

Lärmaktionsplanung

RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1
v. 7.2.2008

Um eine einheitliche Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sicherzustellen, bitte ich folgende Hinweise anzuwenden:

1 Allgemeines

Bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG haben die Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47 c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen

- bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet,
- welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und
- wie viele Menschen davon betroffen sind.

Sie machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Lärmaktionspläne wirken sich auf andere Planungen wie z.B. Bauleitpläne, Regionalpläne, Verkehrspläne und Luftreinhaltepläne aus. Ihre Verknüpfung ermöglicht eine gesamtplanerische Problemlösung und –vermeidung. Viele lärmbedingte Konfliktfälle, die im Nachhinein hohe Kosten verursachen, können vorausschauend vermieden werden. „Ruhige Gebiete“, die für die Erholung der Bevölkerung einen hohen Wert haben, können deutlich gemacht und vorsorglich vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden.

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine besondere Bedeutung zu. Die Bürgerinnen und Bürger tragen dazu bei, dass aus ihrer Kenntnis vor Ort die Gegebenheiten im Wohnumfeld so gut wie möglich gestaltet werden. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Da nicht nur die großen Städte in den Ballungsräumen sondern auch kleine Orte im ländlichen Raum diese Aufgabe wahrzunehmen haben, sind bei der Lärmaktionsplanung in Hinblick auf Umfang, Inhalt und Verfahren die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen.

2 Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Lärmprobleme im Sinne des § 47 d Abs. 1 BImSchG liegen auf jeden Fall vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein L_{DEN} von 70 dB(A) oder ein L_{Night} von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der

Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart. Die Werte L_{DEN} von 70 dB(A) und L_{Night} von 60 dB(A) sind in den Lärmkarten gemäß § 4 Absatz 4 Nr. 2 kenntlich zu machen.

Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen.

Bei den in § 47 d Abs. 1 Nr. 1 genannten „Orten“ handelt es sich um das die genannten Hauptlärmquellen umgebende Gebiet. Planungen zum Schutz einzelner Objekte sind nicht erforderlich.

In Fällen, in denen Lärmquellen außerhalb der durch die oben genannten Isophone abgegrenzten Gebiete zu der Immissionsbelastung beitragen bzw. sich Maßnahmen lärmmäßig auf andere Gebiete belastend auswirken (z.B. bei großräumigen Verkehrsumlegungen), ist das Plangebiet möglichst großflächig auszuwählen.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verringerung der Gesamtlärmbelastung in dem betrachteten Gebiet. Die Festlegung von Maßnahmen sowie die Entscheidung über deren Reihenfolge, Ausmaß und zeitlichen Ablauf liegen im Ermessen der zuständigen Behörde. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Als Kriterien für die Prioritätensetzung kommen z.B. in Frage:

- Ausmaß der Pegelüberschreitung,
- Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,
- Gesamt-Lärmbelastung,
- technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand.

Schutzziele für die Lärmaktionsplanung sind in rechtsverbindlicher Weise für den Fluglärm in § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm geregelt.

3 Form und Inhalte des Lärmaktionsplans

Anforderungen an Inhalt und Form der Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47 d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Daraus wird deutlich, dass ein Lärmaktionsplan aus dem Maßnahmenplan und den dazugehörigen Unterlagen, z.B. dem Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung, bestehen soll. 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.

4

Ruhige Gebiete

Nach § 47 d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Als „ruhige Gebiete“ kommen sowohl bebaute Gebiete, z.B. Wohngebiete, als auch unbebaute Gebiete in Betracht.

Dieser Schutz obliegt den zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Planung.

5

Ablauf der Lärmaktionsplanung

In komplexen Lärmsituationen stellt sich der Ablauf der Lärmaktionsplanung wie folgt dar:

1. Analyse der vorhandenen Lärmsituation
 - Lärmanalysen
 - Betroffenenanalysen
 - Ermittlung von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
 - Ermittlung ruhiger Gebiete
 - Analyse der Lärmquellen
2. Analyse vorhandener Planungen
 - Bauleitplanung
 - Verkehrsentwicklungsplanung
 - Luftreinhalteplanung und weitere Planungen
3. Lärmaktionsplanung
 - Analyse vorhandener und geplanter Lärmschutzprogramme und -maßnahmen
 - Maßnahmenkonzepte und -strategien
 - Prioritätensetzung
 - Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
 - Öffentlichkeitsbeteiligung
4. Gesamtkonzept
 - Wirkungsanalysen, Kosten-Nutzen-Analyse
 - Zeitrahmen, Umsetzungsverantwortliche
 - Bewertung, Abwägung möglicher Maßnahmen
5. Lärmaktionsplan
6. Beschlussfassung
7. Veröffentlichung und Berichterstattung

In kleinen Gemeinden oder bei Vorliegen einer einzelnen Lärmquelle entsteht ein deutlich geringerer Aufwand. Im Einzelfall kann die Lärmaktionsplanung bei keinen oder nur geringen Betroffenheiten mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden.

