

Brühl – Lärminderungsplanung in der kommunalen Praxis

**Unnötiger Luxus in Zeiten knapper Kassen oder
sinnvolle Investition in die Zukunft?**

*Helmut Wiesner
Amt für Umwelt und Bauordnung, Brühl*



Zusammenfassung

Am Beispiel der Modellstadt Brühl stellt dieser Beitrag beispielhaft die Umsetzung der in § 47 a Bundes-Immissionsschutzgesetz festgeschriebene Verpflichtung zur Aufstellung von Lärminderungsplänen dar. Dabei werden insbesondere Lösungsansätze zur Überwindung typischer Problemstellungen in der kommunalen Praxis beleuchtet.

Rechtliche Dimension der Lärminderungsplanung

In Nordrhein-Westfalen besteht schon seit Änderung des Landesimmissionsschutzgesetzes (LImSchG) 1985 eine gesetzliche Grundlage zur Aufstellung von Lärminderungsplänen (LMP). Mit Neufassung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) 1990 ist die Aufstellung von Lärminderungsplänen bundesweit geregelt. Doch auch im Vorreiterland Nordrhein-Westfalen ist seit 15 Jahren ein erhebliches Vollzugsdefizit zu verzeichnen. Dies weist auch das Umfrageergebnis zum Stand der Lärminderungsplanung in Nordrhein-Westfalen des Städtetags NRW nach. Die Umfrage unter 42 Mitgliedsstädten hatte ergeben, dass lediglich 9 Teile eines LMP erstellen oder bereits fertig gestellt haben.

Der Regierungspräsident Köln hat aus diesem Grund im Dezember 1998 alle Gemeinden des Regierungsbezirks zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, um anhand praktischer Beispiele einerseits die Praxisprobleme bei der Aufstellung von LMP zu erörtern und um andererseits auf die rechtliche Verpflichtung der Städte und Gemeinden hinzuweisen.

Dabei ist die Rechtslage mehr als eindeutig. § 47 a (1) BImSchG enthält eine deutliche Verpflichtung für „die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden“ in Gebieten mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, die einwirkenden Geräuschquellen (incl. der Einwirkungen selbst) zu erfassen und Auswirkungen auf die Umwelt festzustellen.

Diese Aufgabe obliegt in NRW sowohl den Gemeinden als auch dem Landesumweltamt. Beide haben einen gewissen Entscheidungsspielraum. Dieser kann sich etwa auf die Untersuchungsgebietsabgrenzung, auf die Ermittlungsdauer sowie auf Art und Umfang der Auswirkungsuntersuchungen beziehen. Für jede Gemeinde ist jedoch zumindest im Rahmen einer Vorprüfung abzuschätzen, ob sich aus der örtlichen Situation eine Verpflichtung zur Durchführung von Geräuschuntersuchungen ergibt bzw. die Aufstellung eines Lärminderungsplans gemäß § 47 a (2) BImSchG erforderlich ist.

Warum aber kommen so viele Städte und Gemeinden gar nicht oder nur sehr zögerlich ihrer gesetzlichen Verpflichtung nach? Hört man sich unter den Praktikern in den Kommunen um, so stellt man folgendes fest:

- Die Lärmbelästigung der Bevölkerung sowie die Wirkungen von Lärm und deren Folgen wie Schlafstörungen oder gar Gesundheitsgefährdungen, werden nach wie vor unterschätzt (siehe Abbildung 1).

