

Die Strategie der Lärmaktionsplanung im Land Brandenburg

Gliederung

1. Einleitung
2. Rechtsgrundlagen für die aktuelle Pflicht zur Lärmaktionsplanung
 - 2.1 Europarechtliche Grundlagen
 - 2.2 Nationale Rechtsgrundlagen
3. Bisherige Erfahrungen mit der Lärminderungsplanung im Land Brandenburg seit 1992
4. „1:1- Umsetzung + Nutzung von Synergieeffekten“, die Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung
 - 4.1 „1:1“ Umsetzung - Pflichten und Fristen
 - 4.1.1. Lärmkartierung durch das LUA
 - 4.1.2. Aufstellen von Aktionsplänen durch die betroffenen Städte und Gemeinden
 - 4.1.3. Mindestanforderungen an Aktionspläne
 - 4.2. Strategie des Landes Brandenburg „Nutzung von Synergieeffekten“ – Chancen und Möglichkeiten
 - 4.2.1 Erforderliche Handlungsschritte zur Umsetzung der Aktionsplanung
 - 4.2.2. Handlungskriterien für die Umsetzung der Aktionsplanung
 - a) Kriterien zur Einschätzung des Handlungsbedarfs
 - b) Empfehlung eines gesamtstädtischen Planungsansatzes
 - c) Nutzung von Synergieeffekten
 - d) Förderung von Umsetzungsmaßnahmen aus Mitteln der Europäischen Union
5. Zusammenfassung

1. Einleitung

Im Zuge der Umsetzung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie sind in einer ersten Stufe zum 30.06.2007 u.a. für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken mit hoher Verkehrsbelastung Lärmkarten zu erstellen und wesentliche Daten zur Charakterisierung der Lärmsituation zu ermitteln. Diese sind an die EU-Kommission zu melden. Das notwendige Karten- und Datenmaterial wird durch das Landesumweltamt Brandenburg mit Unterstützung der betroffenen Städte und Gemeinden und externer Sachverständiger in der notwendigen Qualität erarbeitet.

Das ab Juni 2007 vorliegende Karten- und Datenmaterial wird allen betroffenen Städten und Gemeinden zugänglich gemacht werden. Es wird dort die Grundlage dafür sein, Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms zu planen und umzusetzen. Die Pflicht, hierzu bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne aufzustellen, soll als Chance verstanden werden, die Aktionsplanung als Instrument zur Minderung der Umgebungslärmbelastung, zur Erhöhung des Schutzniveaus für die Umwelt und die menschliche Gesundheit und damit zur Verbesserung der Lebensqualität zu nutzen. In Form eines gesamtstädtischen Planungsansatzes und verzahnt mit anderen Planungen lassen sich erfahrungsgemäß optimale Wirkungen erzielen. Mit der Lärminderungsplanung nach § 47 a (alt) BImSchG liegen im Land Brandenburg bereits vielfach positive Erfahrungen vor, an die es jetzt anzuknüpfen gilt.

Eine hohe Umwelt- und Lebensqualität, Zufriedenheit mit den Lebensumständen und die Identifikation der Einwohner mit ihrem Heimatort sind nicht nur sozial bedeutsam. Sie sind auch Standortvorteile, die über die einzelne Stadt und Gemeinde hinausgehend, positive ökonomische Wirkungen haben können.

Die Chancen, die sich durch die Pflicht zur Lärm-Aktionsplanung bieten, sollten in diesem Sinne genutzt werden. Spätestens in der 2. Stufe der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung 2012/13 kann auf den erzielten Ergebnissen aufgebaut werden.

2. Rechtsgrundlagen für die aktuelle Pflicht zur Lärmaktionsplanung

Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung hat in den letzten Jahren einen hohen politischen Stellenwert erlangt. Dies spiegelt sich in der Entwicklung der europäischen und nationalen Rechtsgrundlagen wider.

2.1 Europarechtliche Grundlagen

Im europäischen Rahmen ist das grundlegende Ziel des Umweltschutzes bereits in der Präambel des Gründungsvertrages der Europäischen Union, im Vertrag von Maastricht vom 07.02.1992, verankert. Mit dem Vertrag von Amsterdam vom 16./17.06.1997 erhielt der Umweltschutz im Rahmen der Gemeinschaftspolitik und -maßnahmen einen größeren Stellenwert. Als gemeinschaftliche Ziele wurden darin u.a. ein

- hohes Maß an Umweltschutz,
- die Verbesserung der Umweltqualität,
- die Zielstellung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt,
- die Beachtung der Grundsätze der Vorsorge und Vorbeugung sowie der Bekämpfung von Umweltbeeinträchtigungen an ihrem Ursprung

definiert. Im Rahmen der Konferenz zum Vertrag von Nizza am 11.12.2000 erklärten die Vertragsparteien, dass die Europäische Union eine führende Rolle bei der Förderung des Umweltschutzes spielen sollte.

