



## Die EU-Umgebungslärmrichtlinie und die Lärminderungsplanung in Deutschland

Die mehrere Jahre lang beratene „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (kurz: EU-Umgebungslärmrichtlinie) vom 25.06.2002 ist im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 18.07.2002 veröffentlicht worden.

Die fachliche Vorgehensweise der EU-Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet sich stark von der des derzeitigen deutschen Rechts. Außerdem werden in der deutschen Übersetzung nicht die gewohnten deutschen Begriffe verwendet. Zum Beispiel ersetzt der neue Begriff „Lärmindex“ den bisherigen „Beurteilungspegel“, der neue Begriff „strategische Lärmkarte“ den bisherigen „Schallimmissionsplan“ sowie der neue Begriff „Aktionsplan“ den bisherigen „Maßnahmenplan“. Zusätzlich zum Nacht-Lärmindex, der dem gewohnten deutschen Nacht-Beurteilungspegel – zumindest beim Landverkehrslärm – entspricht, wird bei der Geräuschbeurteilung der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{den}$  berücksichtigt. In letzterem sind die Dauerschallpegel für den Tag (mit 12 Std. Dauer), für den Abend (mit 4 Std. Dauer, gegenüber dem Tag um 5 dB erhöht) und für die Nacht (mit 8 Std. Dauer, gegenüber dem Tag um 10 dB erhöht) enthalten.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben die EU-Umgebungslärmrichtlinie bis zum 18.07.2004 in nationales Recht umzusetzen. Die von der EU-Umgebungslärmrichtlinie geforderten Daten und Pläne sind in mehreren Stufen zu erarbeiten. Der Termin der letzten Stufe ist der 18.07.2013. Einen Gesetzentwurf zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht im Rahmen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hat die Bundesregierung am 28. Juli 2004 verabschiedet. Er muss noch von Bundestag und Bundesrat beraten und verabschiedet werden und kann sich deshalb noch inhaltlich ändern.

Die Aktionspläne nach Artikel 8 der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind zu erstellen für  
Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern bis zum 18.07.2008,  
Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern bis zum 18.07.2013,  
Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen von überörtlicher Bedeutung mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV von über 16.000 Kfz/24 h) jährlich bis zum 18.07.2008,  
Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen von überörtlicher Bedeutung mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen jährlich (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV von über 8.000 Kfz/24 h) bis zum 18.07.2013,  
Großflughäfen und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen jährlich bis zum 18.07.2008. Unter letztere fallen die wichtigsten zweigleisigen und elektrifizierten Bahnlinsen;

Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen jährlich bis zum 18.07.2013; darunter fallen die meisten zweigleisigen und elektrifizierten Bahnlinsen.

Artikel 8 Absatz 1 der EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert u.a.: „Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte

oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.“ § 47 a Bundes-Immissionsschutzgesetz schreibt bis jetzt unter bestimmten Voraussetzungen die Aufstellung von Lärminderungsplänen vor. Aus wirtschaftlichen Gründen ist es kaum zumutbar, die bisherigen deutschen Regelungen und kurze Zeit später die neue europäische Vorgehensweise verpflichtend anzuwenden. Es wird daher empfohlen, zwar die Datenerhebung zur Vorbereitung der nach EU-Recht geforderten Pläne weiterzuführen oder in Angriff zu nehmen, mit der Ausarbeitung von (strategischen) Lärmkarten (bisher: Schallimmissionspläne oder Beurteilungspegelkarten) und Aktionskarten (bisher: Maßnahmenpläne) aber bis zum Inkrafttreten der geänderten deutschen Regelungen zu warten. Unabhängig von den zu erwartenden Neuregelungen sind die Gemeinden im eigenen Verantwortungsbereich nicht daran gehindert, dem berechtigten Ruhebedürfnis der Bevölkerung dadurch entgegenzukommen, dass der Schallschutz in der Bauleitplanung einen höheren Stellenwert als bisher erhält.

Wolfgang Hendlmeier, Tel. (0821)9071-5212, [wolfgang.hendlmeier@lfu.bayern.de](mailto:wolfgang.hendlmeier@lfu.bayern.de)