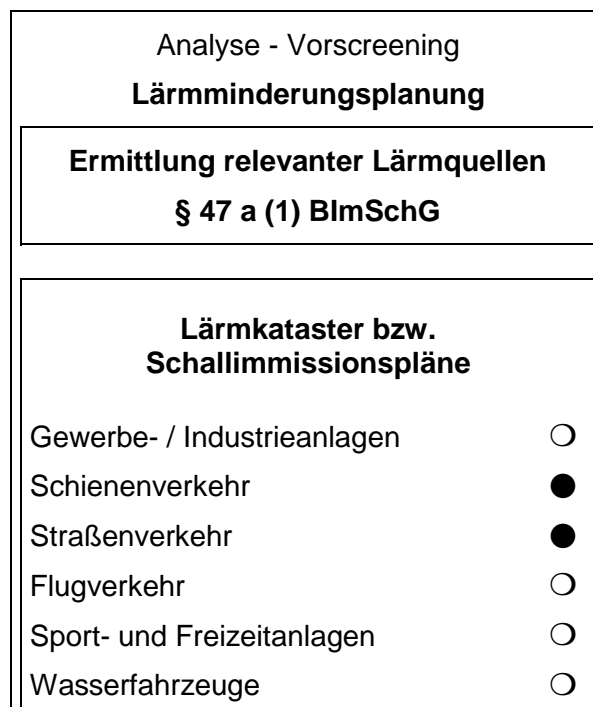


Abbildung 1: Die unterschiedlichen Wirkungen des Lärms

- In den Kommunen bestehen weiterhin große Unsicherheiten, wie mit dem Planungsinstrument LMP zu verfahren ist.
- Der entstehende Verwaltungsaufwand wird gefürchtet bzw. ist für viele schwer einzuschätzen.
- Zum Teil bestehen regelrecht Ängste davor, welche Folgen die Erkenntnisse und Ergebnisse eines LMP haben werden. Dies bezieht sich zum Einen auf evtl. die Planungshoheit einschränkende Bindungswirkungen und zum Anderen auf die gefürchtete Pflicht und auf Ansprüche von Bürgern hinsichtlich der Umsetzung von Maßnahmen.
- Vielfach wird die Notwendigkeit und das Erfordernis eines abgestimmten Vorgehens zur Lösung von Lärmproblemen nicht gesehen.

Nur in Gemeinden, in denen neben der Anerkennung der rechtlichen Verpflichtung auch Lärmschutzpolitik auf der Tagesordnung steht, wird der Einstieg in die Lärminderungsplanung „gewagt“. Ansonsten fällt es leicht, die gesetzliche Pflicht auf die lange Bank zu schieben, denn weder das Bundesimmissionsschutzgesetz noch die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften des Landes Nordrhein-Westfalen nennen eine Umsetzungsfrist.

Was ein LMP leisten sollte

Ein praxistauglicher LMP zeichnet sich dadurch aus, dass er problemadäquate und auf die örtlichen Verhältnisse speziell zugeschnittene Maßnahmenvorschläge enthält. In der Vergangenheit sind vielfach Lärminderungspläne erstellt worden, die insbesondere auf der Maßnahmenseite Schwächen aufwiesen. Gemeint sind insbesondere solche Gutachten, die nach einer aufwendigen Analyse lediglich nur „mögliche Maßnahmen“ zur Lärminderung in Form einer allgemein gültigen Tabelle bieten. Eine bloße qualitative Beschreibung von Lärminderungsmaßnahmen und die damit gegebenenfalls theoretisch erreichbaren Minderungswirkungen sind zu wenig, um den Anspruch an einer systematischen Verminderung der Lärmbelastung der Be-

völkerung und einer koordinierten Durchführung dafür erforderlicher Maßnahmen zu genügen.

Stattdessen müssen die konkreten, örtlich vorhandenen, gesamtstädtischen Lärminderungsspotenziale ermittelt und bewertet werden. Diese Analysearbeit kann nicht allein Schallakustikern überlassen bleiben, sondern bedarf des Know-how von Stadt- und in vielen Fällen von Verkehrsplanern. Zu diesen Handlungsfeldern zählten in der Modellstadt Brühl:

- Förderung des Fahrradverkehrs
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs
- Entwicklung eines Güterverkehrskonzeptes
- Lenkung des ruhenden Verkehrs
- Verlangsamung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Hieraus ist eine konkrete Maßnahmenplanung zu entwickeln, die Umsetzungsorientiert in

- kurzfristige Maßnahmen (2 – 3 Jahre)
- mittelfristige Maßnahmen (5 – 10 Jahre)
- langfristige Maßnahmen

gegliedert werden sollte.

