

Umgebungslärmrichtlinie

Letzte Änderung: 12.02.2010

Am 18. Juli 2002 trat die „[Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm PDF / 278 KB](#)“ mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft. Damit hat die Europäische Gemeinschaft den - mit dem Grünbuch „[Künftige Lärmschutzpolitik PDF / 347 KB](#)“ skizzierten - Weg in Richtung rechtlicher Regelungen - auch im Bereich der Geräuschimmissionen in der Umwelt - beschritten.

Das grundsätzliche Ziel der Richtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht.“ Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Ermitteln der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach - für die Mitgliedstaaten gemeinsamen – Bewertungsmethoden;
2. Sicherstellen der Information für die Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
3. Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten auf Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und – insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann – zu verhindern, zu mindern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Weiterhin soll die Richtlinie eine Grundlage zur Weiterentwicklung und Ergänzung der Maßnahmen zur Geräuschemission der wichtigsten Lärmquellen bilden und die Europäische Kommission über die Belastung durch Umgebungslärm in den Mitgliedsstaaten informieren.

Die Umgebungslärmrichtlinie ging mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht über. Der sechste Teil des BImSchG „[Lärminderungsplanung PDF / 75 KB](#)“ umfasst nun die Paragraphen 47a bis 47f und beinhaltet - neben Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen - Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Auf der Grundlage des § 47f BImSchG veröffentlichte das Bundesgesetzblatt am 15. März 2006 die „[Verordnung über die Lärmkartierung – 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung \(BImSchV\) PDF / 431 KB](#)“. Die 34. BImSchV gilt für die Kartierung von Umgebungslärm und konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c des BImSchG. Sie beinhaltet neben der Definition der zu verwendenden Lärmindizes und Aussagen zur Datenerhebung sowie Datenübermittlung auch detaillierte Anforderungen an die Ausarbeitung von Lärmkarten. Weiterhin sind Aussagen zur Information der Öffentlichkeit und zur Übermittlung der Lärmkarten enthalten.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung passte Deutschland die vorhandenen nationalen Verfahren an die Erfordernisse der Richtlinie an. Die „[Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm PDF / 2,49 MB](#)“ vom 22. Mai 2006 veröffentlichte der Bundesanzeiger:

1. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
2. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)
3. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF)

4. Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI)

Die Ermittlung der Belastetenzahlen erfolgt nach der "[Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm \(VBEB\) PDF / 195 KB](#)".

Auf der 112. Sitzung der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz verabschiedeten die Teilnehmer und Teilnehmerinnen zusätzliche „[Hinweise zur Lärmkartierung PDF / 193 KB](#)“. Diese Hinweise sollen die Rechtsvorschriften inhaltlich erläutern und – sofern nach den geltenden Rechtsvorschriften Interpretations- oder Ermessensspielräume für den Vollzug bestehen – eine einheitliche Auslegung und Durchführung der §§ 47a - f BImSchG und der 34. BImSchV durch die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden gewährleisten.

In einer ersten Stufe waren für alle Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern bis spätestens zum 30. Juni 2007 Lärmkarten zu erstellen. Dies gilt auch für Orte in der Umgebung von

1. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr,
2. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und
3. Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr.

In Deutschland waren dies in der ersten Stufe:

- 27 Ballungsräume ([siehe Abb. „Lage der Ballungsräume, für die nach der Umgebungslärmrichtlinie in 2007 Lärmkarten und in 2008 Lärmaktionspläne erstellt werden müssen“](#)),
- 17 000 km Hauptverkehrsstraßen,
- 4 400 km Haupteisenbahnstrecken und
- 9 Großflughäfen ([siehe Abb. „Lage der Großflughäfen, für die nach der Umgebungslärmrichtlinie in 2007 Lärmkarten und in 2008 Lärmaktionspläne erstellt werden müssen“](#)).

Die Öffentlichkeit ist über die Belastung durch Umgebungslärm und seine Auswirkungen in allgemein verständlicher Weise zu informieren.

Die Kartierung ist dabei Aufgabe der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Kartierung der Haupteisenbahnstrecken obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für ganz Deutschland.

