Handlungsleitlinien zur Verbesserung der Lärmaktionsplanung (LAP) für effektiven Lärmschutz in Deutschland

Einleitung

Lärm ist eine der häufigsten Umweltbelastungen, der die Bevölkerung in Deutschland täglich ausgesetzt ist. Besonders Straßenverkehrslärm stellt eine ernste Gefahr für die Gesundheit von Millionen von Menschen dar. Über 17 Millionen Menschen in Deutschland sind gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln durch Straßenverkehr ausgesetzt, was mit einem signifikant höheren Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und andere gesundheitliche Beeinträchtigungen verbunden ist. Trotz dieser alarmierenden Zahlen bleibt der Schutz vor Verkehrslärm in Deutschland weiterhin unzureichend und die Lärmaktionsplanung (LAP) bleibt weiter hinter ihren Möglichkeiten zurück.

Die vorliegenden Handlungsleitlinien orientieren sich an den aktuellen Herausforderungen der Lärmaktionsplanung, den rechtlichen Rahmenbedingungen und den Erfahrungen aus verschiedenen Städten und Kommunen. Sie basieren auf umfangreichem Input aus Fachveranstaltungen, wissenschaftlichen Studien und den Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die eine grundlegende Verpflichtung zur Lärmreduktion und zum Schutz der Gesundheit darstellt. Ziel dieser Leitlinien ist es, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmaktionsplanung auf allen Ebenen – von der kommunalen Ebene bis zur europäischen Ebene – aufzuzeigen, um eine effektive Reduktion von Lärmbelastungen und damit eine Verbesserung der Lebensqualität für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu erreichen.

1. Verbindliche Lärmaktionspläne und Rechtsklarheit

Lärmaktionspläne sind als strategisches Instrument zur Bekämpfung von Verkehrslärm vorgesehen und wurden in Deutschland aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht, als sechster Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Lärmminderungsplanung § 47a bis § 47f), überführt. Diese Pläne sollen nicht nur als unverbindliche Empfehlungen, sondern als verbindliche Handlungsanweisungen für die zuständigen Behörden und Institutionen fungieren. Die Umsetzung von Lärmaktionsplänen ist derzeit häufig durch mangelnde Verbindlichkeit und fehlende rechtliche Durchsetzungskraft gekennzeichnet, was ihre Effektivität erheblich einschränkt.

Um den Betroffenen einen klaren rechtlichen Schutz zu bieten, muss der Lärmaktionsplan als verbindliches Dokument gelten, auf das sich die Bürgerinnen und Bürger im Falle von Rechtsstreitigkeiten berufen können. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, die bestehende Rechtsprechung dahingehend zu überprüfen und anzupassen.

In diesem Zuge ist eine Anpassung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dringend notwendig. Vor allem muss die Gültigkeit der Immissionsgrenzwerte auf die Bestandsstraßen erweitert werden, statt lediglich für Neubauten.

Außerdem sollten beispielsweise die Mindestanforderungen der EU-Umgebungslärmrichtline nachgeschärft und präzisiert werden, um eine klare Rechtslage zu schaffen und damit sicherzustellen, dass die im Plan enthaltenen Maßnahmen auch tatsächlich möglichst umfänglich umgesetzt werden. Dies umfasst die Verpflichtung zur Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen durch die zuständigen Behörden, etwa bei der Einführung von Tempo-30-Anordnungen, der Sanierung von Fahrbahnoberflächen oder der Schaffung ruhiger Gebiete. Hierzu muss auch das Fachrecht berücksichtigt werden, sodass Lärmschutzmaßnahmen mit den bestehenden Gesetzen (z.B. der StVO) und Vorschriften in Einklang stehen.