Ein innovatives Element des LMP ist die Verifizierung bestimmter kostenintensiver Maßnahmenvorschläge hinsichtlich ihrer Entlastungswirkung. Hierbei konnte anhand einer Simulation verschiedener Planfälle eine verkehrsplanerische Variante entwickelt werden, für die eine spürbare Verminderung der Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbevölkerung nachweisbar ist.

Diese prognostische Erfolgskontrolle ist äußerst hilfreich, wenn man an den steinigen Weg der Umsetzung denkt. Entscheidende Bewertungskriterien waren die Reduzierung der Einwohnerbetroffenheit bezüglich ihrer Gesundheitsgefährdung und hinsichtlich deren Schlafstörung. Für die Nord-Süd-Magistrale der Stadt (Römerstraße) hat diese Untersuchung z.B. ergeben, dass nach Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen die Betroffenheit bezüglich

der Gesundheitsgefährdung um 45 % gesenkt werden könnte.

Kostenaspekte

Der Brühler Lärminderungsplan ist u.a. deswegen modellhaft, weil er unter der Vorgabe eines „aufwandsreduzierten Schallimmissionsplans“ erstellt worden ist. Der Analyseteil des LMP konnte daher wesentlich kostengünstiger erstellt werden, als dies bei vielen Vorgängern in der Vergangenheit passiert ist. Damit verschiebt sich der kostenmäßige Schwerpunkt von einem hohen Input-Aufwand für den Analyseteil hin und zugunsten der Entwicklung eines abgestimmten Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes für die Lärminderungsplanung. Dadurch wird ein LMP nicht nur kostengünstiger, sondern auch praxistauglicher.

Die erste Aufgabe für die Praktiker in den Gemeinden ist es also, fachkompetente Gutachter zu finden, die „aufwandreduziert“ und damit effektiv zu Ergebnissen kommen. Der Mitteleinsatz für den LMP Brühl betrug 31 % für den Analyseteil und 69 % für die Maßnahmenplanung. Bei der Einholung von Angeboten trifft man jedoch vielfach auf „Gerätemediziner“, die mit EDV-technischem Perfektionismus eine unangemessen aufwendige Analyse betreiben. Gleichzeitig ist die angebotene Maßnahmenplanung dementsprechend dürftig und unkonkret (siehe Abbildung 2).

Die Bruttokosten zur Erstellung des Lärminderungsplans Brühl betragen ca. 150.000 DM. Damit wurden je Einwohner ca. 3,30 DM für dieses Gutachten aufgewendet. Nach einer Umfrage des Städtetages NRW wurden für eine komplette Bearbeitung durch Fremdfirmen im ungünstigsten Falle Kosten bis zu 6,00 DM je Einwohner ausgegeben. Der Stadtsäckel in Brühl konnte dadurch entlastet werden, dass das Land Nordrhein-Westfalen das Modellvorhaben mit einem Anteil von 50 % gefördert hat. Inzwischen liegt der Fördersatz sogar bei bis zu 80 %. Entsprechende Mittel stehen nach Angaben des MURL NRW auch für das Haushaltsjahr 2000 bereit.

Die jährlichen finanziellen Aufwendungen kann man auch dadurch erträglicher

gestalten, dass der Lärminderungsplan über zwei oder sogar drei Haushaltsjahre erstellt wird.

Datenbasis LMP Brühl	
Eingangsdaten	Quelle
Arbeitsunterlagen	
• Planunterlagen M 1:5000	Stadt Brühl
• daraus entwickelt Lageplan	Gutachter
• Auswertung zur Verkehrszählung vom 19. September 1995 (Analyse 1996/1997)	Stadt Brühl
• Schienenverkehrsbelastungen für das Jahr 1996	DB AG
• Flächennutzungsplan (Stand 1994)	Stadt Brühl
Ortsbesichtigung - Videoaufzeichnung	
<i>Straßen</i>	
• Straßenbeläge und -zustand	Gutachter
• zulässige Höchstgeschwindigkeiten	
• lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen	
• Anzahl der Fahrspuren	
<i>Schienenwege</i>	
• Gleiskörper	Gutachter
• Schwellenart	
• Gleiszustand	
<i>Gebäude</i>	
• Nutzung	Gutachter
• Geschosszahl	
• Traufhöhen	