Zur Beschreibung der Lärmbelastung der Bevölkerung werden europaweit einheitlich zwei Indizes verwendet:

- Zur Beschreibung für die allgemeine Belästigung der Tag-Abend-Nacht-Index L_{DEN} . Hierbei handelt es sich um einen 24-Stunden-Mittelungspegel, welcher den Tagzeitraum (6-18 Uhr), den Abendzeitraum (18-22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) aufgrund der unterschiedlichen Ruhebedürfnisse in diesen Zeiträumen entsprechend gewichtet.
- Zur Beschreibung für Schlafstörungen der Nachtlärmindex L_{Night} . Hierbei handelt es sich um einen Mittelungspegel, welcher den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) umfasst.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung der ersten Stufe zeigen, dass weite Teile der Bevölkerung von hohen Lärmbelastungen

- in den großen Ballungsräumen ([siehe Tab. „Belastung der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm in den Ballungsräumen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie“](#)),
- in der Umgebung der Großflughäfen ([siehe Tab. „Belastung der Bevölkerung durch Flugverkehrslärm in der Umgebung der Großflughäfen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie“](#)) und
- entlang der großen Hauptverkehrswege ([siehe Tab. „Belastung der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm entlang von Hauptverkehrsstraßen und in den Ballungsräumen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie“](#), [Abb. „Belastung der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm entlang von Hauptverkehrsstraßen und in den Ballungsräumen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index“](#) und [Abb. „Belastung der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm entlang von Hauptverkehrsstraßen und in den Ballungsräumen der 1. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, Nachtlärmindex“](#)) betroffen sind.

Die detaillierten Ergebnisse sowie die grafische Darstellung der Lärmbelastung sind über die Internetportale der Bundesländer bzw. des Eisenbahn-Bundesamt verfügbar.

Auf der Grundlage der erstellten Lärmkarten waren bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne (Lärminderungspläne) auszuarbeiten, mit denen „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen“ – einschließlich der Lärminderung – geregelt werden. Bei der Erstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und über getroffene Entscheidungen zu unterrichten. Hierfür sind angemessene Fristen für jede Phase der Mitwirkung vorzusehen.

Die Lärmaktionsplanung liegt ausschließlich in der Verantwortung der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden.

In einer zweiten Stufe ist die Lärmkartierung (bis 30. Juni 2012) und Lärmaktionsplanung (bis 18. Juli 2013) auf Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern zu erweitern. Dies gilt auch für Orte in der Umgebung von

1. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr,
2. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr und
3. Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr.

In Deutschland werden in der zweiten Stufe:

- 71 Ballungsräume ([siehe Abb. „Lage der Ballungsräume, für die nach der Umgebungslärmrichtlinie in 2012 Lärmkarten und in 2013 Lärmaktionspläne erstellt werden müssen“](#)),
- 45 000 km Hauptverkehrsstraßen ([siehe Abb. „Länge der Hauptverkehrsstraßen in den Bundesländern, für die nach der Umgebungslärmrichtlinie in 2012 Lärmkarten und in 2013 Lärmaktionspläne erstellt werden müssen“](#)),
- 13 700 km Haupteisenbahnstrecken und
- 11 Großflughäfen ([siehe Abb. „Lage der Großflughäfen, für die nach der Umgebungslärmrichtlinie in 2012 Lärmkarten und in 2013 Lärmaktionspläne erstellt werden müssen“](#))

hinsichtlich der Lärmbelastung untersucht und ggf. entsprechende Lärmaktionspläne aufgestellt.

Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.

Auslöseschwellen für Aktionspläne

„Lärmkarten bestehen aus ... einer graphischen Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden.“ [[34. BImSchV PDF / 431 KB](#)]

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. langfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen sind nachstehende Auslösekriterien für die Aktionsplanung notwendig.

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Kriterium ist die Überschreitung einer der beiden Werte - des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} **oder** des Nachtwertes L_{Night}.

- [Positionspapier des Umweltbundesamtes zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung PDF / 96 KB](#)
- [Umwelt und Gesundheit – Risiken richtig einschätzen, Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen \(SRU\), Dezember 1999 PDF / 6,34 MB](#)