. Schwellenwerte in **Programmen des Bundes, Straßenverkehrsrecht** (Wohngebiete):
 - **LSanSch (bis 2014)**: 75/65 dB(A)
 - **LSanSch (ab 2015)**: 70/60 dB(A)
 - **LSanBFStr**: 67/57 dB(A)
 - **Lärmschutz-RiLi-StV**: 70/60 dB(A) („insbesondere“)
- ✗ **Keine harmonisierten Schutzziele**

- **Umsetzung EU-Richtlinie zum Umgebungslärm in DE:**
„Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen“ (§4d BImSchG)
- **UMK zur Lärmsanierung Straße/Schiene (2013)**
 - **Mindestens 65/55 dB(A)**
 - **Immissionsschutzrechtliche Verankerung**
 - **In weiteren Schritten: Annäherung an die Lärmvorsorgewerte**
- **ALD: Verbindliche Grenzwerte** für die Gesamtlärmbelastung, vorzugsweise auf EU-Ebene (vgl. Luftreinhaltung)
- **Gesamtlärmbelastung: s. Koalitionsvertrag 2013**
"Wir werden den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen treffen. Der Gesamtlärm von Straße und Schiene muss als Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden."

- Bisherige LAP an Haupteisenbahnstrecken **wirkungslos**
- EBA die „**geeignete**“ zuständige Behörde
- **Aktuelle Pläne** des EBA (siehe Internetseite www.laermaktionsplanung-schiene.de):
 - „Das Eisenbahn-Bundesamt wird ...den ersten bundesweiten Lärmaktionsplan bis **Mitte des Jahres 2016** erstellen“
 - „Der erste Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes wird deshalb **noch keine Maßnahmen** enthalten, sondern vielmehr die verschiedenen Bemühungen des Bundes zur Lärminderung der ermittelten Lärmbelastung gegenüber stellen“
 - „Eine **Verpflichtung zur Lärmaktionsplanung durch die Kommunen** oder durch die nach Landesrecht verantwortlichen Behörden, die vor 2015 für die Lärmaktionsplanung ausschließlich zuständig waren, bleibt hiervon unberührt, soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme gibt, die nicht durch Maßnahmen in Bundeshoheit geregelt werden können.“

- **T30-HVS: Kurzfristig umsetzbare, kostengünstige Maßnahme mit guter Wirkung** (bei modernen Pkw, theoretisch ΔL_{\max} bis -8 dB(A), ΔL_m bis -6 dB(A))
- **T30-HVS umstritten** - Zugespitzter Abwägungskonflikt:
 - Hohe verkehrliche Bedeutung der HVS
 - ▶ Hohe Lärmbelastung
- **Genehmigungsvorbehalt** der Obersten Straßenverkehrsbehörden (VwV-StVO zu §45 StVO)



T30-HVS in Berlin

Quelle: MJC 8/2007

- **Bsp. Frankfurt/Main:**
 - Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Modellvorhaben „Tempo 30 in der Nacht“ ab Juni 2012 geplant gewesen;
 - Bsp. Nibelungenallee mit L_{night} bis 67 dB(A) (+ 12 dB(A) über Gesundheitsschwelle 55 dB(A))
 - Verkehrsminister von Hessen stoppt das Modellvorhaben (PM 28.08.2012): keine „erhebliche Gefahrenlage“ auf Nibelungenallee
- **Position Verkehrsministerium NS 3/2014:**

*„Entgegen der Auffassung einiger Kommunen kann ein Lärmaktionsplan nicht als Rechtsgrundlage für die konkrete Anordnung von Verkehrsbeschränkungen herangezogen werden. Die rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung (Umgebungslärm-Richtlinie bzw. BImSchG) enthalten **keine verbindlichen Grenzwerte**, ab denen Maßnahmen zu ergreifen sind.“*
- **Gegenposition: J. Berkemann NuR 2012: LAP z. T. nicht „mutig“ genug. Vgl. Verweis auf den §47(6) BImSchG - Luftreinhaltung):** *„Maßnahmen...sind durch Anordnungen.... der Träger öffentlicher Verwaltung.....**durchzusetzen**“*

- Entwicklung eines harmonisierten Gesamtkonzepts zum Lärmschutz (Harmonisierung der **Schutzziele**, Zuweisung der **Verantwortlichkeiten, nationale und lokale LAP**) (Verkehrslärmschutzpaket III ?)
- Konkretisierung des politischen Konsenses „Lärm macht krank“ in **kurzfristige Zielwerte** zum Schutz der **Gesundheit**, dabei **Gesamtlärmbetrachtung**
- Formulierung **mittelfristiger** Lärmschutzziele zur Vermeidung „**erheblicher Belästigungen**“ (BImSchG)
- Umsetzung der Schutzziele in **verbindliche Grenzwerte** für die Immissionen ((Verkehrs)lärmschutzgesetz),
- mindestens aber **Verordnung** nach §47f BImSchG „zur Bewertung gesundheitlicher Risiken“

- Sicherstellung der **Finanzierung** der Kommunen für die Umsetzung ihrer Lärmaktionspläne
- in Verbindung mit **Verordnung** nach §47f BImSchG „zu Kriterien für die Festlegung von **Maßnahmen** in Lärmaktionsplänen
- Harmonisierung der **Lärmschutzprogramme** des Bundes und der Länder mit der **Lärmaktionsplanung**
- LAP an **Haupteisenbahnstrecken**: EBA sollte umgehend die LAP Stufe II umsetzen
- **Straßenverkehrsrecht**:
 - Revision des **§45 StVO** (Absatz 9: Gefahrenlage)
 - Revision der **straßenverkehrsrechtlichen Richtlinien** („insbesondere“-Werte, 3 dB(A)-Schwelle)

- Am Beispiel der Richtlinien für die Luftreinhaltung sollten **Grenzwerte** und **Umsetzungsfristen** auch für den Lärm eingeführt werden
- Die Europäische Union muss auch Verantwortung für die durch ihre **Verkehrspolitik** erzeugten Belastungen übernehmen, beispielsweise für die Güterverkehrskorridore.
- Die Richtlinie muss ergänzt werden durch harmonisierte europäische Vorgaben für die **Infrastruktur** und den Erlass von **Betriebsbeschränkungsermächtigungen** für alle Lärmquellen und Verkehrsträger.
- Die END sollte stärker die **Rahmenrichtlinie** für die gesamte Lärmschutzpolitik in der EU werden, die verbindliche Vorgaben für die **Immissionen** und die Teilquellen (**Emissionen**, **betriebliche Regelungen**) setzt und **Finanzierungsregelungen** trifft, die die **Internalisierung** der externen Lärmkosten verbindlich regelt.

Vielen Dank fürs Zuhören!

M.Jaecker-Cueppers@ald-laerm.de

www.ald-laerm.de