Abbildung 2: Aufwand- und Kostenreduzierung

Die Erarbeitung eines LMP über einen längeren Zeitraum bietet sich auch u.a. Gesichtspunkten an. So sollte versucht werden, gewisse Synergieeffekte zu nutzen. Im LMP Brühl sind sämtliche aktuellen und absehbaren Verkehrsplanungen in die Überlegungen zur Entwicklung von Maßnahmen eingeflossen. Dabei zeigte sich, dass die Verkehrsplaner mit ihren Planungsansätzen auch im Hinblick auf eine mögliche Lärm-entlastung bereits auf dem richtigen Wege waren. Dies war insbesondere bezüglich der Nord-Süd verlaufenden Hauptverkehrsachse (Römerstraße) sowie der Verlegung der Kreisstraße 7 offensichtlich. Bei diesen Beispielen wird deutlich, dass zur Erzielung von Lärminderungseffekten diese Planungen lediglich modifiziert werden mussten und gegenüber dem, was ohnehin beabsichtigt war, im Grunde keine Mehrkosten entstehen.

Ein weiterer „Mitnahmeeffekt“ ergab sich für die Abwägung bzw. für eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Bauleitplanung. Hier konnte auf die Analyseergebnisse und Prognoseaussagen des LMP zurückgegriffen werden und so der Aufwand zur Zusammenstellung des Abwägungsmaterials in diesem Bauleitplanverfahren reduziert werden.

Der ausschlaggebende Kostenfaktor für ein LMP-Gutachten ist der Analyseaufwand. Ein solides Analyseergebnis bekommt man nur zu vertretbaren Kosten, wenn

- keine Datenfriedhöfe angelegt werden, grundsätzlich
- schalltechnische Berechnungen nicht flächendeckend durchgeführt werden,
- eine angemessene räumliche Auflösung gewählt wird und
- mit Indikator-Methoden bewertet wird.

Wenn die Analyse auf das Wesentliche beschränkt bleibt, ist auch die erforderliche Datenmenge beherrschbar und beizubringen. Für den LMP Brühl lagen fast alle Daten vor, so dass sich der Verwaltungsaufwand diesbezüglich in Grenzen hielt. Die Eingangsdaten wurden von den Gutachtern im notwendigen Umfang ergänzt (siehe Abbildung 3).

Wie kann man Kosten sparen?

- ✓ Fördermittel beantragen (50-80 % NW)
- ✓ Kompetente Gutachter beauftragen
- ✓ Teilvergabe
erst Analyse, dann ggf. LMP
- ✓ Analyse auf Notwendiges reduzieren (keine Datenfriedhöfe!)
 - Schalltechnische Berechnungen sind nicht flächendeckend
 - angemessene räumliche Auflösung
 - Indikator-Methoden
- ✓ Synergie-Effekte nutzen
 - aktuelle Verkehrsplanungen integrieren
 - aktuelle Planungen integrieren
 - Ergebnisse für UVP/Bauleitplanung nutzen

Abbildung 3: Datenbeschaffung für den LMP

Eine wichtige Vorarbeit dabei ist die Ermittlung wirklich relevanter Lärmquellen, so dass Schallimmissionspläne und alle weiteren Bewertungen, die auf diesen fußen, sich allein auf relevante Stadtgebiete beschränken. In Brühl stellte sich beispielsweise sehr schnell heraus, dass die maßgeblichen Einflussgrößen lediglich im Bereich des Straßen- und Schienenverkehrs zu suchen waren.

Untersuchungsmethodik

Mit der Auswahl der Untersuchungs- und Bewertungsmethode wird eine wichtige Vorentscheidung für den Gesamtaufwand zur Erstellung eines Lärminderungsplans getroffen. Für den LMP Brühl beschränkten sich deshalb die akustischen Untersuchungen auf die unmittelbaren Einflussbereiche der Schallquellen, also i.d.R. auf die Wohnbebauung unmittelbar entlang von Straßen- und Schienenwegen. Den Ergebnissen für diese Bereiche kommen deshalb Indikatorfunktionen zu.