Wegen der unterschiedlichen Zuständigkeiten ist eine laufende Abstimmung der beteiligten Ämter erforderlich. Begleitend erfolgt in den einzelnen Phasen eine kontinuierliche Einbeziehung der Öffentlichkeit (siehe auch Nummer 7).

Bei der Lärmaktionsplanung sind zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen mit ausreichender Wirkung so genannte Variantenrechnungen durchzuführen, bei denen abgestufte Maßnahmen in einer bestehenden Situation modelliert und auf ihre Auswirkungen untersucht werden. Hierzu ist das akustische Modell zu verwenden, das der Lärmkartierung zugrunde liegt, für den Bereich, der durch Maßnahmen betroffen sein kann. Zu dem Bereich gehört häufig nicht nur die unmittelbare Umgebung der diskutierten Maßnahmen, sondern z.B. bei

Verkehrsumlegungen auch die weitere Umgebung, in der Auswirkungen möglich sind. Um die Bereitstellung des Modells zu gewährleisten, müssen gemäß § 4 Abs. 3 Satz 2 der 34. BImSchV alle Daten in einer Form vorgehalten werden, die ihre digitale Weiterverarbeitung ermöglicht.

Das benötigte Modell muss, wie für die Kartierung üblich, neben der Lage von Gelände, Hindernissen und betrachteten Quellen auch deren Betriebsdaten enthalten, um diese bei der Variantenrechnung berücksichtigen zu können. Dazu gehört z.B. die Verkehrsmenge in den betrachteten Zeitabschnitten je Quellentyp bei Straße, Schiene und Flugverkehr.

6

Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen raumbezogenen Planungen

Die Lärmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung. In einer wechselseitigen Verzahnung mit den vorbereitenden und den verbindlichen Bauleitplänen einer Gemeinde, ggf. auch mit überörtlichen Planungen, soll die Lärmaktionsplanung Anregungen und Impulse zur Lärmvermeidung und Lärminderung geben. Ihre Aufgabe ist auch, abgestimmte Konzepte in andere Planungen einzubringen und die Ergebnisse dieser Planungen zu überprüfen. Die Lärmaktionsplanung ist künftig gezielt in die Stadtentwicklungsplanung und die Regionalplanung einzubinden und als strategische Planung in die lärmrelevanten Planungsebenen zu integrieren. Hierüber kann eine spürbare Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, auch für den öffentlichen Raum, erreicht werden.

Lärmschutzmaßnahmen wirken teilweise in Synergie mit Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und der Luftreinhaltungsplanung, da sie zumindest in Ballungsräumen und auch im Fall von Durchgangsstraßen durch kleinere Orte den Verkehr als Verursacher haben. Die Verpflichtung zur Minderung der Luftbelastung (Überschreiten von Grenzwerten) kann deshalb einhergehen mit der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Beispielsweise werden bei der Umsetzung von Tempo 30 in Gemeindestraßen mit hoher Belastung und hoher Betroffenheit die Lärm- und Luftbelastung vermindert. Darüber hinaus verringern sich auch die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere. Diese Synergien sind in vielen Fällen die entscheidenden Argumente für oder gegen eine Maßnahme und erleichtern rechtlich und politisch die Umsetzung der Maßnahmen. Auf der anderen Seite müssen sich gegenseitig ausschließende Maßnahmen, wie beispielsweise die Bündelung von Lkw-Verkehr, planerisch vorzeitig abgewogen werden.

Die Verzahnung mit der Stadtplanung ist z.B. dort erforderlich, wo es durch Lärmeinwirkung zum sozialen und wirtschaftlichen Niedergang eines Straßenzuges oder Stadtviertels kommen kann. Hohe Lärmbelastungen führen zu einem schlechten Image einer Straße und somit zu Lagenachteilen. Die infolge geringerer Wohnungsnachfrage verringerten Mieteinnahmen haben eine vernachlässigte Instandhaltung zur Folge. Die öffentlichen Haushalte werden durch sinkende Einkommens- und Grunderwerbssteuern belastet. Zudem werden langfristig Mittel zur Stadtteilsanierung erforderlich. Neben gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm werden somit auch soziale und finanzielle Belange berührt. Dadurch wird deutlich, dass die Lärmaktionsplanung mit anderen Planungszielen einer Kommune zusammenwirkt und daher auch in diese eingebunden werden muss. Dies erhöht ebenfalls die Akzeptanz zur Umsetzung mitunter einschneidender Lärminderungsmaßnahmen.

