

2.5 Maßnahmenplanung bei Lärmkonflikten

Auf der Grundlage der strategischen Lärmkarten sind gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG Lärmaktionspläne für Orte in der Nähe der kartierten Hauptlärmquellen zu erstellen.

Es erfolgt zunächst eine Analyse der Lärmsituation der kartierten Bereiche, um die vorhandene Lärmbelastung zu ermitteln. Unter Zugrundelegung der ermittelten Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen werden Lärmkonfliktpunkte ermittelt und Prioritäten für den vordringlichen Handlungsbedarf festgesetzt.

In der Umgebungslärmrichtlinie wie auch in den §§ 47 a-f BImSchG werden keine Auslösekriterien für die Notwendigkeit einer Lärmaktionsplanung festgelegt. Zur Festlegung der Erforderlichkeit kann für den Rechtsbegriff Umgebungslärm nur auf die Begriffsbestimmungen in § 47 b BImSchG zurückgegriffen werden. Umgebungslärm ist demnach definiert als „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“.

Als Anhaltspunkt für das Vorliegen von Gesundheitsschäden / -gefährdungen bzw. erheblichen Belästigungen nennt das Umweltbundesamt die in folgender Tabelle dargestellten Immissionswerte.

Tabelle 4: Empfohlene Immissionswerte für die Vermeidung und Minderung von lärmbedingten Gesundheitsgefährdungen und erheblichen Belästigungen [UBA 2007]

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

Die Grenzwerte der in Kapitel 2.2.3 beschriebenen Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen liegen in der Regel über den vom Umweltbundesamt empfohlenen Immissionswerten der Tabelle 4. Im Rahmen der langfristigen Fortführung der Lärmaktionsplanung ist daher eine Vereinheitlichung und Angleichung der Grenzwerte aus der Tabelle 3 an die vom Umweltbundesamt empfohlenen Immissionswerte wünschenswert.

Für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung werden die Auslösewerte für den Einstieg in die Lärmaktionsplanung auf $L_{DEN} \geq 65$ dB (A) und $L_{Night} \geq 55$ dB (A) abgesenkt, als erste Annäherung an die oben genannten Empfehlungen des Umweltbundesamtes. Bereiche, in denen die Wohnbevölkerung einer Lärmbelastung von $L_{DEN}/L_{Night} \geq 65/55$ dB (A) ausgesetzt ist, werden daher in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung einheitlich als Lärmkonfliktpunkte bezeichnet.

Gewerbe- und Industriegebiete sowie Gebiete, die bauplanungsrechtlich dem Außenbereich zugeordnet sind, bleiben aufgrund ihrer nur sehr begrenzten Zulässigkeit für Wohnzwecke unberücksichtigt.