Die Schallimmissionspläne beschränken sich dementsprechend auf den Straßen- und Schienenverkehrslärm und treffen nur in den Bereichen des Stadtgebietes Aussagen, in denen auch lärmempfindliche Nutzungen betroffen sind. Der erste Bewertungsschritt, der Ist-Analyse, erfolgt mit Hilfe der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für unterschiedliche Nutzungen. Mit deren Hilfe wird auf Grundlage des aktuellen Flächennutzungsplans ein Empfindlichkeitsplan erstellt. Dieser unterscheidet Gebiete mit:

- Krankenhäusern, Schulen, Kindertagesstätten, Kur- und Altenheimen
- Reinen und Allgemeinen Wohngebieten
- Kern-, Dorf- und Mischgebieten
- Gewerbegebieten sowie den Mischgebieten zugeordnete Dauerkleingärten.
- Den Mischgebieten zugeordnete Sondergebiete mit Wohnanteil

Aus der Überlagerung von Schallimmissionsplänen und Empfindlichkeitsplänen ergeben sich Konfliktpläne für den Tag bzw.

für die Nacht. Der Konfliktplan entspricht einer reinen Differenzpegelkarte, die das Maß der Überschreitung der nutzungsabhängigen Grenzwerte darstellt.

Mit diesem Schritt ist die Bewertung mancher sogenannter Lärminderungspläne beendet. Dies reicht jedoch nicht aus, um bestehende Konflikte hinreichend zu ermitteln und um Prioritäten bei Maßnahmen zu setzen. Denn nur dort, wo auch tatsächlich Betroffene sind, besteht auch ein Konflikt und dort wo eine hohe Betroffenheit dokumentiert werden kann, gibt es einen hohen Lärminderungsdruck.

Hierzu bedient sich der LMP Brühl der sogenannten LärmKennZiffer-Methode (LKZ-Methode). Mit diesem Instrument wird die Anzahl der Lärmbetroffenen und der Grad ihrer Betroffenheit ermittelt. Diese Methode wurde für die Emittentengruppe Verkehr (Straßen-/Schienenverkehr) eingesetzt, weil diese die dominierende Schallquelle im Bereich der Stadt Brühl darstellt.

Mit Hilfe der LKZ-Methode werden die Beträge der Überschreitungen der nutzungsabhängigen Grenzwerte für die in unmittelbarer Nähe der Schallquelle befindlichen Nutzungen bestimmt. Die Zahl der über dem nutzungsspezifischem Grenzwert der 16. BImSchV betroffenen Einwohner, die unter direktem Einfluss der Schallquelle stehen, lässt sich anhand von Indikatoren ermitteln. Das Modell weist in Abhängigkeit von Bebauungsstruktur (Einfamilienhäuser, Zeilenbebauung, Blockrandbebauung etc.) und -dichte (Geschosszahl, Nutzungsverteilung zwischen Wohnen und Gewerbe etc.) die Anzahl betroffener Einwohner in einem festgelegten Untersuchungsbereich zu. Multipliziert man die Betroffenenzahl (E) mit dem Maß der Grenzwertüberschreitung (DIFF) erhält man die LKZ als Grad der Lärmbetroffenheit. Die Einheit LKZ ist „Einwohner x dB (A)“.

Zur Prioritätensetzung für Lärminderungsmaßnahmen wird zunächst nur die LKZ herangezogen. Die größten LKZ-Werte (wenig Betroffene und hohe Lärmbelastung oder viele Betroffene und niedrigere Lärmbelastung) signalisieren die höchsten Konfliktpotentiale. Die Lärmerfassung und

-bewertung mit der LKZ-Methode macht damit den klassischen Konfliktplan im Prinzip entbehrlich.