Wo die Gemeinde ihre Flächennutzungspläne, Bebauungspläne sowie andere Pläne (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Bereichsentwicklungsplan, Umweltplan) fortschreibt, neu

ausrichtet und festsetzt, sind die Lärmaktionspläne in der kommunalen Planung zu berücksichtigen (§ 47 d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG).

Gemäß § 47 d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47 Abs. 3 BImSchG sind bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne auch die Festlegungen von Raumordnungsplänen auf überörtlicher Ebene (insbesondere Regionalpläne) je nach ihrer Bindungswirkung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Umgekehrt sind planungsrechtliche Festlegungen eines Lärmaktionsplans bei der Aufstellung überörtlicher Raumordnungspläne zu berücksichtigen. Wichtig ist insofern eine wechselseitige Abstimmung dieser Planungen im Rahmen eines kooperativen Planungsprozesses, in den auch die Träger der Landes- und Regionalplanung einzubeziehen sind.

6.1 Regionalplan

In der Regionalplanung ergeben sich zahlreiche Berührungspunkte mit den Aussagen von Lärmaktionsplänen, die im Sinne von Synergien genutzt werden können. Beispielhaft kann ein Regionalplan über folgende Festlegungen zur Umsetzung der Ziele von Lärmaktionsplänen beitragen:

- Ausweisung von Siedlungsbeschränkungsbereichen aus Lärmschutzgründen, vor allem im Umfeld von Flughäfen,
- Festlegung von Siedlungszuwachsflächen unter besonderer Berücksichtigung von Lärmschutzaspekten,
- Ausweisung von Siedlungsschwerpunkten im Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltepunkten unter dem Aspekt der Verkehrsverlagerung bzw. der Erschließung durch den Schienenpersonennahverkehr,
- Ausweisung von Gewerbe- und Siedlungszuwachsflächen in räumlicher Zuordnung zueinander unter dem Aspekt der Verkehrsvermeidung.

6.2 Bauleitplan

Bauleitpläne sollen nach einem ihrer wesentlichen Leitziele gemäß § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch (BauGB) eine menschenwürdige Umwelt sichern. Entsprechend sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne u.a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung und die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind zudem die Anforderungen des § 50 BImSchG zu berücksichtigen. Hiernach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich zum Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Wo die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung liegt, hängt u.a. vom Gebietcharakter ab.

Die frühzeitige Beachtung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung unter Einbeziehung alternativer Lösungsmöglichkeiten macht oft besondere Schutzvorkehrungen entbehrlich. Die möglichen Darstellungen und Festsetzungen in den Bauleitplänen ergeben sich aus den §§ 5 und 9 BauGB sowie im Weiteren aus der Baunutzungsverordnung (BauNVO).

6.2.1

Flächennutzungsplan (FNP)

Die Gemeinde hat die Möglichkeit, im Rahmen der FNP eine stadtverträgliche Abwicklung von Hauptverkehrsströmen sicherzustellen und negative Lärmauswirkungen ihrer Verkehrsplanung zu verhindern. Durch die Zuordnung verträglicher Nutzungen und den Ausschluss störender Nutzungen kann das Konfliktpotential in Hinblick auf die Lärmentwicklungen reduziert werden. Zur Vermeidung zusätzlichen Kfz-Verkehrs und damit verbundener zusätzlicher Lärmbelastungen sind im Rahmen des FNP Strategien der Innenentwicklung, der Entwicklung von Siedlungsflächen in Bereichen mit guter ÖPNV-Anbindung und der Entwicklung von gemischten Nutzungsstrukturen (Stadt der kurzen Wege) relevant. Im FNP sind für den Lärmschutz vor allem von Belang:

- Darstellung der Bauflächen oder Baugebiete nach Art der Nutzung (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) unter Berücksichtigung ihrer Lärmempfindlichkeit,
- Darstellung der Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB),
- Darstellung von Flächen für die Landwirtschaft, Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 und 9 BauGB) sowie Darstellung von Grünflächen – in ihrer Funktion als Abstandflächen zur Lärmquelle,
- Darstellung von Flächen für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen (§ 5 Abs. 2 Nr. 6 BauGB) in den Grundzügen,
- Darstellung der Begrenzung der Höhe baulicher Anlagen, unter Berücksichtigung der Schutzwirkung von Geländeerhebungen oder Abschirmeinrichtungen nach § 16 Abs. 1 BauNVO.

