

EU-Umgebungslärmrichtlinie – Umsetzung in Sachsen

1. Regelungsinhalt der EU-Richtlinie

Im Jahr 2005 wurde die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie) in deutsches Recht umgesetzt.

Danach sind unabhängig von der Gebietseinstufung

- die Lärmbelastung entlang von Hauptlärmquellen und in Ballungsräumen in Lärmkarten (Abb. 1) grafisch darzustellen,
- die daraus resultierenden Lärmbetroffenheiten in der Bevölkerung zu ermitteln,
- diese Ergebnisse der Öffentlichkeit bekannt zu machen und
- in Lärmaktionsplänen geeignete Maßnahmen zur Lärminderung festzuschreiben und längerfristig umzusetzen.

Zu untersuchende Bereiche sind

- Ballungsräume,
- Hauptverkehrsstraßen,
- Haupteisenbahnstrecken,
- Umgebung von Großflughäfen.

Tab. 1: Gesetzliche Termine und Untersuchungsumfang

Quelle	Lärmkarten bis	Lärmaktionspläne bis
Ballungsraum		
> 250.000 Einwohner	30.06.2007	18.07.2008
> 100.000 Einwohner	30.06.2012 *)	18.07.2013 *)
Hauptverkehrsstraßen		
> 6 Mio KfZ/Jahr	30.06.2007	18.07.2008
> 3 Mio KfZ/Jahr	30.06.2012 *)	18.07.2013 *)
Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge/Jahr	30.06.2007	18.07.2008
> 30.000 Züge/Jahr	30.06.2012 *)	18.07.2013 *)
Großflughäfen		
> 50.000 Bewegungen/Jahr	30.06.2007 *)	18.07.2008 *)

*) und danach alle fünf Jahre

2. Zuständigkeiten in Sachsen

Zuständig für die Erarbeitung der Lärmkarten und Aufstellung der Lärmaktionspläne sind die Städte und Gemeinden. Für die Kartierung entlang von Schienenwegen des Bundes liegt die Zuständigkeit beim Eisenbahn-Bundesamt. Aufgabe des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) ist es, den Bestand der kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen, Ballungsräume und Großflughäfen zu jeweils gesetzlich festgelegten Terminen zu erfassen und über das Umweltbundesamt an die EU zu übermitteln. Gleiches gilt für die durch die Städte und Gemeinden erarbeiteten Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung. Auch diese sind nach einem einheitlich vorgegebenen Schema zu melden.

3. Lärmkartierung

Lärmkarten werden ausschließlich berechnet. Grundlage dafür bilden einheitlich vorgegebene Berechnungsvorschriften für die Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenver-

kehr, Flugverkehr ...) sowie für die Ermittlung der Anzahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser. Für die Erstellung des akustischen Berechnungsmodells werden umfangreiche Eingangsdaten benötigt (z.B. Lage- und Höhendaten des Geländes und der Bebauung, Fahrzeugaufkommen, Schwerverkehrsanteil, Geschwindigkeiten, Fahrhahnoberflächen, Einwohnerzahlen pro Gebäude usw.).



Abbildung 1: Visualisierung der Geräuschbelastung in einer Lärmkarte

3.1. Situation in Sachsen

Der Freistaat Sachsen unterstützte die Gemeinden bei dieser Aufgabe. Über den Sächsischen Städte- und Gemeindetag konnten sich die Gemeinden an einer landeszentralen Lärmkartierung beteiligen und das LfULG mit der Organisation und Durchführung der Lärmkartierung beauftragen. Die Finanzierung erfolgte über eine streckenbezogene Umlage, die von den teilnehmenden Gemeinden erhoben wurde. Rund 90% der kartierungspflichtigen Gemeinden entlang von Hauptverkehrsstraßen haben von diesem Angebot Gebrauch gemacht. Alle übrigen Gemeinden sind zur Kartierung in eigener Verantwortung verpflichtet. Hierfür wurden ihnen landeszentral vorhandene Eingangsdaten zur weiteren Nutzung und allgemeine Hilfestellungen per Internet kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Die Kartierungspflicht 2012 umfasste (Abb. 2):

- die drei Ballungsräume Dresden, Leipzig und Chemnitz,
- 1.450 km Hauptverkehrsstraßen in 220 Gemeinden, davon rund 130 km in Dresden und Chemnitz außerhalb des jeweiligen Ballungsraumgebietes
- ca. 360 km Haupteisenbahnstrecken sowie
- den Flughafen Leipzig/Halle.

3.2. Ergebnisse der Lärmkartierung

Für alle teilnehmenden Gemeinden liegen detaillierte Lärmkarten für den 24-Stunden-Tag (L_{DEN}) sowie für den Nachtzeitraum (L_{night}) vor. Auch die eigenverantwortlich kartierenden Städte und Gemeinden haben mehrheitlich ihre Kartierung abgeschlossen. Die Lärmkarten wurden vom LfULG an das Umweltbundesamt zur Weiterleitung an die EU-Kommission übermittelt. Sie werden auf Wunsch der Gemeinde durch das LfULG zentral im Internet veröffentlicht. In Tabelle 2 sind die im Rahmen der Lärmkartierung 2012 ermittelten Betroffenenzahlen für den Straßenverkehr dargestellt.

4. Lärmaktionsplanung

Die Lärmkarten sind ein wichtiges Hilfsmittel für die Lokalisierung der Lärmbrennpunkte und zur Quantifizierung der Betroffenheit insbesondere durch gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen. Sie bilden die Basis für die sich anschließende Lärmaktionsplanung. Ein Lärmaktionsplan ist dann zu erarbeiten, wenn im Rahmen einer Vorprüfung erhebliche Lärmbetroffenheiten festgestellt werden.