Der Anwendung einer solchen Indikatormethode kann man sicherlich entgegenhalten, dass sie gewisse Ungenauigkeiten mit sich bringt. Das entscheidende Kriterium für einen Lärminderungsplan ist jedoch nicht die Detailgenauigkeit der Analyse. Vielmehr müssen umsetzbare Maßnahmen entwickelt werden, die mit dem geringsten Mitteleinsatz die meisten Einwohner entlasten oder die höchsten Betroffenheiten abbauen können. Dazu leisten detailgetreue Lärmkataster bzw. Schallimmissionspläne mit Geländemodellen, Lärmausbreitungshindernissen etc. keinen entscheidenden Beitrag. Im Gegenteil führt der Zeitaufwand für die Datenvorbereitung, Digitalisierung und für weitere Berechnungen zu unverhältnismäßig hohem Aufwand bzw. Kosten und zu keinen praxistauglicheren Ergebnissen. Ein gutes Beispiel dafür ist m.E. das Pilotprojekt Herne-Wanne.

Die Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Maßnahmen

Genau hier liegt eine große Schwäche des LMP. Reichweite und Bindungswirkung der Lärminderungspläne ergeben sich aus § 47 (3) BImSchG. Demnach sind diese für die Träger öffentlicher Verwaltung grundsätzlich verbindlich. Die Aussagen eines LMP sind insofern eine klare Aufforderung an die Verwaltung, anhand des vorhandenen Instrumentariums festgelegte Maßnahmen durchzusetzen.

Diese Behördenverbindlichkeit braucht die Träger der öffentlichen Verwaltung und die Kämmerer mit leeren Kassen jedoch eigentlich nicht zu schrecken. Die Ergebnisse der Lärminderungsplanung verpflichten weder öffentliche Stellen noch Private zur Investition in irgendwelche Maßnahmen.

Eine praktische Bedeutung wird den Lärminderungsplänen vor allem für die Bauleitplanung beigemessen. Wenngleich für in einem LMP vorgesehene planerische Maßnahmen nur eine eingeschränkte Bindungswirkung besteht, sind Angaben über

vorhandene Immissionsbelastungen in die Abwägung einzubeziehen. Letztendlich bleibt es jedoch dem jeweils zuständigen Planungsträger überlassen, darüber zu entscheiden, ob und inwieweit aufgrund solcher Vorgaben ein Planerfordernis besteht. Nach herrschender Meinung ist die Gemeinde selbst dann nicht zur Aufstellung eines Bebauungsplans verpflichtet, wenn ein Lärminderungsplan aufzeigt, dass bestehende Immissionskonflikte durch Bebauungsplanfestsetzungen gelöst werden könnten. Lärminderungsplänen kommt insofern in keiner Weise Rechtssatzcharakter zu und diese entfalten keine für die Bauleitplanung relevante Bindungswirkung. Man kann hier nur von einem Optimierungsgebot sprechen.

Neben der Bauleitplanung wird ein weiteres mögliches Handlungsfeld für die Gemeinden im Bereich des Straßenverkehrsrechts gesehen. Auf Grundlage des § 45 StVO kann z.B. eine Vorgabe für Verkehrsbeschränkungen formuliert werden, die sich auf die Ergebnisse eines LMP stützen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde behält zwar die Entscheidungsbefugnis, der Spielraum für ihre Ermessensausübung reduziert sich jedoch. Insofern können die Gemeinden mit der Festlegung von auf § 47 a BImSchG gestützten Maßnahmen in einem LMP lenkend in den Kompetenzbereich von Landes oder Bundesbehörden eingreifen.

Wenn es aber um die Realisierung von investiven Maßnahmen, z.B. im Bereich der Verkehrsberuhigung, der Verlegung von Straßen oder der Installation passiver Schallschutzmaßnahmen geht, bewegt sich die Bindungswirkung und Verpflichtung durch Lärminderungspläne völlig im Bereich der Freiwilligkeit. So stellt die in Nordrhein-Westfalen maßgebliche Verwaltungsvorschrift fest, dass für bestehende öffentliche Straßen- und Schienenwege eine Lärmsanierung lediglich als freiwillige staatliche Leistung ohne rechtliche Grundlage erfolgen kann.