Das Fünfte Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft aus dem Jahr 1993 machte in Hinblick auf den Lärmschutz bereits darauf aufmerksam, dass Lärminderungsmaßnahmen in der Europäischen Union nicht mit der gebotenen Priorität umgesetzt würden. Es definierte die Zielvorgabe, dass niemand solchen Lärmpegeln ausgesetzt sein solle, die seine Gesundheit oder Lebensqualität gefährden, insbesondere solle die Bevölkerung perspektivisch keinen höheren Mittelungspegeln als 65 dB (A) ausgesetzt werden. Damit wird den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung Rechnung getragen.

Das Grünbuch der Europäischen Kommission für eine „Künftige Lärmschutzpolitik“ aus dem Jahr 1996 legte auf dem Gebiet des Lärmschutzes wesentliche Grundlagen. Es stellt einen ersten Schritt zur Überarbeitung des Fünften Umweltaktionsprogramms dar und formuliert konkrete Vorschläge für ein Konzept zur Erreichung der Zielwerte. Es räumte damit der Lärmbekämpfung einen höheren politischen Stellenwert ein. Im Rahmen eines neuen Gesamtkonzeptes für eine erfolgreiche Lärmschutzpolitik schlug die Europäische Kommission vor, eine Richtlinie „zur Harmonisierung der Verfahren zur Erfassung der Lärmbelastung und über den gegenseitigen Informationsaustausch“ zu erarbeiten. Empfehlungen zur Erstellung von Lärmkarten und die Bereitstellung von Informationen über die Lärmbelastung für die Öffentlichkeit sollten darin enthalten sein. Die Erarbeitung von Zielwerten und Maßnahmen der Umsetzung wurden in einer weiteren Stufe vorgesehen.

Mit dem Beschluss des „Sechsten Umweltaktionsprogramms der Europäischen Gemeinschaft“ am 22.07.2002 wird verstärkt die Problematik des verkehrsbezogenen Umgebungslärms aufgegriffen. Es werden Ziele und prioritäre Aktionen vorgeschlagen, um die Anzahl der Personen, die langfristigen andauernden gesundheitsschädigenden Lärmpegeln – insbesondere Verkehrslärm – ausgesetzt sind, erheblich zu verringern. Mit der „Thematischen Strategie für eine städtische Umwelt“ vom 11.01.2006 wird diese Zielstellung untersetzt.

Parallel zum Beschluss des sechsten Umweltaktionsprogramms und in inhaltlicher Übereinstimmung mit diesem haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union am 25.06.2002 die Richtlinie 2002/49/EG „Über die Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms“ erlassen. Diese konkretisiert die beschriebenen Zielstellungen und ist, zusammen mit den nationalen Rechtsgrundlagen, Grundlage für die gegenwärtig laufende Lärmkartierung und die zukünftige Aktionsplanung.

2.2. Nationale Rechtsgrundlagen

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005 wurde die Richtlinie 2002/49/EG in Form der §§ 47 a – f BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Danach gelten die Anforderungen der Anhänge IV (für Lärmkarten), V (für Aktionspläne) und VI (für die zu übermittelnden Angaben) der Richtlinie direkt. Konkretisierend ist für die Lärmkartierung die 34. BImSchV am 16.03.2006 in Kraft getreten. Als zugehöriges untergesetzliches Regelwerk wurden

- die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS),
- die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch),
- die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) und
- die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie- und Gewerbe (VBUI)

am 17.08.2006 im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belasteten-zahlen durch Umgebungslärm (VBEB) erfolgte am 09.02.2007.

Als weitere Anwendungshilfe hat darüber hinaus die Länderarbeitsgemeinschaft für Immissi-onsschutz (LAI) in ihrer Sitzung am 07./08.09.2006 „Hinweise zur Lärmkartierung“ verab-schiedet. Entsprechende Hinweise für die Lärmaktionsplanung sollen im Herbst 2007 folgen.

3. Bisherige Erfahrungen mit der Lärminderungsplanung im Land Brandenburg seit 1993

Viele der jetzt in der Umgebungslärmrichtlinie formulierten Anforderungen an die Lärmkartie-rung und die Aktionsplanung sind im Land Brandenburg durch die Lärminderungsplanung gemäß § 47 a (alt) BImSchG bereits betrachtet worden. Auf den vorliegenden Ergebnissen und Erfahrungen gilt es jetzt aufzubauen.