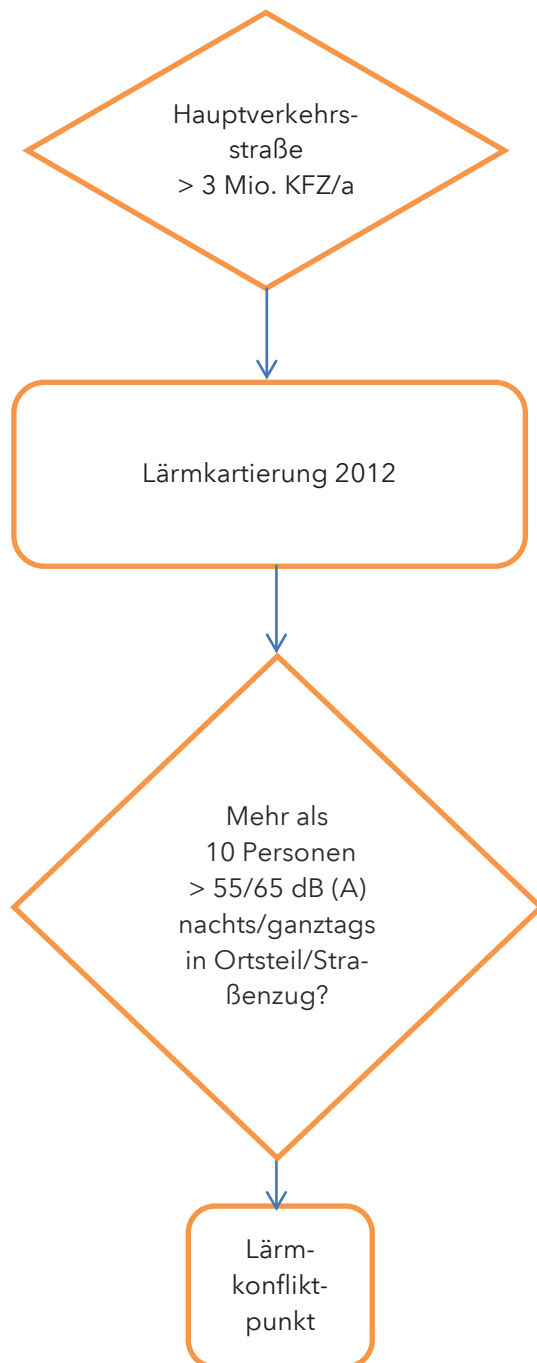


Abbildung 10: Bildung von Lärmkonfliktpunkten in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung

Für sämtliche identifizierten Lärmkonfliktpunkte werden im vorliegenden Teilplan Straßenverkehr lärmmindernde Maßnahmen aufgrund anderer (Fach)-Planungen außerhalb der Lärmaktionsplanung dargestellt. Diese können sich gemäß Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie sowohl auf

- bereits umgesetzte Maßnahmen als auch
 - derzeit geplante oder beabsichtigte Maßnahmen sowie
 - langfristige Strategien zur Lärminderung
- beziehen.

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Kommunen mit kartierten Hauptverkehrsstraßen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärm-

