



Informationen zur Umgebungslärmrichtlinie

Ausgabe 1/2007

In den letzten Jahrzehnten hat die Belastung der Bevölkerung durch Lärm erheblich zugenommen. In Deutschland sind nach Berechnungen des Umweltbundesamtes rund 13 Millionen Menschen allein schon durch Straßenverkehr mit Geräuschpegeln belastet, die lärmbedingte Gesundheitsrisiken und zunehmende Schlafstörungen verursachen. In anderen Ländern Europas sieht es nicht besser aus. Dies hat dazu geführt, dass die EU die „RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ – kurz die Umgebungslärmrichtlinie – beschlossen hat. Mit ihrer Hilfe soll es leiser werden, um Belästigungen und gesundheitliche Schäden abzuwenden. Dazu werden in mehreren Schritten/Phasen Lärmkarten und Aktionspläne von den Kommunen erstellt.

L _{DEN}	L _{Night}	Bemerkung/ Auswirkung
65 dB (A)	55 dB (A)	30 % höheres Herzinfarktrisiko bei Männern (Naromi-Studie Exposition bei Tag)
60 dB (A)	50 dB (A)	Minderung der erheblichen Belästigung
55 dB (A)	45 dB (A)	Vermeidung von erheblichen Belästigungen

Lärmwirkung



Lärm ist: „unerwünschter Schall“. Die Definition deutet bereits darauf hin, dass es für Außenstehende schwer ist, zwischen Lärm und anderem Schall zu unterscheiden. Was für manchen erwünscht ist, kann für andere in der gleichen Lautstärke und am gleichen Ort unerwünscht sein. Die Einstufung als Lärm hängt

nicht nur von der Lautstärke ab, sondern ist eine individuelle Entscheidung.

Erwiesen ist jedoch: Lärm ist für viele Menschen ein großes Problem. Das fängt bei Konzentrations-schwierigkeiten an, reicht über eine Belästigung also ein „Genervtsein“, bis hin zum Dauerstress und den damit verbundenen gesundheitlichen Folgen, wie zum Beispiel Herzinfarkt. Dies wird durch eine Vielzahl von Studien belegt.

Wichtige Schwellenwerte sind (Quelle: Vortrag 28.6.07 Matthias Hintzsche, Umweltbundesamt):

Umgebungslärmrichtlinie

In Deutschland wurde die Umgebungslärmrichtlinie in das BImSchG §47a ff. integriert. Die rechtliche Grundlage dafür bildete die Richtlinie 2002/49/EG. In der Umgebungslärmrichtlinie sind eine erste und zweite Arbeitsphase vorgesehen: Die erste Phase betrifft Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern. Hinzu kommen Gemeinden oder Orte, die an Verkehrswegen mit mehr als 6 Millionen Kfz bzw. mehr als 60.000 Zügen pro Jahr liegen. Um welche Gemeinden es sich dabei handelt, ist für die Betroffenen nicht leicht zu ermitteln. In einigen Bundesländern sind sie auf Webseiten ausgewiesen.



Falsche Richtung!

In der zweiten Phase – ab 2012 – gilt die Umgebungslärmrichtlinie für alle Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen (3 Millionen Kfz) und



Hauptbahnstrecken. Die einzubeziehenden Ballungsräume und Verkehrswege sollen bis zum 31. Dezember 2008 der EU mitgeteilt werden.

Ob Flughäfen von der Richtlinie betroffen sind, hängt von der Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr ab. Flughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr müssen kartiert werden.

ACHTUNG: Ein wichtiges Detail der Richtlinie ist, dass ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden müssen. Das bedeutet, der

Verkehr darf nicht auf ruhige Straßen verteilt werden, damit es auf einer Hauptverkehrsstraße leiser wird. Dies steht im Gegensatz zur Praxis der Immissionsverminderung, die nach dem Motto vorgeht: „gut verteilt ist weg“.

Ein weiteres Problem sind die unterschiedlichen Berechnungsmethoden, die zu nicht vergleichbaren Lärmpegelwerten zwischen den Staaten führen können.