6.2.2

Bebauungsplan (B-Plan)

Lärmschutzaspekte lassen sich – sowohl in Hinblick auf Lärmvorsorge als auch auf Lärmsanierung – in den Kommunen wirkungsvoll und für den Bürger unmittelbar wahrnehmbar auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung implementieren. Für die Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen im Rahmen der Bebauungsplanung ergeben sich im Wesentlichen folgende Festsetzungsmöglichkeiten:

- Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 2-11 und §§ 16-21 BauNVO) unter Berücksichtigung der besonderen Lärmempfindlichkeit der einzelnen Gebietstypen. Über die Geschoszahl kann die Abschirmwirkung beeinflusst werden.
- Gliederung der Baugebiete nach der Art der zulässigen Nutzung (§ 1 Abs. 4 BauNVO), um Gemengelagen unverträglicher Nutzungen zu entzerren,
- Ausschluss oder beschränkte Zulassung von Nutzungen (§ 1 Abs. 5-9 BauNVO),
- Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wie z.B. Flächen für das Parken von Fahrzeugen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB). Eine sparsame Dimensionierung und sinnvolle Anordnung der Verkehrsflächen kann hohe Fahrgeschwindigkeiten und Lärm vermeiden.
- Flächen für Nebenanlagen sowie Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB). Garagen können z.B. als Puffer oder Abschirmung gegenüber lauten Nutzungen dienen.
- Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) als Puffer zu lärmintensiven Bereichen bzw. als Ruhegebiete,
- Bauweise, überbaubare Grundstückflächen und Stellung baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB in Verbindung mit § 22 und § 23 BauNVO). Eine geschlossene Bauweise ist u.U. zur Abschirmung sinnvoll.
- Spezielle Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des

BImSchG nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB:

- Von der Bebauung freizuhalten Schutzflächen und ihre Nutzung (z.B. Grünflächen),
- Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (z.B. Lärmschutzwände- und -wälle und Schutzpflanzungen),
- Vorkehrungen an baulichen Anlagen (z.B. eine bestimmte Grundrissanordnung oder erhöhte Schalldämmung von Außenwände und Fenstern).

6.3

Verkehrsentwicklungsplanung / Stadtentwicklungsplanung

In der Verkehrsentwicklungsplanung werden verkehrsträgerübergreifend Aussagen getroffen zur Entwicklung der Verkehrsangebote und Verkehrssysteme. Für die Lärmaktionsplanung relevant sind z.B. folgende mögliche Bestandteile einer Verkehrsentwicklungsplanung:

- Entwicklung des Kfz-Verkehrsnetzes:
z.B. Lärmwirkungsprüfung als ein Entscheidungskriterium bei der Prüfung von Straßennetzergänzungen,
- Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementkonzepte:
z.B. Lärmwirkungsprüfung als ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl geeigneter Routen für den Kfz- oder den Lkw-Verkehr,
- Förderung des Umweltverbundes:
Veränderung des Modal-Split, Verbesserung des ÖPNV-Angebots, gezielte Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs in sensiblen Bereichen (Altstädte) bei gleichzeitiger Entlastung vom Kfz-Verkehr,
- Entlastungsstrategie für die Innenstadt, Parkraumbewirtschaftung und tangentielle Ableitung des Verkehrs um Stadtzentren herum,
- Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus an die örtlichen Gegebenheiten mit der Einführung von verkehrsberuhigten Geschäfts- und Wohnbereichen.

6.4

Luftreinhalteplan

Vorrangig sollen die Belastungen durch luftverunreinigende Stoffe sowie durch Lärm bereits an der Quelle gemindert werden. Die lokale Ursache der Luft- und Lärmbelastung ist in der Regel der Straßenverkehr. Für die kombinierte Umsetzung von Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen haben Maßnahmen, die sich auf beide Bereiche auswirken, besondere Bedeutung. So bewirken zahlreiche Maßnahmen zur Senkung von Luftschadstoffemissionen auch eine reduzierte Geräuschbelastung:

- Sanierung beschädigter Fahrbahnbeläge,
- Parkraumbewirtschaftung,
- Einsatz moderner Busse für den ÖPNV,
- Verstetigung des Verkehrsflusses und Vermeidung von Rückstau in bewohnten Gebieten,
- Geschwindigkeitsreduzierung,
- Verlagerung des Schwerlastverkehrs,
- Bau von Umgehungsstraßen.

Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen hat bessere Chancen, wenn auf Synergien zur Luftreinhalteplanung verwiesen werden kann, da der Luftreinhalteplanung verbindliche Grenzwerte zu Grunde liegen. Luft- und Lärminderungsmaßnahmen wirken sich positiv auf Verkehrssicherheit und städtebauliche Belange (Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum) aus, was für die Durchsetzungsfähigkeit und die Kosteneffizienz sowohl der

Planung als auch der Umsetzung der Maßnahmen von Bedeutung ist.

7 Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist in § 47 d Abs. 3 BImSchG geregelt.

Die Öffentlichkeit wird frühzeitig über das Planungsvorhaben unterrichtet. Dazu gehört die Unterrichtung der Bevölkerung im Plangebiet, z.B. durch die Presse, das Internet oder durch öffentliche Versammlungen oder auf sonstige geeignete Weise. Gegenstand der Unterrichtung sind neben der Tatsache, dass überhaupt eine Lärminderungsplanung erfolgt, die Erforderlichkeit der Planaufstellung, die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, die sich wesentlich unterscheidenden Vorschläge zur Lärminderung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung.

Die Gemeinde gibt der Öffentlichkeit die Möglichkeit, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Gleiches gilt für eine spätere Überprüfung und Überarbeitung der Lärmaktionsplans nach § 47 d Abs. 5 BImSchG.

Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass man sich mit den Anregungen inhaltlich auseinandersetzen muss. Die Anregungen müssen nicht zwingend in die Lärmaktionsplanung einfließen.

Die Aufstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans wird auf geeignete Weise, z.B. durch das Internet öffentlich bekannt gemacht. Eine Pflicht zur Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Der Planentwurf kann bei der Gemeinde zur Einsicht ausgelegt werden. Innerhalb einer angemessenen Frist wird Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der zuständigen Behörde bei der Entscheidung über die Annahme des Lärmaktionsplanes angemessen berücksichtigt.

Die Öffentlichkeit wird über den Abschluss der Lärmaktionsplanung von der Gemeinde unterrichtet. Es ist zweckmäßig, den vollständigen Lärmaktionsplan im Internet der Öffentlichkeit dauerhaft zur Verfügung zu stellen.

Möglichkeiten, die Erstellung des Lärmaktionsplans zu begleiten, bieten z.B. „Runde Tische“, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung etabliert werden können. Zusätzliche öffentlichkeitswirksame Arbeitsweisen, die das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans unterstützen und Öffentlichkeit herstellen, sind z.B.:

- Veranstaltungen in verschiedenen Stadtteilen,
- öffentliche Ansprache der Betroffenen in Konfliktgebieten („Fokusgruppen“),
- Bildung von Beiräten, wissenschaftliche und / oder Bürgerbeiräte, Verbände,
- Informationsmaterial, Flyer, Antwortkartenaktionen,
- Internetauftritte und Internetforen, Lärminformationssysteme,
- Ideenwettbewerbe, Aktionstage,
- Mediationsverfahren bei Planungen in Konfliktgebieten (z.B. Autobahnbau im Innenstadtbereich).

8

Strategische Umweltprüfung

Eine Strategische Umweltprüfung ist gemäß § 14 b Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen, wenn ein Lärmaktionsplan (Anlage 3 Nummer 2.1 zum UVP) für Entscheidungen über die Zulässigkeit von in der Anlage 1 zum UVP (Liste UVP-pflichtiger Vorhaben) oder von Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, einen Rahmen setzt. Gemäß § 14 b Abs. 3 UVP setzen Pläne und Programme einen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben, wenn sie Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen enthalten. Die Maßnahmen, die typischerweise Inhalt eines Lärmaktionsplanes sind, enthalten derartige Festlegungen in der Regel nicht. Dies haben bisherige Erfahrungen bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen ergeben.

9

Beteiligung anderer Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch den Lärmaktionsplan berührt sein kann, werden von der Gemeinde unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert. Zweckmäßigerweise stellen die beteiligten Behörden möglichst frühzeitig einen ihren Aufgabenbereich berührenden Planungsbeitrag zur Verfügung.