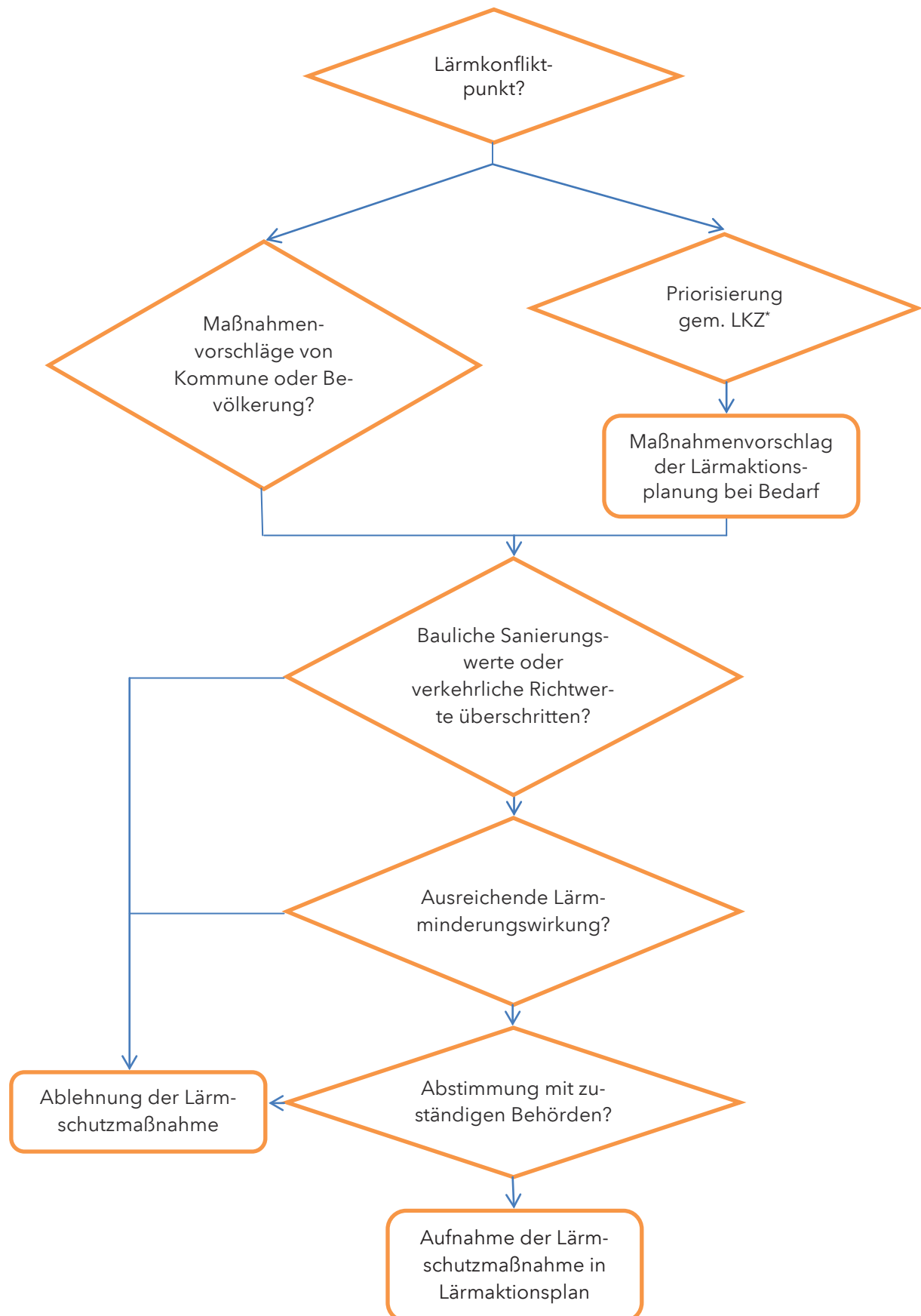
minderung zu den einzelnen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen. Darüber hinaus wurden in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen z.T. Maßnahmenvorschläge zur lokalen Lärminderung erarbeitet. Die Maßnahmenauswahl orientiert sich dabei an der Anzahl der Lärmbetroffenen und der Höhe der tatsächlichen Lärmpegel in Verbindung mit den sich aus straßen- und baurechtlichen Vorschriften ergebenden Mindestvoraussetzungen für Lärminderungsmaßnahmen.

Die Bewertung der Wirksamkeit verschiedener Maßnahmenvorschläge erfolgt anhand von Lärmberechnungen. Dabei sind die errechneten Pegelminderungen und die Abnahme der Anzahl der betroffenen Personen in den einzelnen Pegelklassen die maßgeblichen Kriterien zur Beurteilung der Lärmentlastung. Die Berechnungsergebnisse gemäß 34. BImSchV (Lärmkartierung) werden zunächst als Indiz für eine Grenz-/ Richtwertüberschreitung verwendet und dann im Rahmen der Prüfung der für die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge zuständigen Behörde unter Verwendung der RLS-90 verifiziert.

Die Maßnahmenvorschläge werden anschließend in Zusammenarbeit mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden auf rechtliche und technische Durchführbarkeit und Verhältnismäßigkeit, sowie auf Finanzierbarkeit geprüft.

In der überwiegenden Mehrzahl handelt es sich bei der Lärmaktionsplanung um die Prüfung und Umsetzung straßenbaulicher und straßenverkehrlicher Lärminderungsmaßnahmen. Speziell in größeren Städten können aber auch Maßnahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung in die Lärmaktionsplanung einfließen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können straßenbauliche wie auch straßenverkehrliche Maßnahmen nur umgesetzt werden, die den Vorgaben des jeweiligen Fachrechtes entsprechen (vgl. Kapitel 2.2.3).



*LKZ: Lärmkennziffer siehe Kapitel 3.2.1

Abbildung 11: Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung Hessen