Nicht nur in Brühl ist neben dem Straßenverkehrslärm der Eisenbahnlärm eine wirksame Größe. Jedoch auch gegenüber der Deutschen Bahn AG oder anderen Ver-

kehrsträgern kann mit den Erkenntnissen aus Lärminderungsplänen kein Anspruch auf Lärmsanierung durchgesetzt werden.

Schließlich entfaltet der Lärminderungsplan keine unmittelbare Außenwirkung gegenüber dem Bürger. Er stellt damit keine eigenständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen dar, sondern es bedarf hierzu anderer Eingriffsermächtigungen. Insofern braucht auch kein Kommunalpolitiker Angst davor zu haben, dass die Erkenntnisse eines LMP die Gemeinde zu Ausgaben verpflichtet, die sie nicht tragen kann oder will.

Auf die Frage nach möglichen Fördermitteln zur Realisierung der sich aus der Lärminderungsplanung in der Modellstadt Brühl ergebenden Maßnahmen erhielt man bisher auch aus den in Nordrhein-Westfalen zuständigen Landesministerien keine guten Nachrichten. Eine Anfrage beim MURL im vergangenen Jahr brachte die Erkenntnis, dass von dort aus derzeit keine Fördermittel zur Verfügung gestellt werden. Das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr verweist auf Fördermöglichkeiten nach GVFG sowie nach der Förderrichtlinie Stadtverkehr (FöRi.-Sta). Dabei ist jedoch generell festzuhalten, dass bei einer Inanspruchnahme der genannten Fördermittel für Straßenbauprojekte immer der Nachweis der „verkehrlichen Verbesserungen“ erforderlich ist. Die Ergebnisse von Lärminderungsplänen reichen hierzu nicht aus.

Im Januar diesen Jahres hat das MURL NRW jedoch angekündigt, dass den Gemeinden im Haushaltsjahr 2000, neben der finanziellen Förderung der Planerstellung, erstmals Fördergelder zur Umsetzung von Lärminderungsplänen bereitgestellt wird.

Bleibt Sinn und Zweck des LMP auf der Strecke?

Nach der klaren Feststellung, dass die Verursacher von Geräuschemissionen durch einen Lärminderungsplan nicht zur Durchführung der in ihm vorgeschlagenen Maßnahmen verpflichtet werden, schließt

sich die berechtigte Frage an: Wozu eigentlich Lärminderungspläne?

Der schlichte Verweis auf die gesetzliche Verpflichtung hat die Praktiker in den Kommunen nachvollziehbar nicht überzeugt. Dennoch gibt es, trotz der oben aufgezeigten Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Maßnahmen gute Argumente, Lärminderungspläne aufzustellen:

- Die Erstellung eines LMP in Verbindung mit der Aufstellung von Bauleitplänen und Verkehrsentwicklungsplänen kann den insgesamt erforderlichen Aufwand erheblich vermindern und zugleich Ansatzpunkte für die spätere Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen schaffen.
- Der LMP ist hilfreiche Informationsquelle zur Vorbereitung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen.
- Lärminderungspläne können wertvolles Abwägungsmaterial darstellen und insofern zu einer höheren Gerichtsfestigkeit von Bebauungsplänen beitragen.
- Mit Hilfe des LMP kann ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen bzw. zur Beseitigung oder Verminderung von schädlichen Umwelteinwirkungen erfolgen.
- Verkehrslärminderung kann mit Hilfe des LMP integrativ mit anderen Handlungsfeldern, wie z.B. der Wohnumfeldverbesserung und der Verkehrsberuhigung stattfinden, so dass keine Extrakosten zur Lärminderung entstehen.

Schließlich sind Lärminderungspläne ein aktiver Beitrag zur Lokalen Agenda 21. Vor dem Hintergrund der nachhaltigen Entwicklung hat die Lärminderungsplanung eine verstärkte Bedeutung im Rahmen integrierter Umweltentlastungskonzepte erhalten. So wird vom Deutschen Städtetag ausdrücklich die flächendeckende Lärmsanierung als eines der Handlungsfelder der Agenda 21 genannt.

In Brühl haben die Ergebnisse des LMP zu folgendem Ratsbeschluss geführt: „Der Rat beauftragt den Bürgermeister, die Ergebnisse und Empfehlungen des Lärmmin-

derungsplans für die Stadt Brühl bei allen räumlichen Planungen zu berücksichtigen.“ Mit diesem Beschluss soll dokumentiert werden, dass die möglichen Folgen von Lärm für die Wohnbevölkerung ernst genommen werden und angestrebt wird, systematisch Verbesserungen zu erzielen.

Ob die im LMP dargestellten Entlastungspotenziale tatsächlich ausgeschöpft werden, entscheidet die örtliche Verkehrspolitik in naher Zukunft. Die Umsetzung der investiven baulichen Maßnahmen steht und fällt mit der Einsicht in deren Notwendigkeit und den Möglichkeiten auch der überörtlichen Baulastträger. Dabei ist sicherlich viel Phantasie gefragt, wenn man mit Mitteln des GVFG Lärminderungsmaßnahmen umsetzen will, die aber gleichzeitig nachweislich zur Erzielung „verkehrlicher Verbesserungen“ erforderlich sein sollen. Vielleicht kann die vom MURL NRW angekündigte, erweiterte finanzielle Unterstützung den Umsetzungsprozess beflügeln.

Wer die Lärmproblematik und die Belastung für die Wohnbevölkerung ernst nimmt, kommt zu dem Schluss, dass Lärminderungspläne kein unnötiger Luxus, auch in Zeiten knapper Kassen, sondern eine sinnvolle Investition in die Zukunft sein können.

Literatur:

- (1) Bundesumweltministerium (Hrsg.) (1995): Kommunale Konzepte zur Minderung des Straßenverkehrslärms, Bonn, 1995
- (2) Geib, Ekkehard (1999): Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung, Rechtliche Rahmenbedingungen zur Erstellung und Umsetzung von Lärminderungsplänen in: Tagungsband Lärminderungsplanung in Schleswig-Holstein am 11. Februar 1999 in Lübeck, Kiel 1999
- (3) Hansmann, K. (1995): Rechtliche Grundlagen für die Aufstellung und Umsetzung von Lärminderungsplänen, in: Lärminderungspläne in NRW, Tagungsband, Symposium im Kulturzentrum der Stadt Herne am 04. Dezember 1995, MURL, Düsseldorf 1995
- (4) Salein, E. (1995): Fördermöglichkeiten der Lärminderung, in: Lärminderungspläne in NRW, Tagungsband, Symposium im Kulturzentrum der Stadt Herne am 04. Dezember 1995, MURL, Düsseldorf 1995
- (5) Schmidt, Alexander (1995): Entwicklung der Lärminderungsplanung in: UPR 1995/10, München 1995
- (6) Stadt Brühl (1999): Brühl ist Modellstadt, in: Stadt Brühl, Nachrichten und Berichte aus dem Rathaus, Ausgabe Nr. 10, Brühl 1999
- (7) Stadt Brühl (1999): Umweltbericht Teil II – Lärminderungsplanung Brühl, Brühl 1999
- (8) Städtetag NRW (1998): Umfrageergebnisse zum Stand der Lärminderungsplanung in Nordrhein-Westfalen, Eildienst Städtetag NRW vom 15.01.1998
- (9) Verwaltungsvorschriften zum Bundesimmissionsschutzgesetz (1993): Gem. RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft, d. Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales, d. Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie, d. Ministeriums für Bauen und Wohnen, u.d. Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr vom 16.07.1993
- (10) Dipl.-Ing. Helmut Wiesner ist Bauassessor und Leiter des Amtes für Umwelt und Bauordnung der Stadt Brühl

Abb. 1: Die unterschätzten Wirkungen des Lärms

Abb. 2: Aufwand- und Kostenreduzierung

Abb. 3: Datenbeschaffung für den LMP