

# **Die neue EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm**

Volker K. P. Irmer (Umweltbundesamt)  
Christian Popp (LÄRMKONTOR GmbH)

## **Zusammenfassung**

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften ist die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ am 18. Juli 2002 in Kraft getreten. Damit hat die Europäische Gemeinschaft den ersten Schritt in Richtung auf rechtliche Regelungen im Bereich der Geräuschemissionen in der Umwelt erlassen.

Den Anstoß für diese Richtlinie hat die Europäische Kommission 1996 mit ihrem Grünbuch „Künftige Lärmschutzpolitik“ gegeben. In diesem Grünbuch hatte sie ein neues Konzept zur Bekämpfung des Lärms in der Umwelt vorgeschlagen, das neben der herkömmlichen Lärmbekämpfungsstrategie, der Festlegung von Emissionsgrenzwerten für Produkte, auch europaweit harmonisierte Regelungen zur Geräuschemission umfasste.

## **1 Ziele der Richtlinie**

Mit der Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm, auf der Grundlage von Prioritäten zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Ermittlung und Darstellung der Umgebungslärmbelastung anhand von Lärmkarten nach EU-einheitlichen Bewertungsmethoden;
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
- Entwicklung von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten auf Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und eine Erhöhung der Umgebungslärmbelastung in den Fällen zu verhindern, in denen die Bedingungen zufrieden stellend sind.

Die Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen. Dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge, Infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für die Industrie sowie nicht ortsfeste Maschinen. Zu diesem Zweck legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 18. Juli 2006 geeignete Vorschläge für Rechtsvorschriften vor.

## 2 Geltungsbereich der Richtlinie

Die Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder ruhigen Gebieten eines Ballungsraumes oder auf dem Lande, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebieten ausgesetzt sind. Die Aufzählung der Gebietsarten, in denen Umgebungslärm behandelt werden soll, macht klar, dass das Ziel der Richtlinie nicht nur die Bekämpfung des Lärms in lauten Gebieten, sondern auch die Erhaltung der Ruhe in bisher (relativ) leisen Gebieten ist. Allerdings sind die entsprechenden Definitionen sehr weich. Es wird den Mitgliedsstaaten überlassen, selbst Kriterien für derartige Gebiete festzulegen.

Umgebungslärm wird definiert als unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten. Ausgenommen vom Geltungsbereich der Richtlinie sind Nachbarschaftslärm, Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln sowie durch militärische Aktivitäten auf Militärgeländen hervorgerufener Lärm. Ebenfalls nicht abgedeckt ist der Lärm von Sport- und Freizeitanlagen sowie Bau- und Schießlärm.

## 3 Indizes nach Umgebungslärmrichtlinie

Für die Beschreibung der Lärmbelastung werden als kennzeichnende Größen (Lärmindizes) der  $L_{den}$  als Maß für die allgemeine Belästigung und der  $L_{night}$  als Maß für die Störungen des Schlafes eingeführt.  $L_{night}$  ist dabei der über die Nacht,  $L_{den}$  der über den gesamten 24-stündigen Tag mit Gewichtungsfaktoren von fünf Dezibel (dB(A)) für die vierstündige Abendzeit und zehn Dezibel (dB(A)) für die achtstündige Nachtzeit gemittelte Schalldruckpegel:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left( 12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

Der Beurteilungszeitraum zur Ermittlung dieser Kenngrößen beträgt ein Jahr. Für die Darstellung der Belastung werden die Kenngrößen ohne Berücksichtigung etwaiger Zu- oder Abschläge (wie z. B. der „Schienenbonus“) benutzt.

Dabei ist

- $L_{day}$  der über die Tageszeit von zwölf Stunden ermittelte äquivalente Dauerschallpegel,
- $L_{evening}$  der über die Abendzeit von vier Stunden ermittelte äquivalente Dauerschallpegel,
- $L_{night}$  der über die Nachtzeit von acht Stunden ermittelte äquivalente Dauerschallpegel.