2. Anwendung einheitlicher Berechnungsverfahren

Ein zentraler Punkt für die Verbesserung der Lärmschutzplanung in Deutschland ist die dringende Notwendigkeit, die veralteten Richtlinien für Lärmschutz an Straßen aus dem Jahr 1990 (RLS-90) durch die neueren und wissenschaftlich fundierteren RLS-19 abzulösen. Die RLS-90, die noch immer in vielen Bereichen angewendet wird, spiegelt nicht mehr den aktuellen Stand der Technik wider. Im Gegensatz dazu bietet die RLS-19 eine präzisere Berechnung, da sie die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse besser abbildet und die jüngsten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt. Insbesondere für Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, wie in städtischen Ballungsgebieten, zeigt sich das Potenzial der RLS-19, realistischere Lärmberechnungen vorzunehmen und somit die tatsächliche Belastung besser zu erfassen. Die Berücksichtigung der Veränderungen in der Fahrzeugflotte, wie etwa breitere Reifen und schwerere Fahrzeuge, führt zu einer realistischeren Darstellung der Lärmpegel und einer realitätsnäheren Einschätzung der tatsächlichen Lärmbelastung, der viele Menschen ausgesetzt sind.
Mehr Informationen zu diesem Thema finden Sie in einer Publikation des Umweltbundesamtes „Vergleichsrechnungen für die EU-Umgebungslärmrichtlinie“[1].

Zukünftig muss jedoch die nationale Gesetzgebung dahingehend angepasst werden, dass die Anordnung von Maßnahmen im Straßenverkehr analog zur Lärmkartierung auf Basis von Berechnungen nach der BUB - Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe), vorgenommen werden. Es ist widersinnig und zeitaufwändig, erst eine Berechnungsmethode zur Erstellung der Lärmkarten anzuwenden und im nächsten Schritt für darüber identifizierte Hotspots mittels einer anderen Berechnungsvorschrift Maßnahmen anzuordnen.

[1] UBA 2021, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/vergleichsrechnungen-fuer-die-eu

3. Stärkerer Fokus auf direkt wirksame und kostengünstige Lärmminderungsmaßnahmen

3.1. Tempo 30 als zentrale Maßnahme

Tempo 30 innerorts ist eine der kostengünstigsten und effektivsten Maßnahmen zur Lärmminderung. Zahlreiche Studien belegen, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h den Lärm in der Regel um 2 bis 3 dB(A) senken kann, was in der Wahrnehmung der Betroffenen wie eine Halbierung des Verkehrsaufkommens wirkt. Tempo 30 erhöht zudem die Verkehrssicherheit und trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Derzeit wird Tempo 30 in Deutschland jedoch nur punktuell und häufig nur nachts oder an einzelnen, stark belasteten Straßenabschnitten umgesetzt. Ein flächendeckendes Tempo-30-Konzept muss dringend vorangetrieben werden. Besonders in Wohngebieten und entlang von Hauptverkehrsstraßen, in denen die Lärmbelastung bereits gesundheitsschädliche Werte erreicht, muss Tempo 30 im Rahmen der Lärmaktionsplanung als Standardlösung für lärmbelastete Straßen etabliert werden.

3.2. Weitere Maßnahmen zur Lärmminderung

Neben Tempo 30 sind weitere Maßnahmen notwendig, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Hierzu gehören:

- **Lkw-Fahrverbote und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen:** In besonders betroffenen Gebieten müssen Lkw-Fahrverbote und andere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingeführt werden. Diese Maßnahmen können lokalisiert auf Hauptverkehrsstraßen oder in dicht besiedelten Gebieten umgesetzt werden.
- **Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV):** Die Förderung des ÖPNV und der Ausbau von Radwegen sind ebenfalls entscheidend, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die Lärmemissionen zu senken.
- **Neuerungen durch StVO Novelle (Oktober 2024):** Es sind nun auch Anordnungen von Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr sowie von Busspuren aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung möglich. Ein belastbares ÖPNV-Netz mit Busspuren und ein starkes Radverkehrsnetz tragen indirekt zur Beruhigung des Straßenverkehrslärms bei. Darüber hinaus ist ein Lückenschluss zwischen verschiedenen Geschwindigkeitsbegrenzungen von nun an auf bis zu 500 Metern möglich.

3.3. Akzeptanz wirkungsvoller Maßnahmenumsetzung

Die Einführung von Tempo 30 und anderen Lärmschutzmaßnahmen sollte durch klare Handlungsempfehlung aus den Lärmaktionsplänen unterstützt werden. Dazu gehört auch eine intensivere Schulung der Straßenverkehrsbehörden und der verantwortlichen Akteure in den Kommunen. Zusätzlich ist eine frühzeitige Einbindung aller relevanten Akteure, namentlich der Planer*innen, Politiker*innen und Behörden, nötig. Nur dies verhindert, dass Pläne erstellt werden, die erst zum Beschluss an die jeweiligen kommunalen Politiker*innen weitergegeben werden und dann hier zu Ablehnung führen und umständliche Bearbeitungsschleifen nach sich ziehen, oder darauffolgend seitens der Straßenverkehrsbehörde nicht gestützt werden. Nur die frühe Einbindung aller schafft Akzeptanz auf allen Ebenen und führt zur sicheren Umsetzung von Maßnahmen.