Zu dem darauf gestützten Entwurf des Lärmaktionsplanes holt die Gemeinde die Stellungnahme der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ein. In den Stellungnahmen geben die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auch Aufschluss über von ihnen beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung, die für die Lärminderung in dem Planungsgebiet bedeutsam sein können.

Die Beteiligung anderer Stellen durch die Gemeinde erfolgt zweckmäßigerweise zeitlich parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung.

Planungsrechtliche Festlegungen werden im Benehmen mit den jeweiligen Planungsträgern gem. § 47 d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG formuliert. Maßnahmen, die gem. § 47 Abs. 6 Satz 1 umzusetzen sind, sind im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden in den Aktionsplan aufzunehmen.

10

Beteiligung politischer Gremien

Gemäß § 47 d BImSchG sind die Gemeinden verpflichtet, Lärmaktionspläne aufzustellen. Der abschließende Beschluss über den Lärmaktionsplan ist grundsätzlich dem Rat der Gemeinde vorbehalten. Die Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes und die spätere Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind in der Regel nicht ohne finanzielle Investition möglich und haben Auswirkungen auf zukünftige Entscheidungen, die alle Einwohner einer Gemeinde betreffen. Es empfiehlt sich, die politischen Gremien frühzeitig in den gesamten Prozess einzubinden und diesem dabei auch die Vorteile der Lärminderung wie beispielsweise besserer Gesundheitsschutz und attraktiveres Wohnumfeld sowie die Vermeidung externer Kosten (z.B. Mietzinsausfälle, Verminderung der Immobilienpreise) von der

planaufstellenden Behörde aufzuzeigen.

11

Umsetzung der Maßnahmen

Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47 d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen aufgrund eines Lärmaktionsplanes „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“

§ 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z.B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 75 Abs. 2 Satz 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

Auch die in Nummer 2 genannten Kriterien für die Lärmaktionsplanung haben nicht die Bedeutung von Grenzwerten, die verpflichtend einzuhalten sind. Sie dienen dazu, die Gebiete einzugrenzen für die prioritärer Handlungsbedarf besteht.

Soweit die tatbestandlichen Voraussetzungen der spezialgesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen erfüllt sind, wird das in diesen Vorschriften eingeräumte Ermessen allerdings durch § 47 d Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit dem Maßnahmenteil des einschlägigen Lärmaktionsplans eingeschränkt. So sind z.B. die in einem Lärmaktionsplan festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen von den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen. Sind in dem Plan Entscheidungen anderer Träger öffentlicher Verwaltung vorgesehen (z. B. die Aufstellung eines Bebauungsplans) gelten auch hierfür die anderweitig (z.B. im Baugesetzbuch) festgelegten Regeln.

Um die Ziele der Lärmaktionsplanung zu erreichen, können auch planungsrechtliche Mittel eingesetzt werden. Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“ (siehe § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Der Begriff „planungsrechtliche Festlegungen“ erfasst nicht jegliche öffentliche Planung, sondern nur solche aufgrund des Planungsrechtes. Eine Planungsverpflichtung vermittelt der Lärmaktionsplan nicht, d.h. die Gemeinde ist nicht verpflichtet, speziell zur Umsetzung eines Lärmaktionsplans einen Bauleitplan aufzustellen. Stellt die Gemeinde jedoch einen Bauleitplan auf, so hat sie alle hiervon berührten Belange zu ermitteln, zu gewichten und gegeneinander und untereinander abzuwägen. Zu den abwägungserheblichen Belangen gehören nach § 1 Abs. 6 BauGB unter anderem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umweltschutzes. Der Lärmaktionsplan kann diese Belange konkretisieren, ihnen ein besonderes Gewicht verleihen und dadurch Einfluss auf die Abwägung nehmen. Um Abwägungsfehler zu vermeiden, muss sich die Gemeinde mit den Inhalten des Lärmaktionsplans auseinandersetzen. Dabei wird das Gewicht eines Lärmaktionsplans umso größer sein, je sorgfältiger und ausgewogener er ausgestaltet ist.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus einem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel $L_{r,Tag}$, $L_{r,Nacht}$ bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{DEN} , L_{Night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen und die sich ergebenden Werte für den $L_{r,Tag}$ und den L_{DEN} nicht unmittelbar miteinander

verglichen werden können.

12

Dieser Erlass ergeht im Einvernehmen mit dem Ministerium für Bauen und Verkehr, dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie und dem Innenministerium.

- MBl. NRW. 2008 S. 105