Seit 1992 wurden in 58 Städten und Gemeinden des Landes Brandenburg bereits Lärmmin-derungspläne aufgestellt. Brandenburg war damit bundesweit Vorreiter in der Lärmminde-rungsplanung. Als Brandenburger Weg hat sich hierbei eine gesamtstädtische Betrachtung unter Verzahnung der Lärminderungsplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung und der Bauleit- bzw. Stadtentwicklungsplanung sowie in jüngster Vergangenheit mit der Luft-reinhalteplanung bewährt. In 50 Städten und Gemeinden wurden und werden diese Pläne durch Maßnahmen umgesetzt. In der Förderperiode 2000 bis 2006 förderte das MLUV in diesem Zusammenhang 38 Vorhaben mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung. Mittel in Höhe von etwa 7,5 Mio. Euro wurden eingesetzt. Investitionen in Höhe von etwa 14.6 Mio. Euro konnten mit dem vorrangigen Ziel der Lärminderung realisiert werden. Die Lebensqualität von etwa 8.000 Brandenburgerinnen und Brandenburgern hat sich hierdurch spürbar durch eine Lärmentlastung um mindestens 3 dB (A) verbessert. Wei-tere 11.000 Brandenburgerinnen und Brandenburger wurden um weniger als 3 dB (A) vom Umgebungslärm entlastet. Ein Teil der Maßnahmen wurde gleichzeitig mit dem Ziel der Ver-besserung der Luftqualität durchgeführt.

Mit dem gesamtstädtischen Planungsansatz konnte gezeigt werden, dass bei rechtzeitiger Abstimmung der verschiedenen städtischen Planungsziele Synergieeffekte nutzbar sind. Hierdurch wurden erhebliche Kosteneinsparungen gegenüber isolierten Einzelplanungen erreicht. Umsetzungsmaßnahmen entfalteten nicht nur im Hinblick auf die Lärminderung positive Wirkungen sondern immer auch in Bezug auf mehrere städtische Planungsziele.

Für die mit der Terminstellung 18.07.2008 bzw. 18.07.2013 durchzuführende Lärmaktions-planung sind diese Erfahrungen nun nutzbar. Das heißt aber auch, dass eine reine 1:1 - Um-setzung der Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie ohne einen gesamtstädtischen Planungsansatz nicht geeignet ist, die sich vielfältig anbietenden Synergieeffekte optimal zu nutzen.

4. „1:1- Umsetzung + Nutzung von Synergieeffekten“, die Strategie des Landes Brandenburg zur Lärmaktionsplanung

4.1. „1:1“ Umsetzung - Pflichten und Fristen

4.1.1. Lärmkartierung durch das Landesumweltamt

Gemäß § 47 c BImSchG sind bis zum 30.06.2007 in einer ersten Stufe für die Hauptverkehrsstraßen im Land Brandenburg mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke 16.000) und für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr Lärmkarten zu erstellen. Ballungsräume und Großflughäfen von für die Kartierung relevanter Größenordnung sind im Land Brandenburg im zu betrachtenden Zeitrahmen nicht vorhanden. Die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken übernimmt das Eisenbahnbundesamt. Die Aufgabe der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde dem Landesumweltamt Brandenburg zugewiesen. Teilleistungen werden durch externe Sachverständige erbracht. Die Lärmkarten werden den Anforderungen nach Anhang IV der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG bzw. der 34. BImSchV entsprechen und für die Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellt. Die Städte und Gemeinden erhalten bei allen mit der Lärmkartierung zusammenhängenden Fragen im Landesumweltamt, Abteilung TUS, Referat T2 Unterstützung.

Von kartierungspflichtigen Straßenabschnitten sind in der ersten Stufe der Lärmkartierung/Aktionsplanung 2007/2008 im Land Brandenburg 166 Städte und Gemeinden betroffen. Von Einwirkungen des Umgebungslärms auf dem Aufenthalt von Menschen dienende Gebäude ist in 140 Städten und Gemeinden auszugehen. Der Grad der Betroffenheit ist dabei sehr differenziert. 81 dieser Städte und Gemeinden befinden sich im Einwirkungsbereich einer Bundesautobahn ohne zusätzliche relevante Ortsdurchfahrten. In 59 Städten und Gemeinden befinden sich Ortsdurchfahrten/innerörtliche Straßen mit relevantem Verkehrsaufkommen. 42 dieser Städte und Gemeinden liegen zusätzlich im Einwirkungsbereich einer Bundesautobahn. Weitere 4 Gemeinden befinden sich im Einwirkungsbereich einer Haupteisenbahnstrecke, deren Kartierung durch das Eisenbahnbundesamt durchgeführt wird. Durch die Berücksichtigung aktueller Daten aus der Verkehrszählung und die detailliertere Betrachtung der tatsächlichen Lärmauswirkungen ist eine weitere Präzisierung der genannten Zahlen zu erwarten.