4. Schutz von ruhigen Gebieten

4.1. Bedeutung ruhiger Gebiete für die Lebensqualität

Ruhige Gebiete spielen eine zentrale Rolle für die Erholung der Bevölkerung. In den letzten Jahren wurden jedoch zunehmend auch diese Gebiete durch zunehmenden Verkehrslärm belastet. Gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist eines der Ziele der Lärmaktionspläne, ruhige Gebiete nicht nur zu identifizieren und festzusetzen, sondern auch aktiv vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Leider wird dies in vielen Lärmaktionsplänen nicht ausreichend priorisiert.
Weitere Informationen finden sich im „Rechtsgutachten zur Festsetzung und zu den Rechtswirkungen ruhiger Gebiete nach der Umgebungslärmrichtlinie“[2] der Anwaltskanzlei W2K und der „Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung – Ruhige Gebiete“ des Umweltbundesamtes[3].

4.2. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

- **Rechtliche Verpflichtung zum Schutz ruhiger Gebiete:** In Lärmaktionsplänen muss der Schutz ruhiger Gebiete verbindlich festgelegt werden. Dazu gehört die Festlegung konkreter Maßnahmen zum Erhalt der Ruhe und zur Verhinderung der Zunahme von Lärmquellen in diesen Gebieten.
- **Förderung von grünen Erholungsflächen:** Der Ausbau von grünen Oasen und städtischen Parks muss stärker in die Stadtplanung integriert werden, um zusätzliche beruhigte Bereiche neben den klassischen ruhigen Gebieten zu schaffen.

5. Beteiligung der Öffentlichkeit und Förderung von Lärmbeiräten

5.1. Bedeutung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung ist nur dann möglich, wenn möglichst viele betroffene Bürger aktiv in den Prozess eingebunden werden. Für eine möglichst breite Beteiligung, die auch vulnerable Gruppen miteinbezieht und die in Planungsprozessen oft vernachlässigt werden, sollten beispielsweise Aufrufe zur Teilnahme über Plakate mit QR-Codes und ähnliches verwendet werden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ermöglicht es, dass Lärmschutzmaßnahmen den Bedürfnissen und Wünschen der Betroffenen entsprechen. Verschiedene Formate wie Lärmspaziergänge, Online-Befragungen und Diskussionsveranstaltungen sollten genutzt werden, um das Bewusstsein für Lärmschutzthemen zu schärfen und die Akzeptanz für geplante Maßnahmen zu erhöhen.

5.2. Einbindung von Lärmbeiräten

Die Einberufung eines Lärmbeirats wie in Dortmund[4] ist ein innovativer Ansatz, um die Lärmaktionsplanung zu verbessern. Der Lärmbeirat sollte nicht nur beratend tätig sein, sondern auch eine aktive Rolle bei der Priorisierung von Maßnahmen, deren Umsetzung und der effektiven Kontrolle von

[2] W2K Rechtsanwälte Partnerschaft mbB, https://landwirtschaft.hessen.de/sites/landwirtschaft.hessen.de/files/2021-06/rechtsgutachten_ruhige_gebiete.pdf
[3] UBA 2018, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/ruhige-gebiete
[4] https://nrw.vcd.org/themen/verkehrslaerm/ruhe-bitte-wie-wirkt-der-laermbeirat

Lärmschutzmaßnahmen übernehmen. Eine Institutionalisierung eines Lärmbeirats in allen größeren Kommunen bzw. die Verstärkung vorhandener Beiräte wäre hierzu empfehlenswert.