Termine aus der Umgebungslärmrichtlinie:

Termin	Beschreibung	Umgebungslärmrichtlinie
25.06.2002	Verabschiedung der Umgebungslärmrichtlinie	
zum 18.01.2004	Bericht der EU-Kommission an das Parlament, Überprüfung der bisherigen Maßnahmen	Artikel 10) (1)
zum 18.07.2005	Staaten übermitteln Informationen über Grenzwerte an die EU	Artikel 5) (4)
zum 30.06.2007	Ausarbeitung strategischer Lärmkarten, 1. Phase, dann alle 5 Jahre	Artikel 7) (1)
zum 18.07.2008	Aktionspläne werden von den Behörden ausgearbeitet, 1. Phase	Artikel 8) (1)
zum 31.12.2008	Mitteilung aller Ballungsräume 2. Phase	Artikel 7) (2)
zum 18.07.2009	Bericht der EU-Kommission an das Parlament, Überprüfung der bisherigen Maßnahmen	Artikel 11) (1)
zum 30.07.2012	Ausarbeitung strategischer Lärmkarten, 2. Phase, dann alle 5 Jahre	Artikel 7) (2)
zum 18.07.2013	Aktionspläne werden von den Behörden ausgearbeitet	Artikel 8) (1)

Mitwirkung



Die Mitwirkung im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie verfolgt den Managementansatz. Das ist für deutsches Recht eine neue Eigenschaft. Es gibt keinen Eingriffszwang und keine rechtlichen

Verpflichtungen, Maßnahmen durchzuführen. Das stellt alle Beteiligten, insbesondere die Verwaltungen der Gemeinden und Kommunen, vor neue Herausforderungen.

Die Umgebungslärmrichtlinie fordert eine Mitwirkung. Mitwirkung bedeutet, dass die Öffentlichkeit einbezogen werden muss, bevor ein Ergebnis vorliegt. Damit besteht eine größere Einflussnahme als bei bisherigen Verfahren, die eine Beteiligung vorsehen.

Zur Definition von Öffentlichkeit, die zur Mitwirkung aufgerufen ist, steht im Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie unter dem Titel Begriffsbestimmungen:

v) „Öffentlichkeit“: eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Nach dieser Definition sind alle, die in irgendeiner



Weise mit dem von Lärm betroffenen Bereich in Berührung kommen, als Mitwirkende einzustufen. Wer ist die Öffentlichkeit bzw. wer kann letztlich Interesse bekunden, um mitzuwirken?

Die an der Erstellung der Aktionspläne Mitwirkenden können sein:

- vom Lärm betroffene Menschen
- Betreiber einer Lärmquelle (Industrie, Großmarkt, Sportplatz, Eisenbahn, Flughafen, ...)
- Verkehrsbetriebe
- Interessensverbände Handel, Industrie
- Interessensverbände Autofahrer
- Umweltverbände
- Tourismusverbände
- Verbände der Haus- und Grundstücksbesitzer
- Pendler
- ...

- einen kurzen Exkurs in die Akustik, um Lärmkarten besser lesen zu können und zu verstehen, welche Maßnahmen welche Wirkungen haben
- Ausführungen zur Lärmwirkung auf den Menschen
- Referate zur lokalen Situation
- eine Vorstellung der zu ergreifenden Maßnahmen
- einen Überblick zum Stand der Umsetzung
- erfolgreiche Beispiele

Der erste Workshop findet am 1.11.07 von 10:00 bis 17:00 Uhr im Haus des Buches in Leipzig statt, der zweite im Februar 2008 in Düsseldorf. Bitte melden Sie sich für die Workshops bei der Bundesgeschäftsstelle der GRÜNEN LIGA an. Weitere Details können Sie dort erfragen oder unter www.uglr-info.de einsehen.

Wir tun was



Die GRÜNE LIGA unterstützt – mit finanzieller Hilfe des Umweltbundesamtes (UBA) und des Bundesumweltministeriums (BMU) – die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umgebungslärmrichtlinie. Dazu wurde eine Webseite eingerichtet (www.uglr-info.de).

Das wichtigste Element der Unterstützung sind Workshops, die allen Mitwirkenden und Interessierten die Thematik der Umgebungslärmrichtlinie mit all ihren Problembereichen näher bringen. Diese Workshops bieten:

- eine Einführung zur Umgebungslärmrichtlinie

Maßnahmen

Die Lärmkarten sind der erste Schritt auf dem Weg zu den Aktionsplänen, die nach der Umsetzung für die Betroffenen eine Lärminderung bringen sollen. Von Vorteil ist, dass das betrachtet wird, was bei den Betroffenen ankommt: die Immission. Bisher wurden im deutschen Immissionsschutz die Lärmquellen, die Emittenten, getrennt betrachtet, was nur bedingt zur Minderung des Lärms führte.

Um eine Wirkung zu erreichen, ist es notwendig, sich jeden Emissionsschwerpunkt speziell anzuschauen. Individuelle Lösungen sind gefordert. Es müssen alle Emittenten und die jeweilige Situation betrachtet werden, um eine optimale Lösung zu finden. Es ist nicht zielführend, in einer Stadt überall Tempo-30-Schilder aufzustellen.





Kurzfristige Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsreduktion 30 km/h-Schilder
- Fahrbahn von der Häuserfront wegbringen, eine Fahrbahn in der Mitte mit seitlicher Fahrradspur oder Mehrzweckspur
- Flüssiger Verkehr
- Andere Routen für „lauten“ Verkehr

Längerfristige Maßnahmen:

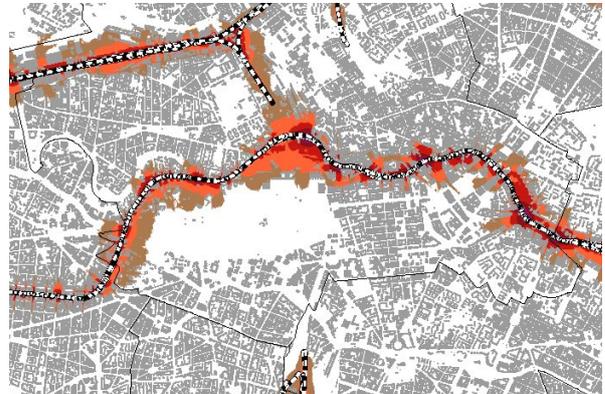
- Verkehrsvermeidung
- Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), push- und pull-Methoden (d.h. Verbesserung ÖPNV bei gleichzeitiger Verschlechterung von MIV)
- Erschwerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV): zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung, Maut, Plakette
- Nachtfahrverbote
- Nachtflugverbote
- Leisere Fahrzeuge
- Straßenumbau, leiserer Belag
- Schallschutzwände
- Schallschutzfenster
- Leisere Schienenfahrzeuge/Güterwagen
- Andere Anflugkurven der Flugzeuge beim Landeanflug

Primäre Maßnahmen, also Maßnahmen an der Quelle, sind vorzuziehen. Die beste Maßnahme ist die Verkehrsvermeidung.

Synergie mit anderen Problemkreisen:

- Langsames Fahren ⇒ weniger Unfälle
- Weniger MIV ⇒ Luftschadstoffbelastung sinkt
- Weniger Lärm ⇒ weniger Stress ⇒ niedrigerer Krankenstand
- Weniger Lärm ⇒ besseres Umfeld ⇒ höhere Mieten ⇒ mehr Steuern für die Gemeinden
- Fahrradspur auf der Fahrbahn ⇒ sicheres Radfahren ⇒ mehr Radfahrer ⇒ weniger Lärm

Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass es 5 bis 7 Jahre dauern kann, bis es zur Umsetzung einer Maßnahme kommt. Die Umsetzung hängt nicht zuletzt vom Engagement der Verwaltung und dem Wohlwollen der Kommunalpolitiker ab.



Lärmkarte (Quelle: Eisenbahn-Bundesamt)

Kontakt

Wir tun was, Mensch!

GRÜNE LIGA e.V. – Netzwerk Ökologischer Bewegungen
Greifswalder Straße 4
10405 Berlin
Telefon: 030/ 204 47 45
Telefax: 030/ 204 44 68
E-Mail: bundesverband@grueneliga.de,
marc.wiemers@grueneliga.de
V.i.S.d.P.: Klaus Schlüter
Weitere Informationen unter:

www.uglr-info.de

Förderung

Das Projekt „Unterstützung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umgebungslärmrichtlinie“ wird gefördert von:



Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter.

Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

Kopffoto: www.pixelio.de; Fotos: M. Wiemers