



Lärmaktionsplanung in Rheinland-Pfalz – Teil 2

Workshop zur Lärmaktionsplanung

Mainz, 1. März 2016

Dr. Wolfgang Eberle

EU-UMGEBUNGSLÄRM-RL LÄRMAKTIONSPLANUNG



Vollzugsrückstände in Deutschland, u.a. weil :

- Unzureichende nationale **rechtliche Umsetzung** (im BImSchG / Fachrecht nicht harmonisiert (Ergebnis Vermittlungsausschuss))

-Was sind „Lärmprobleme“ ?-

Wenig Kooperation von Umwelt- und Fachbehörden

- Unzureichende **Finanzmittel** bei den Kommunen
(80% Betroffene an (Bundes-) Straßen in kommunaler Baulast (Städte über 80.000 Einw.))
- **Maßnahmen**: Potential an der Quelle nicht ausgeschöpft (europarechtliche Regelungen)
(vgl. KfZ Lärmgrenzwerte und –typmessverfahren)
- ***

Kernproblem:

Zuständige Stellen / Kommunen sind bisher nicht ausreichend in der Lage, Maßnahmen umzusetzen (bei hoher Erwartung der Lärmbetroffenen)

EU-PILOTVERFAHREN 7807/15/ENVI

ANWENDUNG EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE IN DEUTSCHLAND



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
UMWELT, LANDWIRTSCHAFT,
ERNÄHRUNG, WEINBAU
UND FORSTEN

§ 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz

(1), (2) Lärmaktionspläne sind bis zum **18. Juli 2013** bei Lärmproblemen aufzustellen

(3) Mitwirkung der **Öffentlichkeit**

(4) Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch **alle fünf Jahre** nach dem **Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.**

RLP: Weniger als **25 %** der Lärmaktionspläne sind auf den Weg gebracht (bzw. über Aufstellung entschieden),

vgl. UBA Texte 16/2016 Lärmbilanz 2015

EU-Pilotverfahren 7807/15/ENVI vom Juli 2016:
Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland
>> Vertragsverletzungsverfahren

2012: Runder Tisch Lärm

Pilotprojekte



Finanzmittel des MULEWF (ca. 300.000 €)

Unterstützung der Kommunen bei Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Anträge der Kommunen (alle bewilligt):

- Beteiligung beim Aufbau **Fahrradverleihsystem** (LU im VRN mit MA, HD, SP)
- Machbarkeitsstudie **Fahrradverleihsystem** in Trier
- Forschungsprojekt **ECO-Drive** mit BAFA in LU
- Raumakustik in **Schulen** und **Kindertagesstätte** (vgl. NORAH)
- **Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen**

**„Wir wollen die Möglichkeiten der Kommunen stärken,
innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen.“**
- Koalitionsvertrag RLP SPD / Grüne 2011-2016 -



ERGEBNISSE / TEMPO 30

-1 dB entspricht **- 20 %** **der Verkehrsmenge**
-3 dB **- 50 %**

Etwa **40 % weniger laute Ereignisse / Aufwachreaktionen**

Herxheimweyher: **- 12 km/h, -2,5 dB(A)** (sporadische Überwachung)

Mainz: **-13 km/h, -3,3 dB** (quasistationäre Überwachung)

- 5 bis -8 km/h, - 1,0 dB (sporadische Überwachung)

Kandel: **-10 km/h, -2,4 dB(A)** (sporadische Überwachung)

Speyer:: **-10 km/h**, 2. Lärmmessung steht aus, hohe Wirkung Dialogdisplay

Geschwindigkeitsrückgang nach längerer Zeit (UBA, **Gewöhnungseffekt** bis 3 Jahre)

Verstärkende Effekte durch **Dialogdisplays**,
sporadische **Geschwindigkeitsüberwachungen**
(quasi-) stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen (vgl. BW)

ZUR UMSETZUNG DER ERGEBNISSE



- **„Tempo 30“ ist zum Schutz und zur Vorsorge vor Gesundheitsbeeinträchtigungen geeignet und auch rechtlich umsetzbar.**
- Gutachten von Prof. Berkemann, RA Sedlak (rechtlich) Prof. Topp (Verkehrsplaner) für Kommunen (Herxheimweyher, Mainz, Koblenz,...)
 - **weitgehende Gestaltungsfreiheit der Kommunen**
 - **aber (noch) keine Rechtsprechung**
- Anhörung im Umweltausschuss des Landtages am 3.11.2015, <http://www.landtag.rlp.de/landtag/vorlagen/5694-V-16.pdf> (Sachverständigenstellungen sind veröffentlicht)
- Schlussfolgerungen: Sts Kern und Dr. Griese im Umweltausschuss des Landtages am 12.1.2016 und bei zweiter öffentlicher Veranstaltung des Netzwerk Tempo 30 Pfalz in Kandel am 22.1.2016



Handreichung

zum Vollzug der StVO bei der

Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen

der Obersten Verkehrsbehörde abgestimmt mit der
Obersten Immissionsschutzbehörde

vom **3. Februar 2016**

http://isim.rlp.de/fileadmin/isim/Unsere_Themen/Verkehr/Dokumente/HandreichungLaermschutz_03022106Internet.pdf

(ohne Ablaufschema)

ANALYSE DER RECHTSPRECHUNG



1. Zum **Schutz** und Vorsorge von Gesundheitsbeeinträchtigungen **Anspruch auf rechtsfehlerfreie Prüfung** von Maßnahmen nach § 45 StVO bereits ab Überschreitung der **Grenzwerte der 16. BImSchV**
Mischgebiete: **64/54 dB(A) tags/nachts**
Wohngebiete: **59/49 dB(A)**
(anstatt „insbesondere Richtwerte“ der Lärmschutz-Richtlinien-StV)
2. Ab einer Überschreitung der Grenzwerte von **70/60 dB(A) tags/nachts tendiert das Ermessen** auf Maßnahmen zu verzichten **gegen Null**
3. und **ab 70/60 dB ist jede Lärmänderung relevant**, d.h. die Anwendung des **3-dB-Kriteriums** wäre **rechtswidrig**

KOOPERATION CLEARINGSTELLE



Vereinbarung zwischen Umwelt- und Verkehrsministerium:

4. Bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen haben Gemeinde und Straßenverkehrsbehörde **im Sinne der Gleichrangigkeit** ihr fachplanerisches **Ermessen** nach den jeweiligen rechtlichen Vorgaben **kooperativ auszuüben**. Soweit die Straßenverkehrsbehörde einer Geschwindigkeitsbegrenzung zustimmen will, hat sie die Zustimmung der Oberen Verkehrsbehörde einzuholen. Soweit **einvernehmliche Festlegungen** der Verkehrs- und Umweltbehörden **nicht erreichbar** sind, obliegt die **Entscheidung den Obersten Verkehrs- und Immissionsschutzbehörden („Clearingstelle“)**.
- Ergänzung des Musterlärmaktionsplans um **Modul „Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen“ zu offenen Fragen**



Gemeinden verfügen über neuen, wichtigen Maßnahmenbaustein!

An „Hotspots“ der lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen sind Grenzwerte der 16. BImSchV i.d.R. überschritten und dort deshalb Maßnahmen nach StVO möglich (Einzelfallprüfung).

Notwendige Berechnungen nach RLS 90 erfolgen durch den Träger der Straßenbaulast

- Einige Lärmaktionspläne enthalten nicht umgesetzte Maßnahmen nach StVO. Diese Gemeinden wenden sich an Clearingstelle
- Gemeinden ohne LAP sind aufgefordert, die ausstehende Lärmaktionsplanung auf den Weg zu bringen



Danke
für Ihre
Aufmerksamkeit !