5.3. Durchführung von regelmäßigen Fortschrittskontrollen

Um den Erfolg der Lärmaktionsplanung und die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen sicherzustellen, müssen regelmäßig Fortschrittskontrollen durchgeführt werden. Diese Kontrollen sollten von entsprechenden Fachstellen in enger Zusammenarbeit mit den Lärmbeiräten und der Bevölkerung erfolgen. Dabei muss sowohl dargelegt werden, welche Maßnahmen wann umgesetzt wurden, sowie dargelegt werden wie sich die Zahl der von Lärm betroffenen Personen in den letzten Jahren durch übergeordnete verkehrliche Entwicklung sowie durch die umgesetzten Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan entwickelt hat.

Ebenso sollte die turnusmäßige Überprüfung der bestehenden ruhigen Gebiete und ihrer Lärmbelastung Teil der Lärmaktionsplanung sein, um deren langfristigen Schutz zu gewährleisten. Es sollten dazu auch stetige Monitoring-Mechanismen eingerichtet werden, um stets belastbare Daten wie Verkehrsstärken oder auch die vorherrschenden Schallpegel innerhalb und am Rand der Gebiete zur Bewertung zur Verfügung zu haben, um so den Erfolg der Schutzmaßnahmen evaluieren.

6. Finanzierung für die Lärmaktionsplanung und Lärmschutz

Die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen erfordert eine angemessene finanzielle Ausstattung. Derzeit stehen den Kommunen nur begrenzte Mittel für die Erstellung von Lärmaktionsplänen und insbesondere die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung, was die Effektivität der Lärmaktionsplanung erheblich einschränkt. Eine nachhaltige Finanzierung auf kommunaler, landes- und bundesweiter Ebene ist unerlässlich, um die notwendigen Maßnahmen schnell und flächendeckend umzusetzen.

Die Bundesländer tragen eine zentrale Verantwortung bei der mittel- bis langfristigen Umsetzung effektiver Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere sollten sie Rahmenkonzepte für kleinere Kommunen entwickeln, die oft nicht über die Ressourcen oder die Expertise verfügen, um eigenständig effektive Lärmaktionspläne zu erstellen und umzusetzen. Dies sollte durch die Bereitstellung von Fachpersonal und landesweite Unterstützungsangebote wie Schulungen und konkrete Handlungsleitfäden geschehen. Zudem müssen die Förderkriterien für bestehende Lärmsanierungsprogramme deutlich verbessert und zusätzliche Förderprogramme eingerichtet werden, um Kommunen finanziell zu entlasten und die Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen in besonders betroffenen Gebieten zu beschleunigen. Diese Programme sollten auch eine höhere Flexibilität bieten, um den spezifischen Bedürfnissen der einzelnen Kommunen gerecht zu werden.

7. Stärkung des Rechtsrahmens auf EU- und Bundesebene

7.1. Anpassung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die Europäische Kommission und die zuständigen EU-Institutionen sollten eine Reform der EU-Umgebungslärmrichtlinie (ULR) zügig voranzutreiben. Es ist nicht hinnehmbar, dass trotz der klaren Mängel, die bereits in der REFIT-Evaluation von 2016 und im Umsetzungsbericht von 2023 aufgezeigt wurden, weiterhin keine verbindlichen und konkreten Schritte unternommen wurden, um den Lärmschutz zu verbessern. Beide Berichte haben die dringende Notwendigkeit hervorgehoben, verbindliche

Lärmreduktionsziele einzuführen, um den gesundheitlichen Auswirkungen von Lärmbelastung effektiv zu begegnen.

Die Einführung verbindlicher Reduktionsziele für Lärmemissionen ist unerlässlich, um die Ziele aus dem EU Zero Pollution Action Plan zu erreichen. Im Aktionsplan werden bis 2030 zu erreichende Ziele definiert. Das Ziel für die Lärmbekämpfung ist eine Reduzierung des Anteils der durch Verkehrslärm chronisch beeinträchtigten Menschen um 30 % (im Vergleich zu 2005). Der aktuelle Monitoring-Report der Europäischen Umweltagentur[5] zeigt, dass dieses Ziel haushoch verfehlt werden wird. Daher müssen Lärmreduktionsziele verbindlich und mit klaren, messbaren Fristen versehen werden, um eine tatsächliche Verbesserung der Lebensqualität der betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten.