In den Lärmaktionsplänen sind geeignete Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verminderung der Lärmbelastung festzuschreiben. Die Lärmaktionsplanung ist ein wichtiges fachübergreifendes Instrument, um die Belange des Lärmschutzes möglichst bei allen Planungen im Infrastruktur- und Umweltbereich zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird das Thema „Lärmbelastung“ im Bewusstsein der Bevölkerung und der politischen Entscheidungsträger verankert.

Nutzen und Vorteile der Lärmaktionsplanung:

- Gesundheitsschutz und -vorsorge
- Reduktion der Geräuschbelastung
- Verbesserung des Wohnumfelds und Erhöhung der Lebensqualität in der Gemeinde
- Erhöhung des Grundstückswertes und Verbesserung der Immobilienvermarktung
- Aufwertung der Gemeinde als Wohn- und Investitionsstandort
- Schutz ruhiger Gebiete vor Verlärmung
- festgeschriebene Grundlage zum Lärmschutz als Basis für kommunale Planungen
- Synergieeffekte in Verbindung mit anderen Fachplanungen (Luftreinhalteplanung, Verkehrsentwicklungsplanung, Bauleitplanung, städtebauliche Entwicklungskonzepte)

Auch bei dieser Aufgabe werden die Gemeinden vom Land unterstützt.

5. Ausblick

Für die Umsetzung von Minderungsmaßnahmen sind umfangreiche Abstimmungen mit beteiligten Behörden und ein langer Planungshorizont notwendig. Eine qualifizierte Lärmaktionsplanung, die in enger Verzahnung mit anderen kommunalen Planungsinstrumenten erfolgt, bietet die Chance, die Lärmsituation in Städten und Gemeinden nachhaltig zu verbessern und damit zur Steigerung der urbanen Lebensqualität beizutragen. Damit wird zugleich sichergestellt, dass sich die Gemeinden dauerhaft mit dieser gesundheitsrelevanten Aufgabe befassen.

Tab. 2: Lärmbetroffenheiten in Sachsen (Straßenverkehr)

Betroffene 2012	
Ballungsräume Straßenverkehr	
L _{DEN} ab 55 dB(A)	214.256
L _{DEN} ab 65 dB(A)	64.250
L _{night} ab 45 dB(A)	242.859
L _{night} ab 55 dB(A)	72.768
Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume	
L _{DEN} ab 55 dB(A)	95.459
L _{DEN} ab 65 dB(A)	27.476
L _{night} ab 45 dB(A)	117.579
L _{night} ab 55 dB(A)	31.991
Hauptverkehrsstraßen insgesamt	
L _{DEN} ab 55 dB(A)	309.715
L _{DEN} ab 65 dB(A)	91.726
L _{night} ab 45 dB(A)	360.438
L _{night} ab 55 dB(A)	104.759

Lärmkartierung 2012 - Untersuchungsumfang in Sachsen

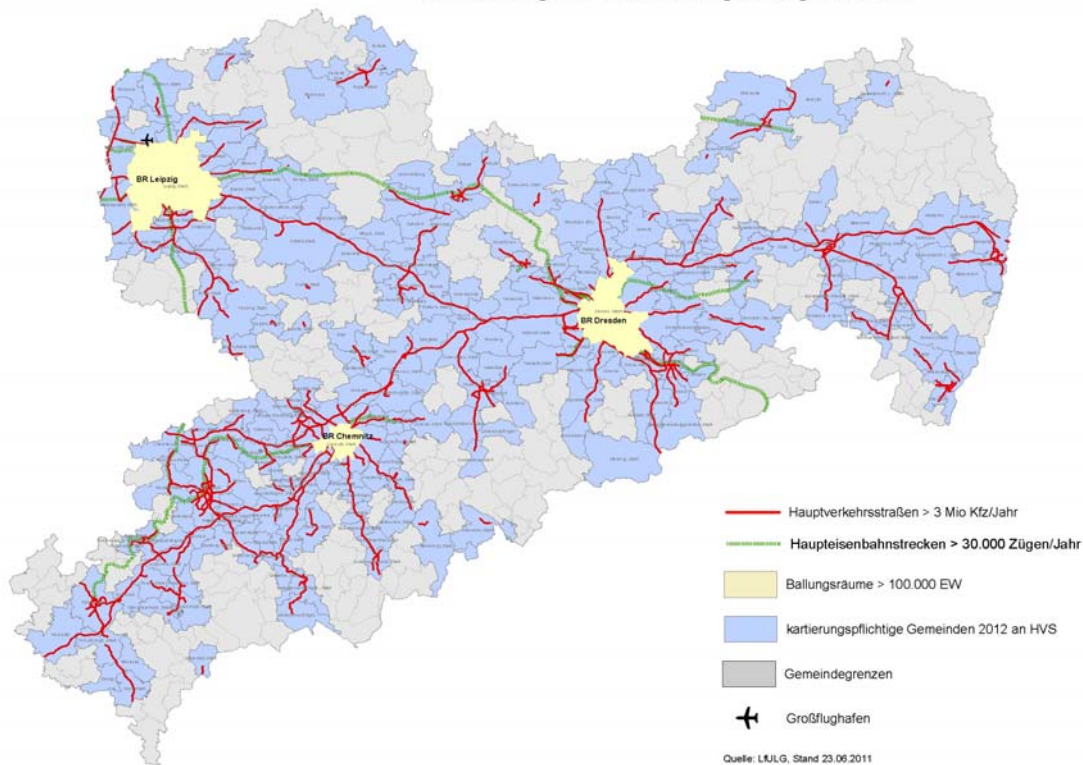


Abbildung 2: Kartierungsumfang in Sachsen 2012