

Lärminderungspläne nach § 47 a BImSchG als wirksames Mittel zur Fluglärmbekämpfung

Das Wesentliche:

- „Die Aufgabe des Lärminderungsplans besteht darin, vorhandene bzw. zu erwartende schädliche Umwelteinwirkungen durch verschiedenartige Lärmquellen zu analysieren und ein Programm zu erstellen, das systematisch die Verringerung der Lärmbelastung ermöglicht.“
- Ein Lärminderungsplan (LMP) besteht aus
 1. Schallimmissionsplan (incl. Prognosewerten)
 2. Immissionsempfindlichkeitsplan
 3. Konfliktplan
 4. Maßnahmenplan
 5. Durchführung/Realisierung
 6. Erfolgskontrolle

Über mögliche und sinnvolle Maßnahmen kann demnach erst nach einer eingehenden Analyse (siehe 1., 2. u. 3.) nachgedacht und entschieden werden.

- Gemäß § 47 a BImSchG hat die Gemeinde einen Lärminderungsplan aufzustellen, „wenn in den Gebieten nicht nur vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind und die Beseitigung oder Verminderung der schädlichen Umwelteinwirkungen ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen erfordert.“ Das ist an Flughäfen häufig der Fall.
- Die möglichen Maßnahmen sind unabhängig von ihrer sofortigen Realisierungsmöglichkeit festzulegen, damit u.a. über die Bindungswirkung für die Träger öffentlicher Verwaltung auch eine künftige Realisierung unter Einbindung anderer Kostenträger möglich wird. Das ist auch wichtig, weil die Festlegungen eines Lärminderungsplans in die Ermessensausübung der Planungsbehörden mit einbezogen werden müssen. So wird zumindest die Pflicht zur detaillierten Prüfung aus dem Lärminderungsplan abgeleitet. Für diejenigen Fälle, bei denen Gesundheitschädigungen zu befürchten sind, kann ein LMP aber entscheidend sein, denn nach der einschlägigen Rechtsprechung sinkt dort der Ermessensspielraum auf Null und somit werden die entsprechenden Festlegungen konkret wirksam.
- Ein Lärminderungsplan kann auch in laufenden Genehmigungsverfahren mit dazu beitragen, daß die konkrete Prüfung der Belastungssituation mit Feststellung der Schutzverpflichtungen und der erforderlichen Schutzmaßnahmen durch die Genehmigungsbehörde unter strikter Anwendung des Verursacherprinzips zu Schutzauflagen zu Lasten des Flughafens, **also zu einer kompletten fremdfinanzierten Sanierung führt**. Durch die durch einen LMP nachgewiesene Gesundheits-

schädlichkeit schon des vorhandenen Verkehrs verbleibt der Genehmigungsbehörde kein Ermessensspielraum mehr.

- Es ist auch zu berücksichtigen, daß die Städte und Gemeinden in Genehmigungsverfahren im wesentlichen nur Gesichtspunkte geltend machen können, die die Planungshoheit berühren und daß damit also die meisten Fluglärmwirkungen bei den Einwendungen der Gemeinden herausfallen. Demgegenüber haben sie bei der Aufstellung eines Lärminderungsplanes weitgehende Möglichkeiten und können damit die Genehmigungsbehörden auf diese Weise binden und somit haben sie nun doch ein Instrument, sich für den Schutz ihrer stark betroffenen Bürger einzusetzen.

Hinweise für die Durchführung:

- LMP mit Fluglärm sind noch selten und es gibt daher bei den Beteiligten bisher wenig Erfahrungen. Die Darstellung der anderen Lärmbelastungen erfolgen als Beurteilungspegel L_r . Für Fluglärm **muß** (im Gegensatz zu einigen überholten Ländererlassen) eine entsprechende Darstellung gewählt werden, weil sonst der Vergleich mit den anderen Lärmarten und die Summendarstellungen nicht möglich sind. (Zur Summendarstellung verschiedener Lärmarten muß auch auf die 1998 novellierte TA-Lärm verwiesen werden, die hierzu Neues gebracht hat). Darstellungen in äquivalenten Dauerschallpegeln nach dem Fluglärmgesetz ($L_{eq(4)}$) sind allenfalls zusätzlich sinnvoll, wenn ein Vergleich mit den Lärmschutzzonen interessiert.
- Die Anwendung der LAI-Fluglärmleitlinie /4/ ist inzwischen verbindlich /5//6/. Alle anderen Verfahren beschreiben die Verhältnisse an Flughäfen nicht ausreichend und diese Leitlinie ist ohnehin künftig von den Immissionsschutzbehörden, die ja auch in einigen Bundesländern die LMP berechnen, anzuwenden. In dieser Leitlinie wird der L_{Aeq} , also der energieäquivalente Mittelungspegel mit $q = 3$ verwendet. Außerdem werden u.a. die Bewegungen in jeder Startbahnrichtung zu je 100 % angesetzt, was viele Ungerechtigkeiten vermeidet. Diese Verfahrensweise übernimmt die „4 %-Planungsregel“, die darauf basiert, daß alle nicht „seltenen“ Belastungen voll zu berücksichtigen sind. Die Flugrichtungen sind oft wochenlang gleich. In den letzten Jahren gab es über 30 % der Tage mit Oststarts. Entsprechend sind dann im LMP die L_{eq} -Linien und die Maximalpegellinien für jede Richtung getrennt zu ermitteln und die „Hüllkurven“ darzustellen.
- Zur Prüfung des Überschreitens von Gesundheitsgefährdungsgrenzen sind Maximalpegeldarstellungen, am besten in der Form der Grenzlinien „19 mal 60 dB_(A) außen tags“ und „6 mal 60 dB_(A) außen nachts“ notwendig. Das erstere Kriterium beschreibt den Beginn von Kommunikationsstörungen, das zweite den Beginn der Schlafstörungen. Beide leiten sich bei Anspruch auf Belüftung von den Kriterien 50 bis 55 dB_(A) am Ohr ab und berücksichtigen eine mittlere Schalldifferenz „innen/außen“ von 10 dB_(A).
- Zu beachten ist, daß nicht nur die Ist-Belastungen darzustellen sind, sondern auch künftige Belastungen. Bei Fluglärm sind daher neben den Istwerten die für den Endausbau erwarteten oder die aus Datenerfassungssystemen für laufende oder in Vorbereitung befindliche Genehmigungsverfahren entnehmbaren Prognosewerte anzusetzen.

Schriftum

- /1/ Handbuch Lärminderungspläne. Modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden. Berichte /Umweltbundesamt 94/7. Berlin: Erich Schmidt 1994.
- /2/ Klein, E.: Grundrechtliche Schutzpflicht des Staates. NJW 89, 1633 ff, 1635. Murswiek, : Zur Bedeutung der grundrechtlichen Schutzpflichten für den Umweltschutz. Wirtschaft und Verwaltung 1986, 179 ff. Zuck, R.: Staatliche Schutzpflichten. MDR 1987, 988 f. Bundesverfassungsgericht: 1 BvR 612/72 vom 14.1.1981 (Dr.Heyden-Entscheidung). BVerfGE 56,54 ff, 78 = NJW 81,1655 u.a. und Beschluß vom 30.11.1988 - 1 BvR 1301/84. NJW 89, 1271 ff, 1274 II.
- /3/ Zahlreiche Informationen finden sich im Informationssystem – Lärm (InfoSy Lärm) , CD der Lärmkontor GmbH, Hamburg Mai 1997. Die CD enthält u.a. neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen: Gemeinsamer Runderlaß des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung, des Minister des Innern, des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg vom März 1995 zur Durchführung des § 47 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Aufstellung von Lärminderungsplänen -. Ferner: Steven, H.: Beispiele zum Stand der Lärminderungstechnik. Vortrag im Rahmen der Tagung ParaBel; Lärm für Juristen vom 30.9.bis 1.10.1993 in Hamburg; Richard, J.: Lärminderungspläne. Tagung in Dresden 10./11.3.1994; MUNR Brandenburg: Lärminderungsplanung im Land Brandenburg; Werkstattbericht zum Lärminderungsplan Pritzwalk Brandenburg 31.3.1995; u.a.m.
- /4/ Länderausschuß für Immissionsschutz (LAI), Unterausschuß Lärmbekämpfung: Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder. Fassung vom 10.4.1997; beschlossen am 14.5.1997.
- /5/ Bekanntmachung des BMBau vom 15.10.1998 - RS III 5 - 75 12 00-8 - : Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung "Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm". GMBI. 1998. S. 882-3.
- /6/ Schon, H.: Lärminderungspläne nach § 47 a BImSchG. In: Oeser, K. u. J. H. Beckers (Hrsg): Fluglärm 2000 - 40 Jahre Fluglärmbekämpfung, Ausblick und Forderungen. Düsseldorf: Springer-VDI 1999, S. 158-167.