Um klimatischen und kulturellen Unterschieden Rechnung tragen zu können, steht es den Mitgliedsstaaten offen, ein bis zwei Stunden der Abendphase auf die Tages- beziehungsweise Nachtphase zu übertragen.

Die Berechnung der Kenngrößen  $L_{den}$  und  $L_{night}$  – Messungen sollen nur in Ausnahmefällen vorgenommen werden – kann entweder nach bestehenden nationalen Verfahren oder nach in der Richtlinie angegebenen „Interimsverfahren“ erfolgen. Da nationale Verfahren in Allgemeinen als Ergebnis nicht  $L_{den}$  und  $L_{night}$  ergeben, müssen die Ergebnisse in diese Kenngrößen umgerechnet werden.

Um zu einem späteren Zeitpunkt die in den einzelnen Mitgliedstaaten ermittelten Belastungen vergleichen zu können, lässt die Kommission in einem groß angelegten Forschungsprojekt gemeinsame, harmonisierte Verfahren entwickeln.

Verfahren, mit deren Hilfe aus den räumlichen Belastungsdaten die Anzahl der Belasteten berechnet oder zumindest geschätzt werden können, enthält die Richtlinie nicht.

## 4 Anforderungen an die Mitgliedsstaaten

Die Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass

- die Lärmbelastung innerhalb der in Artikel 7 der Richtlinie („Ausarbeitung strategischer Lärmkarten“) genannten Gebiete ermittelt und dargestellt wird;
- *Aktionspläne* aufgestellt werden, wenn bestimmte, von den einzelnen Mitgliedstaaten in eigener Verantwortung festgelegte Kriterien erfüllt sind (Lärmminde-rungspläne);
- die Öffentlichkeit über Lärmkarten und Aktionspläne informiert werden muss;
- gegenüber der Kommission hinsichtlich der Anzahl der von bestimmten Im-missionen betroffenen Bürger Bericht erstattet wird.

### 4.1 Strategische Lärmkarten

Der Begriff der „Strategischen Lärmkarte“ wird in der Richtlinie definiert. Danach werden nicht nur die bildliche Darstellung von Informationen über die aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation anhand eines Lärmindizes („klassische Lärmkarte“) verstanden, sondern auch andere Formen von Karten“.

- Was die Form betrifft, können Lärmkarten als Graphik, als Zahlenangaben in Tabellen und als Zahlenangaben in elektronischer Form vorgelegt werden.
- Was den Inhalt betrifft, können Überschreitungen noch festzulegender Grenzwerte (Konfliktkarten) dargestellt werden sowie die geschätzte Anzahl der betroffenen Personen oder die geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser in einem bestimmten Gebiet, die bestimmten Werten eines Lärmindizes ausgesetzt sind.

Ausgangspunkt für alle diese Darstellungen ist jedoch die in Deutschland bekannte „klassische“ Lärmkarte mit der Darstellung der räumlichen Verteilung der Lärmbelastung durch einen geeigneten Lärminde. Für Hauptverkehrsstraßen, Haupt-eisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume müssen strategische, d.h. flächendeckende, Lärmkarten erstellt werden, auf denen die nach Lärmquellen unterschiedenen Lärmbelastungen angegeben sind. Dies soll in zwei Phase geschehen: in Phase 1 für offensichtlich stärker belastete, in Phase 2 auch für wenig belastete Gebiete (siehe Tabelle 1).

**Tabelle 1: Zeitplan für die Erarbeitung von Lärmkarten und Aktionsplänen**

Untersuchungsbereich	Phase	Lärmkarten bis	Aktionspläne bis
<b>Ballungsräume</b> >250.000 Einwohner	<b>1</b>	<b>30. Juni 2007</b>	<b>18. Juli 2008</b>
<b>Hauptverkehrsstraßen</b> >6 Mio. Fahrzeuge/Jahr			
<b>Haupteisenbahnstrecken</b> >60.000 Züge/Jahr			
<b>Großflughäfen</b> >50.000 Bewegungen/Jahr			
<b>Ballungsräume</b> >100.000 Einwohner			
<b>Hauptverkehrsstraßen</b> >3 Mio. Fahrzeuge/Jahr	<b>2</b>	<b>30. Juni 2012</b>	<b>18. Juli 2013</b>
<b>Haupteisenbahnstrecken</b> >30.000 Züge/Jahr			

Die strategischen Lärmkarten sind getrennt für die einzelnen Lärmquellenarten und jeweils gemittelt über den gesamten Tag und die Nacht darzustellen. Die Richtlinie beschäftigt sich nicht mit der Gesamtbelastung durch alle einwirkenden Quellenarten. Die einzelnen Geräuschquellen sollen separat behandelt werden. Lärmkarten sollen alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

## 4.2 Aktionspläne

Auf der Grundlage der strategischen Lärmkarten sind Aktionspläne auszuarbeiten. Auch hier ist ein zweiphasiges Vorgehen vorgesehen: Aktionspläne für stärker belastete Gebiete sollen in Phase 1, für weniger stark belastete Gebiete in Phase 2 erarbeitet werden (siehe Tabelle 1). Aktionspläne sollen alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden; das gleiche gilt auch im Falle einer bedeutsamen Entwicklung.

Aktionspläne sind aufzustellen, wenn relevante (nationale) Grenzwerte oder von den Mitgliedsstaaten festgelegte Kriterien überschritten werden. Darüber, welcher Art diese Kriterien sein sollen, macht die Richtlinie keine Aussagen. Sie müssen jedoch der Kommission gegenüber offen gelegt werden.

Die Aktionspläne sollen Vorschläge unterbreiten, die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vermeiden bzw. mindern können. Die Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Anhang V der Richtlinie enthält Mindestanforderungen für Aktionspläne, die allerdings eher formaler Art sind und keine technisch/planerischen Anforderungen stellen. Die erforderlichen Maßnahmen können nur vor Ort entwickelt und durchgeführt werden. Daher beschränkt sich die Richtlinie auf allgemeine Hinweise, welche Maßnahmen in Betracht gezogen werden können: wie verkehrsplanerische, städtebauliche und technische Maßnahmen, Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg, straßenverkehrsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.

Die Richtlinie enthält keine direkten Aussagen dazu, in welchem Maßstab Aktionspläne erstellt werden sollen. Da Aktionspläne häufig Lösungen für die kleinräumigen realen Probleme anbieten müssen, wird es angebracht sein, den Maßstab dem jeweiligen Problem anzupassen.

Bei der Beurteilung der Verbesserungen durch die in den Aktionsplänen festgelegten Maßnahmen müssen die harmonisierten Belastungskenngrößen  $L_{den}$  und  $L_{night}$  nicht zwangsläufig verwendet werden. Hier sollten Kenngrößen benutzt werden, mit denen der gewünschte Effekt auch abgebildet werden kann. Werden etwa Maßnahmen zur Immissionsminderung während der Abendstunden vorgeschlagen, sollte dies auch durch eine entsprechende Kenngröße (wie den die Abendstunden gemittelten Schalldruckpegel  $L_{evening}$ ) beschrieben werden können. Ein solches Vorgehen wird von der Richtlinie ausdrücklich zugelassen.

### 4.3 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten zu größtmöglicher Transparenz. Die strategischen Lärmkarten sowie die Aktionspläne müssen der Öffentlichkeit – auch unter Einsatz aller verfügbaren Informationstechnologien – zugänglich gemacht werden.

An der Erarbeitung von Aktionsplänen müssen die Mitgliedsstaaten die Öffentlichkeit sogar beteiligen. Hierzu werden in Artikel 8 Absatz 7 der Umgebungslärmrichtlinie folgende Vorgaben gemacht:

*"Die Mitgliedsstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.*

*Ergibt sich die Verpflichtung, ein Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit durchzuführen, gleichzeitig aus dieser Richtlinie und aus anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, so können die Mitgliedsstaaten zur Vermeidung von Überschneidungen gemeinsame Verfahren vorsehen."*

#### 4.4 Berichte an die Kommission

Die Mitgliedsstaaten müssen innerhalb bestimmter Fristen der Europäischen Kommission über die Lärmbelastung in ihrem Hoheitsgebiet berichten. Welche Daten dabei zu übermitteln sind, ist in Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie zusammengestellt. Neben eher formalen Angaben zum betrachteten Gebiet, der zuständigen Behörde, den verwendeten Berechnungs- oder Messverfahren müssen obligatorisch folgende Angaben gemacht werden:

- Für Ballungsräume die geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, an denen in vier Meter Höhe an der am stärksten belasteten Fassade die Belastungskenngrößen  $L_{den}$  und  $L_{night}$  getrennt für Straßen-, Schienen-, Flugverkehr sowie Industrie innerhalb der folgenden Pegelkategorien liegen:

**Tabelle 2: Pegelkategorien**

$L_{den}$	$L_{night}$
55-59 dB(A)	50-54 dB(A)
60-64 dB(A)	55-59 dB(A)
65-69 dB(A)	60-64 dB(A)
70-74 dB(A)	65-69 dB(A)
> 75 dB(A)	>70 dB(A)

- Für Ballungsräume der Einfluss der Verkehrswege auf die Belastung.
- Entlang von Verkehrswegen außerhalb von Ballungsgebieten die gleichen Angaben wie in Tabelle 2 – getrennt für die unterschiedlichen Verkehrsmittel.
- Entlang von Verkehrswegen – inklusive der Strecken innerhalb von Ballungsgebieten – die Fläche, innerhalb derer der  $L_{den}$  die Werte von 55, 65 und 75 dB(A) überschreitet.
- Eine Zusammenfassung der Aktionspläne von nicht mehr als zehn Seiten.

Falls die entsprechenden Daten verfügbar sind sollen fakultativ Angaben darüber gemacht werden, wie viele Menschen in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung oder mit einer „ruhigen“ Fassade wohnen. Als „ruhig“ gilt eine Fassade dann, wenn ihr Pegel um mehr als 20 Dezibel unter dem Wert liegt, der an der Fassade mit dem höchsten  $L_{den}$ -Wert ermittelt wurde.

Verfahren zur Berechnung der Belastetenzahlen müssen entwickelt und – soweit möglich – europäisch harmonisiert werden, auch wenn die Richtlinie das bisher

nicht vorsieht. Die weitergehenden Daten zur Schalldämmung und zur ruhigen Fassade zu ermitteln, dürfte auch für die Zukunft kaum möglich sein.

## 5 Anforderungen an die Kommission

Die Richtlinie enthält eine Reihe von Verpflichtungen für die Kommission; sie

- muss eine Datenbank für strategische Lärmkarten einrichten;
- muss alle fünf Jahre – erstmals bis zum 18. Juli 2009 – einen Kurzbericht über die Informationen aus den von den Mitgliedsstaaten übermittelten Lärmkarten und den Aktionsplänen veröffentlichen;
- muss dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum 18. Juli 2004 einen Bericht vorlegen, der einen Überblick über die Gemeinschaftsmaßnahmen hinsichtlich der Quellen des Umgebungslärms enthält;
- muss dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens 18. Juli 2004 einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie vorlegen, in dem insbesondere untersucht werden soll, ob weitere Maßnahmen der Gemeinschaft erforderlich sind. Gegebenenfalls sollen Strategien vorgeschlagen werden zum Beispiel hinsichtlich mittel- und langfristiger Ziele für die Verringerung der Anzahl der belasteten Menschen, zusätzlicher Maßnahmen auf dem Emissionssektor und des Schutzes von ruhigen Gebieten auf dem Lande;
- muss einige technische Anforderungen überprüfen, z.B. die für die Belastungsermittlung vorgesehene Höhe von vier Metern und die für die Berichterstattung der Mitgliedstaaten festgelegten Geräuschpegelkategorien;
- soll gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung der Richtlinie machen;
- soll zusätzlich zu  $L_{den}$  und  $L_{night}$  weitere harmonisierte Kenngrößen festlegen;
- soll die Berechnung der Lärmindizes an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anpassen, indem sie harmonisierte Verfahren festlegt;
- soll Methoden dem wissenschaftlich und technischen Fortschritt zur Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen entsprechende Dosis/Wirkungsbeziehungen festlegen.

Die Kommission wird bei ihren Arbeiten durch einen sogenannten Regelungsausschuss unterstützt, der aus Vertretern der Mitgliedsstaaten und der Kommission besteht. Beabsichtigt die Kommission Maßnahmen hinsichtlich einer Änderung des Inhaltes der Richtlinie, müssen diese dem Ausschuss zur Stellungnahme vorgelegt werden. Darüber hinaus lässt sich die Kommission von einer Reihe von Arbeitsgruppen technisch/wissenschaftlich beraten, in denen Experten der Mitgliedsstaaten, der Kommunen, der Industrie, der Wissenschaft und von nicht staatlichen Organisationen vertreten sind.

## 6 Umsetzung in nationales Recht

Die Richtlinie muss innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten, d.h. bis zum 18. Juli 2004, in nationales Recht umgesetzt werden. Vorarbeiten hierzu haben in Deutschland begonnen.

Die auffälligste Änderung liegt in der Verwendung der einheitlichen Belastungsindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  für Lärmkarten anstelle der bisher verwendeten Kenngrößen. Da die generellen Tagesgänge der Geräuschemission der Verkehrswege bekannt sind und die national bisher angewendeten Verfahren weiter benutzt werden können, dürfte es keine größeren Schwierigkeiten bereiten, auch die neuen Kenngrößen zu bestimmen. Ein größerer Aufwand muss für durch Industrieanlagen erzeugte Geräusche getrieben werden.

Zur Erfüllung der Forderung der Richtlinie, Daten zu Belastetenzahlen zu ermitteln, müssen noch entsprechende Methoden entwickelt werden, da solche Verfahren bisher nicht verfügbar sind. Auch die Richtlinie enthält hierzu keine Vorgaben. Es gibt in Deutschland einige Ansätze, die aber noch zu Ende gedacht werden müssen.

Die Richtlinie enthält keine Aussagen zu den Kriterien, die bei der Entscheidung, zur Aufstellung von Aktionsplänen benutzt werden müssen, sie überlässt die Aufstellung dieser Kriterien den Mitgliedsstaaten. Es spricht einiges dafür, dass die nationalen Kriterien der Muster-Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des § 47a BImSchG für die nächste Zukunft auch weiterhin ihre Geltung behalten werden.

Darüber hinaus existiert noch eine ganze Reihe interpretatorischer, technischer, juristischen und administrativer Fragen, die gelöst werden müssen.

## 7 Bedeutung der Umgebungslärmrichtlinie für Bauleitpläne und Planfeststellungsverfahren

In einigen der zahlreichen Entwurfsfassungen der Umgebungslärmrichtlinie war vorgesehen,  $L_{den}$  und  $L_{night}$  auch im Rahmen der „akustischen Planung“ als maßgebliche Indikatoren für die EU-Mitgliedsstaaten verbindlich einzuführen. Von diesem – überaus anspruchsvollen und für die EU-Mitgliedsstaaten höchst aufwendigen – Vorhaben ist in der nun von den Gremien der Europäischen Union verabschiedeten Fassung der Umgebungslärmrichtlinie abgerückt worden. Insofern ergeben sich für die Bauleitpläne und Planfeststellungsverfahren keine tiefgreifenden Konsequenzen.

Für Bauleitplanungs- und Planfeststellungsverfahren (ggf. auch für Genehmigungsverfahren etwa von Anlagen) möglicherweise bedeutsame Hinweise sind der Umgebungslärmrichtlinie lediglich an den nachfolgend wiedergegebenen und kommentierten Stellen zu entnehmen:



**Tabelle 3: Bedeutung der Umgebungslärmrichtlinie für Bauleitplanungs- und Planfeststellungsverfahren**

<b>Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 3 (u)</b>	<b>Bemerkung</b>
<p>"Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck</p> <p>u) "akustische Planung" den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Flächennutzungsplanung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen".</p>	<p>In diese Begriffsdefinition lässt sich der akustische Untersuchungsbedarf, der im Rahmen von Bauleitplan- und Planfeststellungsverfahren aber auch für die Genehmigung von Anlagen erzeugt werden kann, durchaus "einsortieren" - mehr jedoch nicht.</p>
<b>Umgebungslärmrichtlinie Artikel 5 Absatz 3</b>	<b>Bemerkung</b>
<p>"Für die akustische Planung und die Festlegung von Lärmschutzzonen können die Mitgliedstaaten andere Lärmindizes als LDEN und L<sub>NIGHT</sub> verwenden."</p>	<p>Hieraus wird deutlich, dass es seitens der EU gewünscht sein könnte, die Indikatoren der Umgebungslärmrichtlinie auch bei der "akustischen Planung" anzuwenden.</p>
<b>Umgebungslärmrichtlinie Anhang I, Seite 3, 3. Spiegelstrich</b>	<b>Bemerkung</b>
<p>"Für andere Zwecke wie akustische Planung und Ausweisung von Lärmschutzzonen kann eine andere Höhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 Meter über dem Boden betragen darf."</p>	<p>Dieser Hinweis kann aus Sicht der Autoren natürlich unkommentiert bleiben.</p>

Eine Verbindlichkeit für die Ermittlung und Beurteilung von Geräuschbelastungen im Rahmen der Bauleitplanung oder der Planfeststellung etwa von Verkehrsanlagen entfaltet die Umgebungslärmrichtlinie aus Sicht der Autoren jedoch nicht.

*Etwas anderes wäre es, wenn das für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht zuständige Ministerium diese zum Anlass nehmen würde, etwa ein Bundesgesetz zum Schutz vor Lärm zu entwerfen. Dann müsste man sich sicher intensiv darüber Gedanken machen, in welcher Form man die in Deutschland in großer Vielfalt genutzten (und gesetzlich vorgeschriebenen) Indikatoren vereinheitlichen könnte, was selbstverständlich tiefgreifende Folgen für die bestehenden Regelungen (etwa die 16., die 18. oder die 24. BImSchV, die TA Lärm, den § 47 a BImSchG oder ein zu novellierendes Fluglärmgesetz) hätte.*

## 8 Fazit

Mit der Umgebungslärmrichtlinie soll zwar „ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm, auf der Grundlage von Prioritäten zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“ (siehe Umgebungslärmrichtlinie, Artikel 1 Absatz 1). Dieses Konzept beschränkt sich jedoch im Grunde genommen auf die bekannten Bausteine der in Deutschland seit mehr als einem Jahrzehnt praktizierten Lärmminierungsplanung nach § 47 a Bundes-Immissionsschutzgesetz.

Allerdings werden sich einige Änderungen und Neuerungen ergeben. Die politisch wichtigste Änderung dürfte die Festlegung von Terminen für die Erstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen sein. Damit ergibt sich ein Druck auf die zuständigen Behörden oder Stellen zur Aufstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen, die Umsetzung der Aktionspläne ist weder explizit gefordert noch zeitlich nicht limitiert.

Für die Bauleitplanungs- und Planfeststellungsverfahren und auch für Genehmigungsverfahren etwa von Anlagen bleibt auch nach Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie alles beim Alten.