7.2. Entwicklung eines umfassenden nationalen Lärmschutzgesetzes

Bei der Umsetzung von EU-Richtlinien in nationales Recht haben die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit, Vorgaben zu machen, die über die europäischen Mindeststandards hinausgehen. Ein grundlegendes Problem, dass auf nationaler Ebene gelöst werden könnte, besteht darin, dass die meisten Regelungen bislang quellenspezifisch sind und keine umfassende Betrachtung der Lärmbelastung im gesamten Lebensumfeld der betroffenen Bürger ermöglichen. Die Gesamtlärmbetrachtung stellt einen vielversprechenden Ansatz dar, um Lärmquellen systematisch zu bewerten und integrative Maßnahmen zu entwickeln, die den gesamten Lärmpegel eines Gebiets berücksichtigen. In Kombination mit einem Rechtsanspruch auf Lärmsanierung könnte dies dazu beitragen, die Lärmbelastung unterhalb einer gesetzlichen Unzumutbarkeitsschwelle zu halten und den betroffenen Bürgern wirksame Lärmschutzmaßnahmen zu garantieren.

7.2.1. Aktueller Stand der Diskussion zum Regelungsentwurf

Ein Regelungsentwurf für eine Gesamtlärmbetrachtung[6] wurde im Rahmen von Forschungsvorhaben (FuE) durch das Umweltbundesamt (UBA) weiterentwickelt. Dieser innovative Ansatz berücksichtigt nicht nur den Lärm einzelner Quellen wie Straßenverkehr oder Flugverkehr, sondern bewertet die Gesamtlärmbelastung auf regionaler Ebene. Diese Methode könnte eine bedeutende Verbesserung für Lärmschutzpläne darstellen, da sie die Komplexität des Lärms in stark belasteten Gebieten umfassend erfasst und dabei auch synergetische Effekte berücksichtigt. Beispielsweise kann der Straßenverkehrslärm in städtischen Gebieten oft über das hinaus dominieren, was bisher in traditionellen, quellenspezifischen Lärmschutzkonzepten behandelt wurde.

Der Regelungsentwurf für ein Lärmschutzgesetz, der bereits dem Bundesumweltministerium (jetzt BMUKN) vorgestellt wurde, setzt genau hier an. Das Ziel des Entwurfs ist es, nicht nur Lärmschutzmaßnahmen für Neubauten zu garantieren, sondern auch Bestandsstraßen in den Lärmschutzprozess einzubeziehen. Dies schließt insbesondere die Möglichkeit eines Rechtsanspruchs auf Lärmsanierung ein, um diejenigen, die in besonders lauten Gebieten wohnen, endlich eine rechtlich abgesicherte Entlastung zu verschaffen.

7.2.2. Herausforderungen und offene Fragen

Wir als Deutsche Umwelthilfe begrüßen grundsätzlich den Regelungsentwurf zur Gesamtlärmbetrachtung. Da der Straßenverkehrslärm vielerorts dominant ist und den Großteil von Lärmbetroffenen hervorruft, liegt unser Fokus hierauf. Besondere Relevanz aus der Sicht der DUH hat hierbei vor allem die

[5] https://www.eea.europa.eu/en/european-zero-pollution-dashboards/indicators/exposure-of-europes-population-to-environmental-noise-indicator-1

[6] UBA 2023, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/gesamtlaermbewertung-umsetzungskonzept-planspiel

Festlegung verbindlicher Grenzwerte zur Lärmsanierung als auch zur Lärmvorsorge. Bei der praktischen Erprobung des Modells im Rahmen eines Planspiels, das vom UBA durchgeführt wurde, zeigten sich einige Herausforderungen. Kritiker aus Kreisen dieses Versuchs wiesen darauf hin, dass insbesondere die Zuweisung von Lärmquellen und die Integration unterschiedlicher Lärmarten in die Gesamtlärmbewertung noch unzureichend definiert sind.

Ein weiteres Problem, das im Rahmen des FuE-Vorhabens auftrat, war die rechtliche Verbindlichkeit der Maßnahmen. Um eine nachhaltige Verbesserung des Lärmschutzes zu erreichen, müssen die festgelegten Maßnahmen nicht nur empfohlen, sondern verpflichtend und rechtlich durchsetzbar sein. In den bisherigen Entwürfen gab es Zweifel, ob und wie diese Maßnahmen konkret umgesetzt werden können.

