

## Sonder-Newsletter zum Thema Lärminderungsplanung an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

Ausgabe 7 / April 2008



Liebe Leserin,  
lieber Leser,

gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. § 47 c Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) hätten die zuständigen Behörden bis zum 30.06.2007 Lärmkarten für die Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn vorlegen müssen. Zuständig hierfür

ist das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV). Das LANUV hatte die Karten für die beiden Flughäfen erst Ende 2007 ins Internet (<http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm>) gestellt. Die Lärmkarte für den Flughafen Köln/Bonn wurde dann zwischenzeitlich wegen Eingabefehlern wieder herausgenommen. Seit Anfang Februar 2008 ist nun die korrigierte Fassung wieder im Internet. Die Berechnung dieser Lärmkarten erfolgte auf der Basis von Betriebsdaten der Flughäfen (im so genannten Datenerfassungssystem - DES). Im DES sind zum einen die An- und Abflugwege beschrieben, zum anderen verteilt auf die Flugzeugtypen die Anzahl der Flüge auf den verschiedenen Flugwegen. Die Geräuscheinwirkungen der Hubschrauber blieben unberücksichtigt. Auch die Geräusche mit militärischem Fluggerät in Köln-Bonn blieb unberücksichtigt, da es sich nach den Mitteilungen des Flughafens hierbei nur um wenige Flugbewegungen im Jahr handelt und deren Pegelbeitrag zum mittleren Jahreswert vom LANUV als unerheblich abgeschätzt wurde. Die Ergebnisse werden den betroffenen Gemeinden vom LANUV zusammen mit dem Datenerfassungssystem, in dem die Flugrouten und der darauf stattgefundene Betrieb beschrieben sind, zur Verfügung gestellt.

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht aber nicht nur vor, dass die Lärmbelastung in Form von Karten dargestellt wird. Gesetzlich vorgeschrieben ist außerdem eine tabellarische Auflistung über:

- die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete,
- die geschätzte Anzahl von lärmbelasteten Menschen bezogen auf den Gesamttagespegel  $L_{den}$  und den Nachtpegel  $L_{night}$
- die geschätzte Zahl von Wohnungen, von Schulen und von Krankenhäusern mit Tagesmittelpegeln über 55, 65 und 75 Dezibel.

Das LANUV hat diese Daten – außer für Köln, Düsseldorf und Essen, wo sich die Stadtverwaltung selbst darum kümmert – inzwischen ermittelt und zunächst nur den betroffenen Kommunen mitgeteilt (hier müssten sie abfragbar sein). In wenigen Wochen sollen diese Daten dann allgemein öffentlich zugänglich gemacht werden.

Für Düsseldorf sind die Daten bereits im Internet ([http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/Berichte/05111000\\_ERGEB.pdf](http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/Berichte/05111000_ERGEB.pdf)) abrufbar. So stellte das Düsseldorfer Umweltamt folgende Belastungszahlen fest:

### Gesamtfläche der fluglärmbelasteten Gebiete in Düsseldorf:

$L_{den}/dB(A)$ :	>55	>65	>75
Größe/km <sup>2</sup>	21	8	1

### Anzahl der fluglärmbelasteten Menschen in Düsseldorf, die in Isophonenflächen wohnen mit Pegeln von:

$L_{den}/dB(A)$ :	>55 bis ≤60	>60 bis ≤65	>65 bis ≤70	>70 bis ≤75	>75
	2.946	2.499	999	668	0

$L_{night}/dB(A)$ :	>50 bis ≤55	>55 bis ≤60	>60 bis ≤65	>65 bis ≤70	>70
	448	629	87	0	0

### Anzahl der fluglärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in Düsseldorf:

L <sub>den</sub> /dB(A):	>55	>65	>75
Wohnungen	2.805	312	0
Schulgebäude	13	5	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

Folgende Gemeinden sind gemäß den Lärmkarten des LANUV vom Fluglärm der beiden Großflughäfen betroffen (dabei werden nur Fluglärmbelastungen oberhalb eines Ganztagespegels (L<sub>den</sub>) von 55 dB(A) sowie oberhalb eines Nachtpegels (L<sub>night</sub>) von 50 dB(A) berücksichtigt:

#### Flughafen Düsseldorf:

- **Düsseldorf:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis über 75 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis über 70 dB(A)
- **Meerbusch:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis 65 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis 55 dB(A)
- **Kaarst:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von knapp über 55 bis 60 dB(A)
- **Neuss:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von knapp über 55 bis 60 dB(A)
- **Ratingen:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis 75 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis über 65 dB(A)
- **Essen:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von knapp über 55 bis 60 dB(A)

#### Flughafen Köln/Bonn:

- **Köln:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis über 75 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis über 70 dB(A)
- **Troisdorf:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis über 75 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis über 70 dB(A)
- **Lohmar:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis 70 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis 65 dB(A)
- **Bergisch Gladbach:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von knapp über 55 bis 60 dB(A)
- **Rösrath:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis 75 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis 70 dB(A)
- **Siegburg:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis 65 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis 60 dB(A)
- **Hennef:** mit Lärmbelastungen am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von 55 bis 65 dB(A) und während der Nacht (L<sub>night</sub>) von 50 bis 55 dB(A)
- **Sankt Augustin:** mit Lärmbel. am ganzen Tag (L<sub>den</sub>) von knapp über 55 bis 60 dB(A)

### Auslöseschwellen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Die stark vom Fluglärm des Düsseldorfer und Köln/Bonner Flughafens betroffenen Kommunen haben die gesetzliche Pflicht, basierend auf diesen Lärmkarten **bis zum 18.07.2008** so genannte „Lärmaktionspläne“ (Lärminderungspläne, § 47 d BImSchG) für den Flughafen Düsseldorf bzw. Köln/Bonn aufzustellen.

Eine Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen besteht immer dann, wenn die für den jeweiligen Bereich festgelegten Beurteilungskriterien, insbesondere Grenzwerte, überschritten werden. Das EU-Recht gibt – anders als beim Feinstaub oder den Stickoxiden – hierzu keine Grenzwerte vor, so dass es darauf ankommt, ob negative Lärmauswirkungen für die Gesundheit der Menschen zu befürchten sind und nur durch einen Lärmaktionsplan bewältigt werden können (so die Aussagen der einschlägigen juristischen Kommentare wie Hansmann: in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Loseblatt-Kommentar oder Jarass, BImSchG, Kommentar).

Nach Auffassung der nordrhein-westfälischen Landesregierung muss ein Lärmaktionsplan auf jeden Fall aufgestellt werden, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden ein Tagespegel (L<sub>den</sub>) von 70 dB(A) oder ein Nachtpegel (L<sub>night</sub>) von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird. Dies gilt nach Auffassung der Landesregierung nicht in Gewerbe- oder Industriegebieten nach §§ 8 und 9 der Baunutzungsverordnung sowie in Gebieten nach § 34 Abs. 2 des Baugesetzbuches mit entsprechender Eigenart (Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des NRW-Umweltministeriums vom 7.2.2008). Die Werte L<sub>den</sub> von 70 dB(A) und L<sub>night</sub> von 60 dB(A) sind in den Lärmkarten des LANUV (<http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm>) als rote Linien dargestellt. Nach dieser Auffassung gibt es rund um den Flughafen Düsseldorf nur in den Städten Düsseldorf und Ratingen Flächen, die eine Pflicht zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes auslösen. Rund um den Flughäfen Köln/Bonn gibt es demnach nur in den Städten Köln, Troisdorf, Lohmar und Rösrath Flächen, welche die Auslösekriterien der Landesregierung für die Lärmaktionsplanung erfüllen.

Die sehr hohen, aus gesundheitlicher Sicht völlig unakzeptablen Auslöseschwellen der Landesregierung stehen allerdings im Widerspruch zur Intention der Umgebungslärmrichtlinie der EU, negative Lärmauswirkungen für die Gesundheit der Menschen zu verhindern. Das Umweltbundesamt sagt deshalb, dass aus Gründen des Gesundheitsschutzes bereits eine Überschreitung eines Tagespegels (L<sub>den</sub>) von 60 dB(A) sowie eines Nachtpegels (L<sub>night</sub>) von 50 dB (A) Lärminderungsmaßnahmen nach sich ziehen sollte (vgl.

[http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA\\_Kriterien\\_ULR.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/UBA_Kriterien_ULR.pdf))

Zur Vermeidung deutlicher Beeinträchtigungen durch Lärm wäre nach Angaben des Umweltbundesamtes sogar eine Unterschreitung eines Tagespegels ( $L_{den}$ ) von 55 dB(A) sowie eines Nachtpegels ( $L_{night}$ ) von 45 dB (A) erforderlich.

Immerhin schreibt die Landesregierung in ihrem Runderlass „Lärmaktionsplanung“ selbst, dass auch niedrigere Werte als Auslösekriterien von den Kommunen als Träger der Lärmaktionsplanung verwendet werden können: „Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen.“ (Seite 2, des Runderlasses).

Legt man statt der von der Landesregierung vorgesehenen Auslöseschwellen von mindestens 70 dB(A) während des gesamten Tages ( $L_{den}$ ) bzw. mindestens 60 dB(A) in der Nacht ( $L_{night}$ ) die Lärmwerte des Umweltbundesamtes (60/50 dB(A)) zu Grunde, dann sind folgende Gemeinden rund um den Flughafen Düsseldorf zur Erstellung eines fluglärmbezogenen Lärmaktionsplanes verpflichtet:

- Düsseldorf
- Meerbusch
- Ratingen

Rund um den Flughafen Köln/Bonn ergibt sich entsprechend den Werten des Umweltbundesamtes für folgende Gemeinde die Pflicht zur Lärmaktionsplanung (für Fluglärm):

- Köln
- Troisdorf
- Lohmar
- Rösrath
- Siegburg
- Hennef

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz wurden auch Schutzziele für die Lärmaktionsplanung festgelegt. So heißt es in §14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007:

*„Bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.“*

Bezogen auf die Bestandsflughäfen Düsseldorf und Flughafen Köln/Bonn gelten somit folgende Schutzwerte für die Erstellung von Lärmaktionsplänen:

- 65 dB(A) als äquivalenter Dauerschallpegel ( $L_{Aeq, Tag}$ ) für die Tagschutzzone 1
- 60 dB(A) als äquivalenter Dauerschallpegel ( $L_{Aeq, Tag}$ ) für die Tagschutzzone 2
- 55 dB(A) als äquivalenter Dauerschallpegel ( $L_{Aeq, Nacht}$ ) oder ein maximale Innenpegel von 6 Mal 57 dB(A) für die Nachtschutzzone.

Leider sind wegen unterschiedlicher Berechnungsmethoden die Lärmkonturen gemäß dem von der EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgesehenen Tagespegel ( $L_{den}$ ) und dem im Fluglärmgesetz vorgesehenen äquivalenten Dauerschallpegel am Tage ( $L_{Aeq, Tag}$ ) nicht identisch. Das heißt, eine 65 dB(A)-Kontur gemäß  $L_{den}$  entspricht nicht einer 65 dB(A)-Kontur gemäß  $L_{Aeq, Tag}$ . Auch die Lärmkonturen gemäß dem Nachtpegel ( $L_{night}$ ) und dem äquivalenten Dauerschallpegel ( $L_{Aeq, Nacht}$ ) des Fluglärmgesetzes sind unterschiedlich. Ein wesentlicher Unterschied besteht auch darin, dass der  $L_{den}$  und der  $L_{night}$  auf Ist-Werten beruht, während sich der  $L_{Aeq}$  auf eine 10jährigen Prognose stützt.

Die Lärmkonturenkarten gemäß Fluglärmgesetz liegen derzeit noch nicht vor, da derzeit noch die Berechnungsvorschriften in der Überarbeitung sind. Die nötigen Rechtsverordnungen hierzu wird es wohl erst Mitte 2008 geben.

### **Mangelnde Koordination der Lärmaktionspläne bezogen auf Großflughäfen**

Anders als bei den Luftreinhalteplänen, die von den Bezirksregierungen erstellt werden, gibt es für die Lärmaktionsplanung keine überörtliche Institution, die koordinierend oder steuernd eingreift. So hat jede Kommune, die vom Fluglärm des Flughafens Düsseldorf bzw. Köln/Bonn betroffen ist, einen eigenen auf den Flughafen bezogenen Lärmaktionsplan zu erstellen. Das Land lässt die Kommunen hierbei weitgehend allein. Zwar gibt es Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), einem Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz, zur Lärmaktionsplanung. Doch fallen hier die Hinweise zum Luftverkehr äußerst sparsam aus. So heißt es hier: *„Für die Gemeinden verbleiben daher nur wenige Handlungsmöglichkeiten“* [beim Luftverkehr]. Hierzu gehöre die Mitarbeit in den Fluglärmkommissionen. Hier könnten z.B. Vorschläge zur Änderung einzelner Flugstrecken oder für eine verbesserte Differenzierung der lärmabhängigen Landeentgelte gemacht werden. *„Die Gemeinden haben ferner die Möglichkeit, durch eine vorausschauende Siedlungsplanung ein weiteres Heranrücken der Wohnbebauung an den Flugplatz und damit neue Fluglärmprobleme zu vermeiden.“*, heißt es in den LAI-Hinweisen.

Auch der Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums vom 7.2.2008

([http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Gesetze/Erlass\\_Laermaktionsplanung.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Gesetze/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf)) gibt den Kommunen bezogen auf die Lärmaktionsplanung an Flughäfen kaum Hilfestellungen. Hier werden im wesentlichen vor allem allgemeine Empfehlungen für den Ablauf der Lärmaktionsplanung, die Verknüpfung mit anderen raumbezogenen Planungen, die Beteiligung von Öffentlichkeit, politischen

Gremien und Trägern öffentlicher Belange sowie die Umsetzung von Maßnahmen gemacht.

Das späte Vorliegen der Lärmkarten erschwert es den betroffenen Kommunen, die Frist 18.07.2008 zur Erstellung der Lärmaktionspläne einzuhalten und dabei auch die hohen gesetzlichen Anforderungen an eine Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 47 d Abs. 3 BImSchG) zu erfüllen. So heißt es in § 47 d Abs. 3 BImSchG: *„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“*

Im Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des nordrhein-westfälischen Umweltministeriums werden weitergehende Empfehlungen hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben. Hier heißt es u.a.:

*„Die Gemeinde gibt der Öffentlichkeit die Möglichkeit, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Gleiches gilt für eine spätere Überprüfung und Überarbeitung der Lärmaktionsplans nach § 47 d Abs. 5 BImSchG. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass man sich mit den Anregungen inhaltlich auseinandersetzen muss. Die Anregungen müssen nicht zwingend in die Lärmaktionsplanung einfließen. [...]*

*Möglichkeiten, die Erstellung des Lärmaktionsplans zu begleiten, bieten z.B. „Runde Tische“, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung etabliert werden können. Zusätzliche öffentlichkeitswirksame Arbeitsweisen, die das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans unterstützen und Öffentlichkeit herstellen, sind z.B.:*

- Veranstaltungen in verschiedenen Stadtteilen,
- öffentliche Ansprache der Betroffenen in Konfliktgebieten („Fokusgruppen“),
- Bildung von Beiräten, wissenschaftliche und / oder Bürgerbeiräte, Verbände,
- Informationsmaterial, Flyer, Antwortkartenaktionen,
- Internetauftritte und Internetforen, Lärminformationssysteme,
- Ideenwettbewerbe, Aktionstage,
- Mediationsverfahren bei Planungen in Konfliktgebieten (z.B. Autobahnbau im Innenstadtbereich).“

#### *Inhalte eines Lärmaktionsplanes*

Ein Lärmaktionsplan ist ein strategisches Planwerk, um Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärmminimierung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu formulieren. Die formalen Vorgaben für Inhalte eines Aktionsplans sind im Anhang V der EU-

Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben. Elemente eines Lärmaktionsplans sind:

- die Bewertung der Lärmsituation,
- eine Darstellung der vorhandenen und geplanten Lärmminierungsmaßnahmen,
- ein Maßnahmenkatalog,
- Aussagen zu Kosten und Nutzen,
- eine Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung,
- die weiteren im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie genannten Angaben.

Das Kernstück des Aktionsplans bildet der Maßnahmenanteil. In Betracht kommen jegliche Maßnahmen, unabhängig davon, welchen Rechtsbereichen sie zuzuordnen sind und wer sie erfüllen muss. Hierzu können z.B. gehören:

#### 1. Aktive Maßnahmen an der Quelle:

- Beschränkung des Flugverkehrs in bestimmten sensiblen Zeiten, z. B. eingeschränktes oder generelles Nachtflugverbot (ggf. zeitabhängige Sperrung bestimmter Start- und/oder Landebahnen oder Gebietsüberflüge).
- Völliger oder zeitlich begrenzter (Nacht, Wochenende) Ausschluss besonders lauter Flugzeuge (verschärfte Bonusliste, zeitabhängige Lärmklassenbeschränkungen)
- Lärmkontingentierungen für die Fluggesellschaften als Anreiz, leisere Flugzeuge einzusetzen.
- Reduktion der Gesamtzahl der Flugbewegungen.
- Vermehrter Einsatz lärmarmen Flugzeuge durch höhere Start- und Landeentgelte für laute Maschinen.
- Maßnahmen zur Erhöhung des Auslastungsgrades pro Maschine und der Einsatz größerer Maschinen zur Verringerung der Flugbewegungen.
- Einführung lärmoptimierter An- und Abflugrouten.
- Einschränkung der Schubumkehr.

#### 2. Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung (passiver Schallschutz):

- Einbau von Lärmschutzfenstern
- Einbau von Schalldämmlüftern
- Dämmung von Dächern, Außenfassaden, Rolllädenkästen und Außentüren
- Schallschutzmaßnahmen an Balkonen und Terrassen (Wintergärten, Verglasung von Loggien etc.)

#### 3. Maßnahmen der Siedlungsplanung (Flächennutzungsplanung)

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm hat in Ihrer aktuellen Veröffentlichung zum Thema (BVF-Merkblatt BV010: EU-Aktionspläne und Fluglärm)

sehr eindrucksvoll dargestellt, dass sich die Anstrengungen zum Schutz vor Fluglärm insbesondere auf die Betriebsbeschränkungen konzentrieren sollten (Das Merkblatt wird in Kürze abrufbar sein unter: <http://www.fluglaerm.de/bvf/daten.htm> ). Denn eine Reduzierung des Fluglärms in Folge des Einsatzes neuerer leiserer Flugzeuge wird sich angesichts der langen Lebensdauer der Flugzeuge sowie des rasanten Wachstums bei den Flugbewegungen erst in 40 bis 50 Jahren ergeben. Die Flächennutzungsplanung hat infolge sehr unzureichender gesetzlicher Vorgaben (Fluglärmgesetz) und gegenläufiger Interessen der Kommunen ebenfalls nur geringe Lärminderungspotentiale. Im übrigen sind mit diesem Instrument ebenfalls nur langfristig Erfolge zu erzielen. Lärmmindernde Betriebsverfahren (z.B. geänderte Landeverfahren) haben nur ein relativ geringes Lärminderungspotential, das zudem sehr von den lokalen Gegebenheiten abhängig ist. Als einziges schnell wirksames Mittel bleiben Betriebsbeschränkungen übrig. Eine systematische Zusammenstellung derartiger Betriebsbeschränkungsmittel kann ebenfalls der Publikation „EU-Aktionspläne und Fluglärm“ der Bundesvereinigung gegen Fluglärm entnommen werden.

Die Auswahl der Maßnahmen steht zwar grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Behörde (Gemeinde). Dennoch gibt § 47 d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Prioritätensetzung vor: Je gewichtiger ein Lärmproblem ist, umso eher ist dagegen vorzugehen. Ein grundsätzliches Problem der Lärmaktionsplanung besteht darin, dass für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes die Kommunen zuständig sind, für die Umsetzung der Maßnahmen jedoch häufig andere Behörden. Dies gilt insbesondere für die Verfügung unmittelbarer Betriebsbeschränkungen. Ein schwerwiegendes Problem ist außerdem die fehlende Sanktionsmöglichkeit der Nichtumsetzung von bestimmten Maßnahmen. Es gibt auch keine gesetzliche Verpflichtung der Gemeinde dafür Sorge zu tragen, dass die

im Lärmaktionsplan zusammengestellten Maßnahmen innerhalb einer bestimmten Frist umgesetzt werden.

Die erstellten Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch **alle 5 Jahre** nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet (§ 47 d Abs. 5 BImSchG)

Weitere Infos:

Die Lärmkarten sind abrufbar unter: <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm>

Merkblatt „EU-Aktionspläne und Fluglärm“ der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, demnächst abrufbar unter: <http://www.fluglaerm.de/bvf/daten.htm>

Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des NRW-Umweltministeriums vom 7.2.2008: [http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Gesetze/Erlass\\_Laermaktionsplanung.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Gesetze/Erlass_Laermaktionsplanung.pdf)

LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung: [http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Gesetze/LAI-Hinweise\\_Laermaktionsplanung.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Gesetze/LAI-Hinweise_Laermaktionsplanung.pdf)

Leitfaden des Umweltministeriums Baden-Württemberg zur Lärmaktionsplanung: <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/35602/laermaktionsplanung.pdf?command=downloadContent&filename=laermaktionsplanung.pdf>

Herzliche Grüße

Ihr / Euer Horst Becker

---

IMPRESSUM: *BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN* im Landtag NRW, Horst Becker MdL, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

Layout und redaktionelle Bearbeitung: Helmar Pless; V.i.S.d.P.: Horst Becker, MdL

Für Abbestellungen des Newsletter sowie Anregungen und Fragen rund um das Thema "Flugverkehr in NRW" wenden sie sich ebenfalls an Helmar Pless, Tel.: 0211/ 884-2754, Fax: 0211/ 884-3515, Email: [Helmar.Pless@landtag.nrw.de](mailto:Helmar.Pless@landtag.nrw.de)