4.1.2. Aufstellen von Aktionsplänen durch die betroffenen Städte und Gemeinden

Für die kartierten Abschnitte sind gemäß § 47d BImSchG durch die Städte und Gemeinden bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Gleiches gilt zum 18.07.2013 in einer zweiten Stufe für alle Hauptverkehrsstraßen, d.h. für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, und alle Haupteisenbahnstrecken, d.h. für Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Die Festlegung von Maßnahmen in den Aktionsplänen liegt im Ermessen der Städte und Gemeinden. Dabei soll auch auf Prioritäten, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte ergeben, eingegangen werden. Neben Grenz- und Richtwerten, z.B. der Verkehrslärmschutzverordnung und der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97, sind auch Kriterien zu beachten, die auf gesicherten Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen beruhen.

Schwellenwerte, bei deren Überschreitung eine Aktionsplanung zwingend durchzuführen ist bzw. bei deren Unterschreitung eine Aktionsplanung verzichtbar ist, sind durch die Richtlinie 2002/49/EG bzw. durch die §§ 47 a bis f BImSchG nicht vorgesehen. Vielmehr gibt § 47 d BImSchG in Verbindung mit Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG für die Kartierung wie auch für die Aktionsplanung denselben Anwendungsbereich (Scope) vor. Die Regelungen verfolgen einen Managementansatz („Management of Environmental Noise“), der darauf abzielt,

Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln und ruhige Gebiete gegen die Zunahme von Lärm zu schützen. Eine Überschreitung von Grenzwerten oder von anderen Kriterien hat im Rahmen der Aktionsplanung erst für die Frage nach den Prioritäten bei der Festlegung von Maßnahmen Bedeutung, nicht jedoch für das Auslösen einer Aktionsplanung. Zu Schwellenwerten als Auslösekriterium für eine Aktionsplanung gibt es auch keine zwischen den Bundesländern abgestimmten Empfehlungen.

Bei bestehenden Lärmkonflikten ist eine Lärmaktionsplanung auch bei Lärmbelastungen unterhalb von bestehenden Grenz- oder Richtwerten notwendig. Umgekehrt kann eine Lärmaktionsplanung trotz Überschreitung von Grenz- oder Richtwerten verzichtbar sein, wenn keine Betroffenheiten und keine Konflikte bestehen.

Die Maßnahmen sollen für die wichtigsten in den Lärmkarten ausgewiesenen Bereiche gelten. Dies können auch ruhige Gebiete sein.

4.1.3. Mindestanforderungen an Aktionspläne

Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47 d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Danach müssen z.B. Angaben zur Beschreibung der örtlichen Situation und der Betroffenheiten und zu den daraus abgeleiteten Maßnahmevorschlägen enthalten sein. Die Randbedingungen zu deren Umsetzung und die erwarteten Wirkungen sind ebenfalls zu beschreiben.

Mindestanforderungen gemäß Anhang V

- eine Beschreibung der Hauptverkehrsstraße(n) bzw. Haupteisenbahnstrecke(n)
- die Benennung der für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zuständige Stelle
- die Benennung der anzuwendenden und zu beachtenden Rechtsgrundlagen
- die Benennung der geltenden und zu beachtenden Grenzwerte
- eine Zusammenfassung der Daten der zu Grunde liegenden Lärmkarte(n)
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind sowie die Benennung von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- das Protokoll der öffentlichen Anhörung zum Vorschlag für den Lärmaktionsplan
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung
- die für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen, einschließlich der zum Schutz ruhiger Gebiete geplanten Maßnahmen
- die langfristige Strategie
- finanzielle Informationen (falls verfügbar) zu Finanzmitteln, zur Kostenwirksamkeitsanalyse, zur Kosten-Nutzen-Analyse
- geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes
- Aktionspläne sollen Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen enthalten

Darüber hinaus müssen Aktionspläne diejenigen Angaben enthalten, die gemäß Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission übermittelt werden müssen. Diese Informationen benötigt das MLUV von den einzelnen Städten und Gemeinden spätestens zum 18.07.2008. Die Städte und Gemeinden werden hierzu rechtzeitig informiert.

Mindestanforderungen gemäß Anhang VI zur Übermittlung an die EU- Kommission

- Aktionspläne müssen eine allgemeine Beschreibung der Straßen oder Eisenbahnstrecken hinsichtlich der Lage und der Größe sowie Angaben über das Verkehrsaufkommen enthalten.
- Aktionspläne müssen eine Beschreibung der Umgebung hinsichtlich des Charakters als Ballungsraum, Dorf, ländliche Gegend oder nicht ländliche Gegend sowie Informationen über die Flächennutzung und andere Hauptlärmquellen enthalten.
- Es sind Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen zu benennen.
- Es sind die verwendeten Berechnungs- und Messmethoden zu nennen.
- Aktionspläne müssen die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) enthalten, die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen der in vier Metern Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade gemessene Lärmindex L_{den} in dB in folgenden Bereichen liegt: 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, 70 - 74, >75. Zusätzlich sollte – gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind – angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm oder einer ruhigen Fassade wohnen.
- Aktionspläne müssen die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) enthalten, die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen der Lärmindex L_{night} in dB in vier Metern Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50 - 54, 55 - 59, 60 - 64, 65 - 69, >70, fakultativ 45 - 49. Zusätzlich sollte – gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind – angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm oder einer ruhigen Fassade wohnen.
- Aktionspläne müssen die Gesamtfläche mit den L_{den} - Werten von über 55, 65 bzw. 75 dB, die geschätzte Gesamtzahl der Wohnungen in jedem dieser Gebiete und die geschätzte Gesamtzahl der dort lebenden Menschen (jeweils auf die nächste Hunderterstelle gerundet) enthalten.
Es ist eine Karte mit den Standorten von Dörfern und Städten innerhalb der 55 dB- bzw. 65 dB-Linien zur erstellen und beizufügen.
- Es ist eine Zusammenfassung des Aktionsplanes von nicht mehr als 10 Seiten zu erstellen und beizufügen.

4.2. Strategie des Landes Brandenburg „Nutzung von Synergieeffekten“ – Chancen und Möglichkeiten

Die Handlungsstrategie des Landes ist im Kontext mit dem sich bundesweit entwickelnden Erkenntnisprozess zu betrachten. Sie ist insofern nicht abschließend. Insbesondere mit dem Vorliegen erster Ergebnisse der Lärmkartierung in den Bundesländern werden neue Impulse in der bundesweiten Diskussion zum Vorgehen bei der Aktionsplanung erwartet. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass der Länderausschuss für Immissionsschutz bis zum Herbst des Jahres 2007 „Hinweise zur Lärmaktionsplanung“ vorlegt. Diese Hinweise werden die Handlungsstrategie des Landes Brandenburg ergänzen. Die in der ersten Stufe der Lärmkartierung/Aktionsplanung 2007/08 gewonnenen Erkenntnisse werden zudem eine Überarbeitung der Handlungsstrategie in Hinblick auf die Umsetzung der zweiten Stufe 2012/13 erfordern.

4.2.1 Erforderliche Handlungsschritte zur Umsetzung der Aktionsplanung

Die folgenden Handlungsschritte sind für eine erfolgreiche Aktionsplanung jeweils zu durchlaufen:

- Übergabe der Ergebnisse der Lärmkartierung durch das Landesumweltamt Brandenburg an die Städte und Gemeinden,
- Auswertung der Lärmkartierung hinsichtlich der Höhe der örtlichen Lärmbelastung, der Größe des betroffenen Gebietes und der Anzahl der Wohnungen und der betroffenen Menschen in jeder Stadt bzw. Gemeinde, Einschätzung des Grades der Betroffenheit von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, hierzu fachliche Unterstützung durch das LUA, im Einzelfall ergänzende Betrachtungen einschließlich Berechnungen durch das LUA in Amtshilfe,
- Analyse des Regelungsbedarfs zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen durch die betroffenen Städte und Gemeinden, Unterstützung durch das LUA,
- Entscheidung über den Umfang und die Tiefe der Aktionsplanung durch die betroffenen Städte und Gemeinden, Unterstützung durch das LUA,
- Erarbeitung von Vorschlägen für Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen in Verantwortung der Städte und Gemeinden im Rahmen ihres Ermessens, Berücksichtigung des Vorhandenseins mehrerer Lärmquellen und Prioritätensetzung in Abhängigkeit von der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder Prüfkriterien,
- Beteiligung der Öffentlichkeit durch die Städte und Gemeinden,
- Beschlussfassung durch die Städte und Gemeinden,
- Erfüllung der Berichtspflichten durch Übergabe der notwendigen Informationen an das MLUV, Weitergabe über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an die EU- Kommission,
- erneutes Durchlaufen der Handlungsschritte im Rahmen der Kartierung und Aktionsplanung zu allen Hauptverkehrsstraßen 2012/13

Ausgangspunkt der Formulierung von Handlungskriterien für die Umsetzung der Aktionsplanung ist die Überzeugung, dass eine reine 1:1 Umsetzung der Mindestanforderungen an die Lärmkartierung und die Aktionsplanung gerade vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen nicht unbedingt die effektivste und kostengünstigste Lösung darstellt. Mit einer reinen 1:1- Umsetzung der Mindestanforderungen allein ist für die vom Umgebungslärm betroffenen Menschen ein optimales Ergebnis nicht zu erreichen. Daher ist es notwendig, die Aufgabe der Lärmaktionsplanung so anzugehen, dass unter Nutzung von Synergieeffekten eine größtmögliche entlastende Wirkung für die von Umgebungslärm Betroffenen erzielt wird. An die positiven Erfahrungen mit der Lärminderungsplanung gemäß § 47 a (alt) BImSchG seit 1992 soll dabei angeknüpft werden. Hierzu sollen die folgenden Kriterien als Bestandteil der zukünftigen Handlungsstrategie des Landes Brandenburg dienen:

4.2.2. Handlungskriterien für die Umsetzung der Aktionsplanung

a) Kriterien zur Einschätzung des Handlungsbedarfs

Ab dem 30.06.2007 werden den Städten und Gemeinden die Ergebnisse aus der Lärmkartierung durch das Landesumweltamt Brandenburg schrittweise zur Verfügung gestellt. Zusammen mit dort bereits vorhandenen Informationen sind die Städte und Gemeinden in der Lage einschätzen, inwieweit Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, einschließlich des Schutzes ruhiger Gebiete, geregelt werden müssen. Da die entsprechenden Aktionspläne in der ersten Stufe bis zum 18.07.2008 aufzustellen sind, ist, soweit ein Regelungsbedarf besteht, ohne Zeitverzug in die Aktionsplanung einzutreten. Als Hilfestellung für die Einschätzung der

Dringlichkeit des Handlungsbedarfs sollen den Städten und Gemeinden folgende Kriterien dienen:

Prioritätensetzung hinsichtlich des Handlungsbedarfs

- Für die Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird ein Prüfwert definiert, bei dessen Überschreitung in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung bei dauerhafter Exposition gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen sind. Als Prüfwert soll im Land Brandenburg ein Mittelungspegel in Höhe von 65 dB (A) tags bzw. 55 dB (A) nachts, angewendet werden. Einer Überschreitung dieses Wertes sollte durch das Instrument der Lärmaktionsplanung immer entgegengewirkt werden.
- Bei Lärmkonflikten kann eine Lärmaktionsplanung auch bei niedrigerer Lärmbelastung sinnvoll sein. Die Sicherung des Kur- und Erholungsstatus betroffener Städte oder Gemeinden ist in diesem Zusammenhang zu beachten.
- Bestehen keine Betroffenheiten und keine Konflikte, kann die Lärmaktionsplanung u.U. auch bei Überschreitung des Prüfwertes verzichtbar sein.
- Die erstellten Lärmkarten werden hinsichtlich der Anzahl der betroffenen Menschen, der Höhe der Lärmbelastung (einschließlich der Überschreitung von Grenz- und Richtwerten) und der Größe und Komplexität des jeweils von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen betroffenen Gebietes im Landesumweltamt ausgewertet. Ziel ist es, den Prozess der Aufstellung von Lärmaktionsplänen in den Städten und Gemeinden unter Beachtung von Prioritäten zielgerichtet zu initiieren und fachlich zu begleiten sowie den Einsatz von Fördermitteln für Umsetzungsmaßnahmen zu koordinieren.

Soweit zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ein Aktionsplan aufgestellt wird, muss auch der Berichtspflicht des Landes gemäß Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie entsprochen werden. Für die Planung der Abläufe in den Städten und Gemeinden müssen diese rechtzeitig und wiederholt darauf hingewiesen werden, dass die entsprechenden Informationen dem MLUV bis spätestens 18.07.2008 zu übermitteln sind.

b) Empfehlung eines gesamtstädtischen Planungsansatzes

Ausgehend von den positiven Erfahrungen, die im Land Brandenburg mit der Lärmminde-
rungsplanung gemäß § 47 a (alt) BImSchG als gesamtstädtischen Planungsansatz seit 1992
gemacht wurden, sollte die durch die Umgebungslärmrichtlinie vorgegebene Aufgabenstel-
lung für weitere Schritte in diese Richtung genutzt werden. Die jetzt anstehende Lärmakti-
onsplanung sollte wie bislang als gesamtstädtische Aktionsplanung in Verknüpfung mit der
Verkehrsentwicklungsplanung, Bauleit- bzw. Stadtentwicklungsplanung und ggf. Luftreinhal-
teplanung durchgeführt werden. Soweit Städte und Gemeinden bislang keine gesamtstädti-
sche integrierte Lärmminde-
rungsplanung durchgeführt hatten oder die bestehende Lärm-
minderungsplanung für die Regelung der ermittelten Lärmprobleme und Lärmauswirkungen
nicht mehr anwendbar ist, ist die Planung jetzt in Angriff zu nehmen. Dabei wird schon jetzt
darauf hingewiesen, dass in der zweiten Stufe der Aktionsplanung 2013 ein erweiterter Un-
tersuchungsraum zu betrachten ist. Es kann daher sinnvoll sein, Straßenabschnitte mit ei-
nem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (Durchschnittliche Tägli-
che Verkehrsstärke 8000), die erst 2012 kartierungspflichtig sein werden, in ihren Lärmaus-
wirkungen bereits jetzt mit zu betrachten.

Die 58 Städte oder Gemeinden, die in den vergangenen Jahren bereits gesamtstädtische
Lärmminde-
rungspläne erarbeitet haben, können, soweit diese in ihren wesentlichen Teilen

noch anwendbar sind, an die Stelle einer kompletten Neuplanung zunächst die Ergänzung und Anpassung der vorhandenen Planung an die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung vornehmen. Die Vorgaben aus den Anhängen zur Umgebungslärmrichtlinie, insbesondere zur Berichtserstattung, sind bei dieser Vorgehensweise ebenfalls einzuhalten. Eine erneute Planung müsste spätestens 2013 erfolgen.

Wenn die festgestellten Lärmprobleme und Lärmauswirkungen absehbar durch punktuelle oder auf eine Einzelquelle bezogene Maßnahmen geregelt werden können oder wenn der Gestaltungsspielraum der Stadt oder Gemeinde erheblich reduziert ist, kann auch eine aufwandsoptimierte, an Einzelmaßnahmen orientierte Aktionsplanung sinnvoll sein. Dies ist zum Beispiel bei der Erwägung von Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen der Fall. Die Umsetzung solcher Maßnahmen kann in Verantwortung des Landesbetriebes Straßenwesen erfolgen, ist aber auch in Finanzierung durch die Stadt oder Gemeinde oder durch Dritte (z.B. im Rahmen von Bauinvestitionen) möglich. Daneben können auch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Frage kommen. Für die betroffenen Städte oder Gemeinden wird sich die Aktionsplanung möglicherweise auf die genannten Maßnahmen reduzieren, sofern die erforderlichen Voraussetzungen vorliegen. Einer Überarbeitung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (für die Lärmsanierung) sowie der Lärmschutzrichtlinien StV (für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen) im Rahmen des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes 2007 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kommt in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung zu. Erweiterte Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung des Straßenverkehrslärms, zumindest soweit sie in Lärmaktionsplänen beschlossen sind, werden im Rahmen dieser Überarbeitung allgemein gefordert und erwartet.

Ähnlich stellt sich die Problematik auch für die nur durch Haupteisenbahnstrecken berührten Gemeinden dar.

c) Nutzung von Synergieeffekten

Für die Wahl des gesamtstädtischen Planungsansatzes spricht die Möglichkeit verschiedene Synergieeffekte zu nutzen. Diese reduzieren erfahrungsgemäß nicht nur die Kosten gegenüber isolierten Einzelplanungen sondern ermöglichen auch inhaltlich miteinander abgestimmte Lösungen mit breiter Wirkung. Mit einem gesamtstädtischen Planungsansatz können insbesondere folgende Synergieeffekte nutzbar gemacht werden:

Rückgriff auf Vorhandenes - Durch die Fortschreibung bereits bestehender Lärminderungspläne nach § 47 a (alt) BImSchG bzw. kombinierter Luftreinhalte-/Lärminderungspläne werden die bereits geleisteten Vorarbeiten sinnvoll genutzt. Durch Vermeidung von Doppelbearbeitung kann der Aufwand verringert werden.

integrierter Planungsansatz - Die aktuelle Pflicht zur wiederkehrenden Lärmaktionsplanung - in der ersten Stufe zum 18.07.2008, dann zum 18.07.2013 und weiter alle 5 Jahre - sollte integraler Bestandteil der permanenten kommunalen Planungstätigkeit werden. Dabei können durch Verzahnung mit der Verkehrsentwicklungs- bzw. Stadtentwicklungsplanung, der Bauleit-, sowie ggf. der Luftreinhalteplanung isolierte Einzelplanungen überwunden und Synergieeffekte, z.B. durch Schaffung und Verwendung einer einheitlichen Datenbasis, nutzbar gemacht werden.

Synchronisierung der Einzelplanungen – Der integrierte Planungsansatz und der wiederkehrende Charakter der Lärmaktionsplanung – 18.07.2008, 18.07.2013 und weiter alle 5 Jahre – sollten als Chance dazu genutzt werden, die unterschiedlichen Überarbeitungszyklen der Einzelplanungen im Rahmen eines integrierten Planungsansatzes zu synchronisieren und mit den terminlichen Erfordernissen der Umgebungslärmrichtlinie abzugleichen. Mit der Akti-

onsplanung 2008 könnte diese Synchronisierung eingeleitet werden. Mit der Aktionsplanung 2013 sollte sie vollendet werden.

Vorgriff auf Zukünftiges – Bei der Aktionsplanung 2008 sollten die erweiterten Anforderungen an die Aktionsplanung 2013 nicht außer Acht gelassen werden. Geplante Maßnahmen sollten möglichst schon jetzt die erweiterte Aktionsplanungspflicht 2013 berücksichtigen. Widersprüche mit Ergebnissen der Lärmkartierung und der Aktionsplanung der zweiten Stufe 2012/13 auf Grund von heute schon erkennbaren Lärmproblemen und Lärmauswirkungen können so vermieden werden. Durch zusätzliche Kartierungsarbeiten, die freiwillig von den Städten und Gemeinden zu leisten wären, und einen erweiterten Ansatz für die Aktionsplanung könnten zusätzliche Kosten 2013 vermieden werden. Soweit möglich, werden die Städte und Gemeinden bei einer solchen Herangehensweise durch das Landesumweltamt mit fachlicher Unterstützung, die auch eine Nachkartierung bestimmter Straßenabschnitte umfassen kann, begleitet. Hierzu ist es sinnvoll, dass die Städte und Gemeinden feste Ansprechpartner benennen bzw. mit den erforderlichen Fachleuten besetzte Arbeitsgruppen bilden.

Gestaltung der städtischen Umwelt als Standortfaktor – Faktoren, wie attraktive Lebensbedingungen durch ein ruhiges Wohnumfeld, einen stadtverträglich gestalteten Verkehr und eine entwickelte Innenstadtfunktion, tragen zur allgemeinen Zufriedenheit mit den örtlichen Lebensumständen bei. Als Standortfaktor können sie, insbesondere vor dem Hintergrund der bekannten demografischen Risiken, ein beachtliches Potential für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Städte und Gemeinden entfalten. Die wiederkehrende Lärmaktionsplanung bietet als Gestaltungsinstrument die Möglichkeit, diesen Standortfaktor zu stärken. Sie ist dabei auch Instrument der Gestaltung und Mitbestimmung durch die örtliche Bevölkerung. Um Erholungsfunktionen in den Städten und Gemeinden zu erhalten, sind im Zusammenhang mit der Aktionsplanung auch ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie zu schützen. Besonders für Kur- und Erholungsorte sichert dies einen unverzichtbaren Standortvorteil. Die Aktionsplanung sollte gerade in diesem Zusammenhang auch bei Unterschreitung von Grenz- und Richtwerten durchgeführt werden.

d) Förderung von Umsetzungsmaßnahmen aus Mitteln der Europäischen Union

Das Land Brandenburg wird für die Förderperiode 2007 -2013 die bisherige „Richtlinie zur Förderung von Vorhaben des Immissionsschutzes und zur Begrenzung energiebedingter Umweltbelastungen“ fortschreiben. Wie in den vergangenen Jahren werden Mittel der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung EFRE zur Förderung von Umsetzungsmaßnahmen auf Antrag eingesetzt. Die Aufstellung von Aktionsplänen wird Voraussetzung zur Nutzung der Fördermittel sein.

Bei der Förderung von Umsetzungsmaßnahmen aus aufgestellten Lärmaktionsplänen soll die Förderung prioritär dort erfolgen, wo der ermittelte Grad der Betroffenheit am größten ist.

5. Zusammenfassung

Die durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie formulierten Anforderungen an die Lärmkartierung und Aktionsplanung sind Ausdruck eines gewachsenen Bewusstseins um die gesundheitlichen, sozialen und ökonomischen Risiken, die durch den Umgebungslärm verursacht werden. Sie sind auch Ausdruck eines gesteigerten Stellenwertes der Problematik in der Politik und in der öffentlichen Wahrnehmung.

Damit bietet sich für die Städte und Gemeinden, die Chance, diese Aufgabe nicht nur als notwendige Pflicht, sondern auch als Gestaltungsinstrument für eine lebenswerte und attraktive städtische Umwelt zu nutzen. Dies kann zu einer höheren Zufriedenheit der Einwohner

mit ihren Lebensumständen, zu einer stärkeren Identifikation der Einwohner mit ihrer Stadt oder Gemeinde, zu mehr bürgerschaftlichen Engagement, zu positiven sozialen und wirtschaftlichen Folgen und so zu Erhalt oder Herausbildung von echten Standortvorteilen beitragen.

Die im Land Brandenburg bereits gemachten positiven Erfahrungen mit der Lärmminde-
rungsplanung gemäß § 47 a (alt) BImSchG als gesamtstädtischen Planungsansatz sind hier-
bei zu nutzen. Dies gilt ebenso für mögliche Synergieeffekte, insbesondere durch eine Ver-
zahnung mit der Verkehrsentwicklungsplanung und der Bauleit- bzw. Stadtentwicklungspla-
nung sowie ggf. der Luftreinhalteplanung.

Auf vorhandene Vorarbeiten kann zurückgegriffen werden. Bei punktuellen Lärmproblemen
und Lärmauswirkungen oder bei erheblich reduziertem Gestaltungsspielraum kann eine auf-
wandsoptimierte, an Einzelmaßnahmen orientierte Aktionsplanung sinnvoll sein.

Entsprechend dem sich wiederholenden Charakter soll die Lärmaktionsplanung ein fester
Bestandteil der städtischen und gemeindlichen Planungstätigkeit werden.

Das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz sowie das Lan-
desumweltamt Brandenburg werden im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten die Städte
und Gemeinden bei der Lösung Ihrer mit der Lärmaktionsplanung zusammenhängenden
Aufgaben fachlich und finanziell unterstützen.