7.2.3. Der dringende Bedarf für ein Lärmschutzgesetz

Es ist offensichtlich, dass die in vielen Kommunen gelebte Praxis – die Lärmaktionsplanung in eine Vielzahl von Prüfaufträgen und Empfehlungen umzuwandeln – nicht ausreichend ist. Ein klar definiertes Lärmschutzgesetz muss endlich geschaffen werden, um den betroffenen Bürgern tatsächlich einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung zu gewähren. Dabei sind nicht nur die betroffenen Kommunen und Straßenverkehrsbehörden gefragt, sondern auch die Autobahn GmbH und andere Verkehrsträger, die maßgeblich für die Lärmemissionen verantwortlich sind.

Das Gesetz muss:

- Verbindliche Immissionsgrenzwerte für Lärm festlegen, die nicht nur für Neubauten, sondern auch für Bestandsstraßen gelten.
- Umfassende Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung anordnen, die alle relevanten Lärmquellen berücksichtigt.
- Rechtsanspruch auf Lärmsanierung für betroffene Anwohner definieren und durchsetzen.
- Förderprogramme für Kommunen bereitstellen, die Lärmschutzmaßnahmen umsetzen möchten, aber aufgrund fehlender Ressourcen nicht in der Lage sind, diese effektiv zu realisieren.
- Sicherstellen, dass alle relevanten Behörden an einem gemeinsamen Lärmschutzplan arbeiten, um sektorübergreifende Maßnahmen zu ermöglichen.

7.2.4. Forderungen an das BMUKN und die Bundesregierung

- Einleitung eines Rechtsetzungsverfahrens: Das BMUKN sollte unverzüglich ein Verfahren zur Einführung eines umfassenden Lärmschutzgesetzes einleiten, besonders vor dem Hintergrund der fehlenden Erwähnung der Lärmproblematik im aktuellen Koalitionsvertrag von CDU und SPD.
- Verbindliche Lärmschutzmaßnahmen: Das Gesetz sollte verbindliche Lärmschutzmaßnahmen festlegen, die für alle relevanten Verkehrsträger und Infrastrukturprojekte gelten.
- Rechtsanspruch auf Lärmsanierung: Es muss ein klarer Rechtsanspruch auf Lärmsanierung mit verbindlichen Immissionswerten eingeführt werden, der den betroffenen Bürgern tatsächlich zugutekommt und deren Gesundheit schützt.
- Förderprogramme ausbauen: Die Bundesregierung muss ausreichende Mittel bereitstellen, um Kommunen und private Hausbesitzer zu unterstützen, Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

Weitere Ressourcen mit fachlichen Hilfestellungen:

Umweltbundesamt. (2019). *UmgebungsLärmrichtlinie: Vernetzung von Lärmminderungsmaßnahmen*. https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umgebungslaermrichtlinie-vernetzung-von

Umweltbundesamt. (2020). *Handbuch Lärmaktionspläne: Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie*. https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/handbuch-laermaktionsplaene-handlungsempfehlungen

Umweltbundesamt. (2021). *Leitfaden Mitwirkung Lärmaktionsplanung*. https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/leitfaden-mitwirkung-laermaktionsplanung

Ökoloewe (2019). *Mach's leiser - Handbuch: Lärmminderung für Kommunen*. https://www.oekoloewe.de/files/oekoloewe/Nachhaltige%20Mobilitaet%20%26%20Stadtentwicklung/Projekte/Mach's%20leiser%20Projektseite/9_Das%20Handbuch%20-%20Laermminderung%20fuer%20Kommunen/Machs%20leiser%20Handbuch.pdf

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. (2019). *Ruhige Gebiete: Leitfaden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung*. https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhige-gebiet-leitfaden-zur-festlegung-in-der-laermaktionsplanung

Stand: 25.06.2025

Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 99 95 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Dorothee Saar
Bereichsleiterin Verkehr & Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 72
E-Mail: saar@duh.de

Patrick Pohle
Referent Umwelttechnik
Tel.: 030 2400867 - 739
E-Mail: pohle@duh.de

www.duh.de **info@duh.de** **umwelthilfe** Wir halten Sie auf dem Laufenden: **www.duh.de/newsletter-abo**

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: **www.duh.de/spenden**

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.

Initiative Transparente Zivilgesellschaft

DZI Spenden-Siegel

Unser Spendenkonto: SozialBank | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX