

**Modellgesetz**

**Verkehrslärmsanierung**

**mit Erläuterungen**

**erstellt von**

**RA Prof. Dr. Dominik Kupfer**  
**W2K-Rechtsanwälte**  
**Freiburg**

16. Dezember 2015

## Inhalt

<b>Erster Abschnitt Allgemeine Vorschriften .....</b>	<b>3</b>
§ 1 Verkehrslärmsanierung.....	3
§ 2 Ziele der Verkehrslärmsanierung.....	4
§ 3 Durchführungspflicht .....	5
§ 4 Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen .....	6
§ 5 Mitwirkungspflicht.....	6
§ 6 Umsetzungspflicht .....	7
<b>Zweiter Abschnitt Vorbereitung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens .....</b>	<b>7</b>
§ 7 Vorbereitung.....	7
§ 8 Vorbereitende Untersuchungen .....	8
§ 9 Festlegung des Verkehrslärmsanierungsgebiets und Verkehrslärmsanierungskonzept.....	9
§ 10 Bekanntmachung des Festlegungsbeschlusses.....	10
<b>Dritter Abschnitt Verkehrslärmsanierungsverfahren.....</b>	<b>10</b>
§ 11 Priorisierung und Arten .....	10
§ 12 Einvernehmliche Verkehrslärmsanierung.....	11
§ 13 Verhandlungsverfahren.....	11
§ 14 Verkehrslärmsanierungsvertrag.....	12
§ 15 Scheitern der einvernehmlichen Verkehrslärmsanierung und Übergang der Zuständigkeit .....	13
§ 16 Verfahren zur Erarbeitung des Verkehrslärmsanierungsplans .....	14
§ 17 Beschluss über den Verkehrslärmsanierungsplan .....	14
<b>Vierter Abschnitt Kostentragung .....</b>	<b>14</b>
§ 18 Kostentragung .....	14
§ 19 Ausgleichsanspruch.....	15
<b>Fünfter Abschnitt Priorisierung .....</b>	<b>15</b>
§ 20 Priorisierung der Durchführung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens.....	15
<b>Sechster Abschnitt Zuständige Behörden und Verordnungsermächtigung.....</b>	<b>16</b>
§ 21 Zuständige Behörden .....	16
§ 22 Verordnungsermächtigung .....	16

# Modellgesetz Verkehrslärmsanierung<sup>1</sup>

## Erster Abschnitt

### Allgemeine Vorschriften

#### § 1 Verkehrslärmsanierung<sup>2</sup>

- (1) Die Verkehrslärmsanierung in bewohnten Gebieten,<sup>3</sup> deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegt, wird nach den Vorschriften dieses Teils vorbereitet und durchgeführt.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Vorbemerkung: Der vorliegende Entwurf ist detaillierter und ausführlicher gehalten als ein Gesetzestext, der tatsächlich Eingang findet in ein förmliches Gesetzgebungsverfahren. Mit dem vorliegenden Entwurf soll zunächst vorrangig eine greifbare und deutliche Perspektive auf das Instrument der gesetzlichen Verkehrslärmsanierung gegeben werden. Die „Einkürzung“ auf das gesetzgeberisch Notwendige kann dann nachfolgend auf dieser Grundlage ohne weiteres erfolgen.

Grundlegend vgl. *Hornfischer/Kupfer/Popp/Weese* (Hrsg.), *Kooperatives Management der Lärmsanierung – Kooperationsmöglichkeiten von Baulastträgern bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege*, 2014; *dies.*, *Flächenhafte Lärmsanierung – der energetische Ansatz*, Teil 1: Vorgehensweise, *Lärmbekämpf.* 9 (2014), 162; *dies.*, *Flächenhafte Lärmsanierung – der energetische Ansatz*, Teil 2: Rechtlicher Rahmen – Verhandlungsverfahren vor hoheitlichem Sanierungsverfahren, *Lärmbekämpf.* 9 (2014), 217; *Bonacker/Heinrichs/Kupfer/Popp/Weese*, *Lärmsanierung: „Leise(r) ist das Ziel!“ – Modellprojekt zur Erprobung des MVI-Konzepts zur nachhaltigen gesetzlichen Lärmsanierung*, *Lärmbekämpf.* 10 (2015), 247; zusammenfassend *Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg* (Hrsg.), *Konzept für eine ruhigere Umwelt – Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege – Kurzbericht*, 2015, abrufbar unter: [https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/Broschueren/MVI\\_Modellprojekt\\_Laermsanierung.pdf](https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/Broschueren/MVI_Modellprojekt_Laermsanierung.pdf); letzter Zugriff am 14.12.2015.

<sup>2</sup> Dieser § 1 des Modellgesetzes (MoG) könnte als § 47g BImSchG in das BImSchG eingefügt werden. Zur besseren Übersichtlichkeit werden die Paragraphen in diesem Gesetzesvorschlag jedoch beginnend mit § 1 nummeriert.

Wird das MoG in das BImSchG inkorporiert, ist eine ausdrückliche Erweiterung des Geltungsbereichs des BImSchG, insbesondere eine Modifizierung des § 2 BImSchG, nicht erforderlich. Die gesetzliche Verkehrslärmsanierung gehört wie die Lärmaktionsplanung zum gebietsbezogenen Lärmschutz. Die in § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG normierte Einschränkung des Anwendungsbereichs des quellenbezogenen Lärmschutzes auf den „Bau“ öffentlicher Straßen und Eisenbahnen ist von vorneherein nicht einschlägig; *Kupfer*, *Lärmsanierung im bestehenden Recht*, in: *Hornfischer/ders./Popp/Weese* (Hrsg.), *Kooperatives Management der Lärmsanierung*, 2014, S. 24 (25 f.); *Jarass*, *BImSchG*, 11. Aufl. 2015, § 2 Rn. 14.

<sup>3</sup> Ausgeschlossen werden soll die Verkehrslärmsanierung nur in Gebieten, in denen keine schutzwürdige und schutzbedürftige Nutzung stattfindet – regelmäßig Gewerbe- und Industriegebiete. Erfasst sind damit in Anlehnung an § 2 16. BImSchV Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete.

<sup>4</sup> In Anlehnung an § 136 Abs. 1 BauGB – Städtebauliche Sanierung. Hier: Abgrenzung des sachlichen Anwendungsbereichs. In Betracht kommt eine Verkehrslärmsanierung nur dann, wenn sie als gebietsbezogene Gesamtmaßnahme qualifiziert werden kann. Eine Verkehrslärmsanierung nach diesem Teil

- (2) Durch die Verkehrslärmsanierung werden Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen für das Verkehrslärmsanierungsgebiet selbst sowie für die auf das Gebiet einwirkenden Verkehrswege zum Schutz der Wohnbevölkerung<sup>5</sup> in dem Gebiet vor belästigenden oder gesundheitsschädlichen Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen<sup>6</sup> festgelegt und umgesetzt.
- (3) Die Verkehrslärmsanierung eines Gebietes umfasst die Vorbereitung<sup>7</sup>, die Durchführung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens<sup>8</sup> und die Umsetzung<sup>9</sup> der im Verkehrslärmsanierungsprogramm festgelegten Maßnahmen.<sup>10</sup> Das Verkehrslärmsanierungsprogramm<sup>11</sup> erlangt entweder als Bestandteil des Verkehrslärmsanierungsvertrages<sup>12</sup> oder des Verkehrslärmsanierungsplanes<sup>13</sup> Rechtsverbindlichkeit.

## § 2 Ziele der Verkehrslärmsanierung

- (1) Vorrangiges Ziel der Verkehrslärmsanierung ist die Abwehr gesundheitsschädlicher Verkehrsgeräusche.<sup>14</sup> Nach Umsetzung der im Verkehrslärmsanierungsprogramm fest-

---

scheidet aus, wenn ein Gebiet allein durch eine Verkehrslärmquelle belastet wird. In einem solchen Fall bedarf es keiner einheitlichen Vorbereitung anstehender Lärmsanierungsmaßnahmen; konkrete Lärmsanierungsmaßnahmen können insbesondere durch die Lärmaktionsplanung angestoßen bzw. vorbereitet werden.

<sup>5</sup> Vgl. oben Fn. 3.

<sup>6</sup> In Anlehnung an die Legaldefinition des Umgebungslärms in § 47b Nr. 1 BImSchG sowie in Art. 3 lit. a), b) und c) Umgebungslärm-RL; näher *Jarass*, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 47b Rn. 3.

<sup>7</sup> Geregelt im Zweiten Abschnitt, §§ 7 ff. MoG.

<sup>8</sup> Geregelt im Dritten Abschnitt, §§ 11 ff. MoG.

<sup>9</sup> Eine Umsetzungsverpflichtung findet sich in § 6 Satz 1; eine entsprechende Befugnisnorm in § 6 Satz 2.

<sup>10</sup> Zweckmäßig könnte es sein, zusätzlich auch ein Monitoring einzuführen.

<sup>11</sup> Fachlicher Teil – detailliertes Konzept zur Erreichung der Ziele der Verkehrslärmsanierung im betroffenen Verkehrslärmsanierungsgebiet durch Benennung konkreter Maßnahmen.

<sup>12</sup> § 14 MoG.

<sup>13</sup> §§ 16 f. MoG.

<sup>14</sup> Für eine Unterscheidung zwischen Gesundheitsgefährdungen und Fällen „lediglich“ erheblicher Nachteile oder Belästigungen ebenso *Storost*, UPR 2015, 121 (127).

gelegten Maßnahmen sollen<sup>15</sup> in dem Gebiet keine gesundheitsschädlichen Verkehrsräusche mehr auftreten.<sup>16</sup>

- (2) Belästigende Verkehrsgeräusche sind im Rahmen eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses maximal zu verringern.<sup>17, 18</sup> Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.<sup>19</sup>
- (3) Bei der Ermittlung und Bewertung der Schallimmissionen ist der von allen Straßen und Schienenwegen<sup>20</sup> ausgehende Verkehrslärm zu berücksichtigen, der auf das Gebiet einwirkt (Gesamtlärmbetrachtung).

### § 3 Durchführungspflicht

Die zuständige Behörde führt die Verkehrslärmsanierung durch, sobald und soweit es für die Abwehr von belästigenden oder gesundheitsschädlichen Straßen- und Schienenverkehrsräuschen in bewohnten Gebieten erforderlich ist. Auf die Durchführung der Verkehrslärmsanierung besteht, vorbehaltlich der Priorisierung des Verkehrslärmsanierungsgebietes nach §

---

<sup>15</sup> Bloße „Soll-Vorschrift“ und keine „Muss-Vorschrift“, damit als Argument gegen die Verkehrslärmsanierung im konkreten Fall nicht vorgebracht werden kann, die Ziele der Sanierung seien nicht erreichbar und deshalb die Sanierung als solche nicht geeignet. Auch Maßnahmen, die keine messbaren Auswirkungen auf die physikalische Geräuschbelastung haben, können lärmmentlastend wirken.

<sup>16</sup> Konkrete Grenzwerte sind durch Rechtsverordnung nach § 22 Satz 1 Nr. 1 MoG zu bestimmen. Das Berechnungsverfahren wird ebenfalls durch Rechtsverordnung festgelegt (§ 22 Satz 1 Nr. 3 MoG). Im Modellprojekt Lärmsanierung Eislungen/Salach/Süßen wurden in Anlehnung an die Lärminderungsplanung die Berechnungsmethoden des Umgebungslärms angewandt und als „Grenzwerte“  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$  angesetzt.

<sup>17</sup> Konkrete Schwellenwerte sind durch Rechtsverordnung nach § 22 Satz 1 Nr. 2 MoG zu bestimmen. Im Modellprojekt Lärmsanierung Eislungen/Salach/Süßen kamen als Schellenwerte zur Anwendung:  $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ . Nach § 22 Satz 1 Nr. 4 MoG erfolgt eine Konkretisierung dieses Kosten-Nutzen-Verhältnisses ebenfalls durch Rechtsverordnung.

<sup>18</sup> In Anlehnung an das Modellprojekt Lärmsanierung Eislungen/Salach/Süßen – konkret an § 2 Abs. 2 der Vereinbarung über Lärmsanierungspläne vom 19.06.2015.

<sup>19</sup> Vgl. § 1 Abs. 7 und § 136 Abs. 4 Satz 3 BauGB. Das Gebot gerechter Abwägung aller von einer Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt sich – unabhängig von einer gesetzlichen Positivierung – aus dem Wesen rechtsstaatlicher Planung und gilt dementsprechend allgemein. M. w. Nachw. *Kupfer/Wurster*, Die Verwaltung 40 (2007), 239 (273).

<sup>20</sup> Schienenwege sind die Strecken, auf denen Eisenbahnen oder Straßenbahnen verkehren.

20, ein Anspruch der Einwohner und der Grundstückseigentümer<sup>21</sup>, wenn sie oder ihre bewohnten Grundstücke von gesundheitsschädlichen Verkehrsgeräuschen betroffen sind. Dem Grundeigentum steht das Wohnungseigentum gleich.

#### **§ 4 Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen**

Als Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen kommen alle Maßnahmen in Betracht, insbesondere planerischer, baulicher, verkehrlicher und organisatorischer Art, die dazu geeignet sind, die Verkehrsgeräusche im Verkehrslärmsanierungsgebiet zu vermindern. Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen an einem Verkehrsweg (aktive Maßnahmen) haben grundsätzlich Vorrang vor Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen an Gebäuden (passive Maßnahmen). Wechselwirkungen zwischen einzelnen Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen sind zu berücksichtigen. Bei der Planung, Festlegung und Durchführung der Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen ist die Funktionsfähigkeit des Verkehrslärmsanierungsgebiets in Bezug auf

1. den fließenden und ruhenden Verkehr,
2. die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Verkehrslärmsanierungsgebiets sowie
3. die infrastrukturelle Erschließung des Verkehrslärmsanierungsgebiets

zu berücksichtigen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die jeweilige Verkehrsfunktion der betroffenen Verkehrswege sowie über das Verkehrslärmsanierungsgebiet hinausreichende Auswirkungen von Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen.

#### **§ 5 Mitwirkungspflicht**

Die Träger der Bau- und Unterhaltungslast, die Träger der Verkehrssicherungspflicht der Verkehrswege<sup>22</sup> sowie andere betroffene Träger öffentlicher Belange wirken im Rahmen der

---

<sup>21</sup> Somit kann der Vermieter zugunsten seiner Mieter tätig werden. Im Recht der Lärmvorsorge ist nur der Eigentümer anspruchsberechtigt; vgl. § 42 Abs. 1 Satz 1 BImSchG; *Jarass*, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 42 Rn. 20.

<sup>22</sup> Allgemeine Formulierung, um auch Stellen außerhalb der staatlichen Verwaltung i.e.S. – etwa Eisenbahninfrastrukturunternehmen – ohne weiteres einzubeziehen. Damit wäre auch einem ggfs. zu deren Gunsten eingreifenden Gesetzesvorbehalt Rechnung getragen. Vgl. hierzu etwa *Windthorst*, in: Sachs

ihnen obliegenden Aufgaben bei der Vorbereitung und bei der Durchführung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens so mit, dass die zuständige Behörde die Verkehrslärmsanierung effektiv und effizient durchführen kann. Hierzu haben sie der zuständigen Behörde insbesondere zeitnah Auskunft zu erteilen und erforderliche Informationen, soweit diese bei ihnen vorhanden sind, zur Verfügung zu stellen.<sup>23</sup>

## **§ 6 Umsetzungspflicht**

Die Träger der Bau- und Unterhaltungslast, die Träger der Verkehrssicherungspflicht der Verkehrswege sowie andere betroffene Träger öffentlicher Belange haben die in einem rechtsverbindlichen Verkehrslärmsanierungsprogramm festgelegten Maßnahmen umzusetzen.<sup>24</sup> Zur Wahrnehmung dieser Aufgabe haben sie diejenigen Maßnahmen zu treffen, die nach pflichtgemäßem Ermessen erforderlich sind.<sup>25</sup>

### **Zweiter Abschnitt**

## **Vorbereitung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens**

### **§ 7 Vorbereitung**

Die Vorbereitung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens durch die zuständige Behörde umfasst

1. die vorbereitenden Untersuchungen,<sup>26</sup>
2. die förmliche Festlegung des Verkehrslärmsanierungsgebiets und
3. die Erarbeitung eines Verkehrslärmsanierungskonzepts.<sup>27</sup>

---

(Hrsg.), GG, 7. Aufl. 2014, Art. 87e Rn. 49 und 68 f. Zum Verhältnis von Verkehrssicherungspflicht und Straßenbaulast *Herber*, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl. 2010, Kap. 42 Anm. 1 ff.

<sup>23</sup> In Anlehnung an MVI BW, Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum – Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit, 2011, S. 23 und S. 31.

<sup>24</sup> Aufgabenzuweisungsnorm!

<sup>25</sup> Befugnisnorm – in Anlehnung an § 47 Abs. 1 S. 2 LBO BW.

<sup>26</sup> Wortlaut in Anlehnung an § 141 BauGB.

<sup>27</sup> Zumindest im Sinne eines groben Konzepts sollten hier Problemlösungsansätze zusammengetragen und mit Blick auf die Ziele der Verkehrslärmsanierung in ihren Auswirkungen prognostiziert werden. Während die

## § 8 Vorbereitende Untersuchungen

- (1) Die zuständige Behörde hat vor der förmlichen Festlegung des Verkehrslärmsanierungsgebiets die vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen, die notwendig sind, um eine fachliche Grundlage für die Beurteilung der Notwendigkeit der Verkehrslärmsanierung<sup>28</sup> zu gewinnen. Insbesondere dienen die vorbereitenden Untersuchungen der Feststellung, ob die Wohnbevölkerung in dem Gebiet von belästigenden oder gesundheitsschädlichen Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen betroffen ist.
- (2) In die vorbereitenden Untersuchungen hat die zuständige Behörde insbesondere<sup>29</sup> die das Gebiet betreffenden Erkenntnisse und Maßnahmen der Lärminderungsplanung einzubeziehen.<sup>30</sup>
- (3) Die zuständige Behörde leitet die Vorbereitung der Verkehrslärmsanierung durch den Beschluss über die Durchführung vorbereitender Untersuchungen ein. Der Beschluss ist öffentlich bekannt zu machen.<sup>31</sup>

---

Verkehrslärmkennziffer Auskunft über den tatsächlichen Status quo im Gebiet gibt, erlaubt das Verkehrslärmsanierungskonzept eine Abschätzung des für das Gebiet bestehenden Verbesserungspotenzials. Vgl. unten Fn. 33 zu § 9 Abs. 1 Satz 2 und § 9 Abs. 4 S. 4 MoG.

<sup>28</sup> Vgl. oben § 1 Abs. 2 und § 2 MoG.

<sup>29</sup> In Betracht kommen auch Erkenntnisse aus der Bauleitplanung und ggfs. bestehender Fachplanung (etwa aus der Planfeststellung von Verkehrswegen).

<sup>30</sup> Die materielle Beachtens-/Berücksichtigungspflicht nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG gilt bei Einfügung der Lärmsanierungsvorschriften in das BImSchG ohne weiteres.

<sup>31</sup> Im städtebaulichen Sanierungsrecht ist vorgesehen, dass mit der Bekanntmachung des Beschlusses über den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen durch die Zurückstellung von Baugesuchen verhindert werden kann, dass der im Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehende Status quo verändert wird. Vorschlag: Keine Übernahme dieser Regelung in den vorliegenden Kontext. Eine solche Übernahme / entsprechende Übernahme könnte in Konflikt mit der Errichtung / wesentlichen Änderung oder auch nur einer sonstigen Umgestaltung von Verkehrsinfrastruktur geraten. Hier hat das Modellprojekt Lärmsanierung Eislingen/Salach/Süßen gezeigt, dass eine inhaltliche Berücksichtigung einer solchen Maßnahme zweckmäßiger ist, als deren Unterbrechung. Grund hierfür ist, dass eine solche Maßnahme die Belastungssituation der Menschen regelmäßig verbessert und nicht verschlechtert.



## **§ 9 Festlegung des Verkehrslärmsanierungsgebiets und Verkehrslärmsanierungskonzept**

- (1) Die zuständige Behörde legt auf der Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen das Verkehrslärmsanierungsgebiet durch Beschluss förmlich fest.<sup>32</sup> Dem Festlegungsbeschluss ist ein Verkehrslärmsanierungskonzept beizufügen.<sup>33</sup>
- (2) Das Verkehrslärmsanierungsgebiet ist so zu begrenzen, dass die Bereiche mit belästigenden oder gesundheitsschädlichen Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen erfasst sind und die Verkehrslärmsanierung zweckmäßig durchgeführt werden kann. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere schalltechnische und verkehrliche Abgrenzungskriterien.<sup>34</sup>
- (3) § 47d Absatz 3<sup>35</sup> gilt entsprechend.
- (4) In dem Festlegungsbeschluss nach Absatz 1 Satz 1 ist das Verkehrslärmsanierungsgebiet darzustellen<sup>36</sup> und die Frist festzulegen, innerhalb der der Verkehrslärmsanierungsvertrag abzuschließen ist. Die Einigungsfrist darf 18 Monate nicht überschreiten. Die Frist kann einmalig unter Angabe von Gründen um weitere sechs Monate verlängert

---

<sup>32</sup> Die Rechtsqualität dieses Festlegungsbeschlusses hängt auch davon ab, welche Stelle zuständige Behörde ist. Sollten die Gemeinden zuständige Behörden werden (beachte hierzu Fn. 53), kommt der Erlass einer Satzung in Betracht.

<sup>33</sup> Nicht zuletzt deshalb, um aufzuzeigen, ob und ggfs. welches Verbesserungspotenzial für ein Gebiet in etwa besteht. Hieran schließt sich natürlich die Frage an, wie mit tatsächlich objektiv nicht verbesserungsfähigen Gebieten umzugehen ist; vgl. Fn. 15 und 51. Zu der Qualität dieses ersten, groben Konzepts – insbesondere im Verhältnis zu dem Verkehrslärmsanierungsprogramm als Bestandteil des Verkehrslärmsanierungsvertrages vgl. Fn. 39. Auch in der herkömmlichen Lärmsanierung wird ein konkretes, detailliertes Lärmschutzmaßnahmenkonzept erst im Rahmen der Durchführung der Lärmsanierung erarbeitet.

<sup>34</sup> Die Festlegung eines Verkehrslärmsanierungsgebietes muss das Ergebnis einer fehlerfreien planerischen Abwägung sein. Das abgegrenzte Gebiet muss einen akustischen Sanierungsbedarf aufweisen und die Sanierung muss sich zweckmäßig durchführen lassen (insbesondere verkehrliche Aspekte). Eine Konkretisierung der schalltechnischen Abgrenzungskriterien durch Rechtsverordnung nach § 22 MoG erscheint entbehrlich. Im Modellprojekt Lärmsanierung Eislingen/Salach/Süßen wurde als schalltechnisches Abgrenzungskriterium die Verkehrslärmkennziffer bezogen auf  $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$  herangezogen. Näheres zur Verkehrslärmkennziffer *Bönnighausen/Popp, LärmKennZiffer-Methode – Methode zur Beurteilung lärmbedingter Konfliktpotentiale in der städtebaulichen Planung*, Baubehörde Hamburg, 1988.

<sup>35</sup> BImSchG.

<sup>36</sup> Dies erfolgt am besten durch eine Darstellung in einer geeigneten Karte, die Bestandteil des Festlegungsbeschlusses wird.

werden. Das nach Absatz 1 Satz 2 dem Festlegungsbeschluss beizufügende Verkehrslärmsanierungskonzept ist ein dem frühen Stand des Verfahrens entsprechendes Konzept zur Erreichung der Ziele nach § 2 in dem Gebiet. In dem Verkehrslärmsanierungskonzept ist als Grundlage für die Priorisierung nach § 20 die Verkehrslärmkennziffer für das Verkehrslärmsanierungsgebiet anzugeben.<sup>37</sup>

### **§ 10 Bekanntmachung des Festlegungsbeschlusses**

- (1) Die zuständige Behörde hat den Festlegungsbeschluss nach § 9 Absatz 1 öffentlich bekannt zu machen.
- (2) Die zuständige Behörde teilt den betroffenen Trägern der Bau- und Unterhaltungslast sowie den Trägern der Verkehrssicherungspflicht den Festlegungsbeschluss mit. Andere Träger öffentlicher Belange sind von dem Festlegungsbeschluss zu unterrichten, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist.

## **Dritter Abschnitt**

### **Verkehrslärmsanierungsverfahren**

#### **§ 11 Priorisierung und Arten**

- (1) Die Durchführung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens setzt voraus, dass das Verkehrslärmsanierungsgebiet nach § 20 priorisiert ist. Mit der Priorisierung beginnt die Einigungsfrist nach § 9 Absatz 4 zu laufen.
- (2) Einigen sich die betroffenen Träger der Bau- und Unterhaltungslast, die betroffenen Träger der Verkehrssicherungspflicht und der Rechtsträger der zuständigen Behörde binnen der Frist nach § 9 Absatz 4 auf ein konkretes Verkehrslärmsanierungsprogramm, endet das Verkehrslärmsanierungsverfahren mit dem Wirksamwerden des Verkehrslärmsanierungsvertrages. Anderenfalls folgt das hoheitliche Verkehrslärmsanierungsverfahren.

---

<sup>37</sup> Zur Durchführung der Priorisierung nach § 20 MoG. Das Verfahren zur Berechnung der Verkehrslärmkennziffer ist durch Rechtsverordnung festzulegen; § 22 Satz 1 Nr. 5 MoG.

## § 12 Einvernehmliche Verkehrslärmsanierung

Ziel ist der Abschluss eines Verkehrslärmsanierungsvertrages.<sup>38</sup> Dieser benennt die vertrags-schließenden Personen, stellt das Verkehrslärmsanierungsgebiet sowie die auf dieses einwirkenden Verkehrswege dar und enthält wenigstens Regelungen über

1. die durchzuführenden Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen,
2. die zur Ausführung verpflichteten Stellen,
3. einen Ausführungszeitplan und
4. die anteilige Kostentragung der Vertragspartner im Verhältnis zueinander.

## § 13 Verhandlungsverfahren

- (1) Die Vorbereitung, Durchführung und Leitung der Verhandlungen über einen Verkehrslärmsanierungsvertrag obliegt der zuständigen Behörde.
- (2) Zu Beginn des Verhandlungsverfahrens erarbeitet die zuständige Behörde unter Berücksichtigung der vorbereitenden Untersuchungen nach § 8 sowie des Verkehrslärmsanierungskonzepts nach § 9 einen Entwurf für ein Verkehrslärmsanierungsprogramm, den sie dem weiteren Verhandlungsverfahren zu Grunde legt.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Koordinationsrechtlicher öffentlich-rechtlicher Vertrag i.S. §§ 54 (L)VwVfG. Ein Verzicht auf die Vertragsform scheidet daran, dass anderenfalls (juristische) Personen des Privatrechts, soweit sie keine Beliehenen sind, im Einvernehmen mit Verwaltungsbehörden einem Lärmsanierungsprogramm keine rechtliche Verbindlichkeit verschaffen können. Näher *Hornfischer/Kupfer*, Kooperative Lärmsanierung durch öffentlich-rechtliche Verträge, in: *dies./Popp/Weese* (Hrsg.), *Kooperatives Management der Lärmsanierung* (Fn. 2), S. 59 ff.

<sup>39</sup> Da zwischen der Festlegung eines Verkehrslärmsanierungsgebiets und dem Beginn des Verhandlungsverfahrens das Priorisierungsverfahren stattfindet, kann zwischen der Festlegung des Verkehrslärmsanierungsgebiets und dem Beginn des Verhandlungsverfahrens ein erheblicher Zeitraum (ggfs. mehrere Jahre) liegen. Vor diesem Hintergrund ist es zweckmäßig, zwischen einem ersten groben Konzept mit einer Aussage zu dem Minderungspotential und einem konkreten Entwurf für ein Verkehrslärmsanierungsprogramm zu unterscheiden, das dann verhandelt werden soll. Der nach § 13 Abs. 2 zu erarbeitende Entwurf für ein Verkehrslärmsanierungsprogramm kann daher nicht das Verkehrslärmsanierungskonzept nach § 9 sein. Der Entwurf hat aktuell und detailliert zu sein.

## § 14 Verkehrslärmsanierungsvertrag

- (1) Die Teilnehmer des Verhandlungsverfahrens haben sich innerhalb der Frist nach § 9 Absatz 4 auf den Abschluss eines Verkehrslärmsanierungsvertrages zu einigen.
- (2) Der Entwurf des abzuschließenden Lärmsanierungsvertrags samt den fachlichen Gutachten und den Stellungnahmen der Träger der Bau- und Unterhaltungslast, der Träger der Verkehrssicherungspflicht sowie anderer Träger öffentlicher Belange ist für die Dauer eines Monats in der Gemeinde auszulegen, in der das Verkehrslärmsanierungsgebiet liegt. Die Einwohner des Verkehrslärmsanierungsgebiets und die Eigentümer von bewohnten Grundstücken im Verkehrslärmsanierungsgebiet sowie jeder, dessen Belange durch die Verkehrslärmsanierung berührt werden, können bis zwei Wochen<sup>40</sup> nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der zuständigen Behörde Einwendungen,<sup>41</sup> Stellungnahmen<sup>42</sup> und Anregungen<sup>43</sup> abgeben. Diese sind von der zuständigen Behörde zu prüfen. Die Eingaben sowie das Prüfergebnis der zuständigen Behörde sind von den vertragsschließenden Personen bei ihrer Entscheidung über den Abschluss des Lärmsanierungsvertrags zu berücksichtigen.
- (3) Der abgeschlossene Verkehrslärmsanierungsvertrag ist von der zuständigen Behörde der Verkehrslärmsanierungsbehörde zur Prüfung vorzulegen. Ist der Inhalt<sup>44</sup> des Verkehrslärmsanierungsvertrages rechtswidrig<sup>45</sup>, beanstandet die Verkehrslärmsanierungsbehörde den Vertrag. Andernfalls wird der Verkehrslärmsanierungsvertrag einen Monat, nachdem er vorgelegt worden ist, wirksam. Hat die Verkehrslärmsanierungsbehörde den Vertrag beanstandet, hat die zuständige Behörde binnen sechs Kalendermonaten nach Zugang der Beanstandung bei ihr einen neuen abgeschlossenen Verkehrslärmsa-

---

<sup>40</sup> Diese Frist könnte man natürlich auch auf vier Wochen oder einen Monat ausdehnen. Sie ist hier mit „nur“ zwei Wochen gewählt, weil die Durchführung des einvernehmlichen Lärmsanierungsverfahrens durch die Frist nach § 9 Abs. 4 zeitlich begrenzt ist. Jede Verlängerung dieser Stellungnahmefrist kostet Zeit, die nach § 9 Abs. 4 für die handelnden Akteure ebenfalls begrenzt ist (beachte jedoch die Verlängerungsmöglichkeit nach § 9 Abs. 4 Satz 3). Im Übrigen stehen Interessierten insgesamt ein Monat plus zwei Wochen zur Verfügung. Der vorliegende Vorschlag ist angelehnt an § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 Satz 1 VwVfG.

<sup>41</sup> Untechnisch – im Sinne von inhaltlich gegenläufigem Vorbringen.

<sup>42</sup> Im Sinne einer Kommentierung von Verfahren und Inhalten.

<sup>43</sup> Vorschläge zu bislang nicht explizit behandelten Inhalten oder zur Modifizierung von Inhalten.

<sup>44</sup> Verfahrensfehler wären demnach unbeachtlich!

<sup>45</sup> Reine Rechtmäßigkeitskontrolle – keine Zweckmäßigkeitskontrolle.

nierungsvertrag mit gesetzmäßigem Inhalt vorzulegen. Anderenfalls gilt die einvernehmliche Verkehrslärmsanierung als gescheitert; § 15 Absatz 1 gilt entsprechend.<sup>46</sup>

### **§ 15 Scheitern der einvernehmlichen Verkehrslärmsanierung und Übergang der Zuständigkeit**

- (1) Wird innerhalb der Frist nach § 9 Absatz 4 kein Verkehrslärmsanierungsvertrag abgeschlossen und liegt kein Fall nach § 14 Absatz 3 Satz 3 vor, stellt die zuständige Behörde durch Beschluss fest, dass die einvernehmliche Verkehrslärmsanierung gescheitert ist. § 10 gilt entsprechend.
- (2) Mit der Bekanntmachung des Beschlusses nach Absatz 1 geht die Zuständigkeit für die Durchführung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens auf die Verkehrslärmsanierungsbehörde über.
- (3) Die zuständige Behörde legt der Verkehrslärmsanierungsbehörde eine zusammenfassende Darstellung des bisherigen Verfahrens vor und gibt zum Scheitern der einvernehmlichen Verkehrslärmsanierung eine Stellungnahme ab. Zusammenfassende Darstellung und Stellungnahme übergibt die zuständige Behörde innerhalb eines Monats nach der öffentlichen Bekanntmachung des Beschlusses nach Absatz 1 an die Verkehrslärmsanierungsbehörde. Die zusammenfassende Darstellung enthält insbesondere
  1. den Entwurf der zuständigen Behörde für das Verkehrslärmsanierungsprogramm nach § 13 Abs. 2,
  2. die verhandelten Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen und
  3. die Gründe für das Scheitern der einvernehmlichen Verkehrslärmsanierung.

---

<sup>46</sup> „Heilungsmöglichkeit“ nach Beanstandung! Zweck dieser Regelung ist, die hoheitliche Verkehrslärmsanierung wirklich nur dann stattfinden zu lassen, wenn die einvernehmliche Verkehrslärmsanierung zeitnah tatsächlich zu keinem Ergebnis führt – und nicht nur „aus Versehen“ / „aus Unkenntnis“ fehlerhaft ist.

## **§ 16 Verfahren zur Erarbeitung des Verkehrslärmsanierungsplans**

- (1) Zur Erreichung der Ziele der Verkehrslärmsanierung erarbeitet die Verkehrslärmsanierungsbehörde unter Berücksichtigung des bisherigen Verfahrens ein Verkehrslärmsanierungsprogramm für das Gebiet. Dieses nimmt die Verkehrslärmsanierungsbehörde in den Entwurf für einen Verkehrslärmsanierungsplan auf.
- (2) Die Verkehrslärmsanierungsbehörde hört die Träger der Bau- und Unterhaltungslast, die Träger der Verkehrssicherungspflicht der Verkehrswege sowie andere betroffene Träger öffentlicher Belange zu dem von ihr erarbeiteten Entwurf für einen Verkehrslärmsanierungsplan an. Deren Beteiligung richtet sich nach § 5. Für die Betroffenenbeteiligung gilt § 14 Absatz 2 entsprechend.

## **§ 17 Beschluss über den Verkehrslärmsanierungsplan**

Die Verkehrslärmsanierungsbehörde entscheidet über den Verkehrslärmsanierungsplan durch Beschluss. Für die Inhalte des Verkehrslärmsanierungsplans gilt § 12 Satz 2 entsprechend.

### **Vierter Abschnitt**

#### **Kostentragung**

### **§ 18 Kostentragung**

Im jeweiligen Verkehrslärmsanierungsgebiet werden die mit der Umsetzung der in dem gemäß § 17 beschlossenen Verkehrslärmsanierungsplan festgelegten Verkehrslärmsanierungsmaßnahmen verbundenen Kosten – soweit sie objektiv erforderlich waren – auf die Träger der Bau- und Unterhaltungslast der betroffenen Verkehrswege<sup>47</sup> nach den energetischen Verursachungsanteilen<sup>48</sup> dieser Verkehrswege verteilt.<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup> Und zwar nur auf diese – nicht auf die Träger der Verkehrssicherungspflicht!

<sup>48</sup> Näheres ist durch Rechtsverordnung nach § 22 Satz 1 Nr. 6 MoG zu bestimmen.

<sup>49</sup> Diese, für die Umsetzung eines Verkehrslärmsanierungsplanes zwingende, Kostentragungsregelung entfaltet bereits für die vorgelagerte einvernehmliche Verkehrslärmsanierung eine mittelbare Wirkung. Jeder der

## **§ 19 Ausgleichsanspruch**

Ist die zur Durchführung einer Verkehrslärmsanierungsmaßnahme verpflichtete Stelle nach § 18 nicht alleine zur Tragung der hiermit verbundenen Kosten verpflichtet, hat sie gegen die zur Kostentragung mitverpflichteten Stellen jeweils einen Anspruch auf den Ausgleich in der Höhe der Kosten, die dem Anteil des energetischen (Mit-)Verursachungsanteils des anderen Verkehrsweges entspricht. Gegenseitige Kostenansprüche sind zu saldieren. Ein verbleibender Ausgleichsanspruch ist zugunsten der berechtigten Stelle durch die Verkehrslärmsanierungsbehörde mit Ablauf des Ausführungszeitplans durch schriftlichen Verwaltungsakt geltend zu machen.<sup>50</sup> Die Verzinsung eines Kostenausgleichsanspruchs ist bis dahin ausgeschlossen.

### **Fünfter Abschnitt**

#### **Priorisierung**

##### **§ 20 Priorisierung der Durchführung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens**

- (1) Die zuständigen Behörden teilen einer nach Landesrecht benannten Stelle die Beschlüsse nach § 9 Absatz 1 über die Festlegung von Verkehrslärmsanierungsgebieten mit.
- (2) Die Verkehrslärmsanierungsgebiete, für die eine nicht nur unerhebliche Verbesserung zu erwarten ist,<sup>51</sup> werden absteigend entsprechend ihrer jeweiligen Verkehrslärmkennziffer gereiht. Die nach Landesrecht benannten Stellen legen fest, bis zu welchem Platz in der Reihung für die erfassten Verkehrslärmsanierungsgebiete Verkehrslärmsanierungsverfahren durchzuführen sind (Priorisierung). Die Liste der priorisierten Verkehrslärmsanierungsgebiete ist öffentlich bekanntzumachen.

---

Beteiligten hat bereits im Verhandlungsverfahren vor Augen, welche Kostenquote auf ihn zukommen wird, wenn das Verhandlungsverfahren scheitern sollte.

<sup>50</sup> Gedanke: Insgesamt dürften weniger Streitigkeiten zwischen den Trägern öffentlicher Belange entstehen, wenn nicht jeder Träger öffentlicher Belange von sich aus einen anderen Träger öffentlicher Belange mit einem Kostenerstattungsbescheid überziehen kann.

<sup>51</sup> Ausscheiden „hoffnungsloser“ Fälle – vgl. bereits oben Fn. 33.

- (3) Die Freigabe eines Verkehrslärmsanierungsgebietes zur Durchführung des Verkehrslärmsanierungsverfahrens aufgrund der Priorisierung nach Absatz 2 gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach der öffentlichen Bekanntmachung; sie endet jedoch frühestens mit der Bekanntmachung einer Nachfolgeliste.<sup>52</sup>

## **Sechster Abschnitt**

### **Zuständige Behörden und Verordnungsermächtigung**

#### **§ 21 Zuständige Behörden**

- (1) Zuständige Behörden für die Aufgaben dieses Teils des Gesetzes sind die nach Landesrecht zuständigen Behörden, soweit dieses Gesetz nicht ausdrücklich eine andere Zuständigkeitsregelung trifft.<sup>53</sup>
- (2) Verkehrslärmsanierungsbehörde ist die nach Landesrecht für die Prüfung der Gesetzmäßigkeit des Verkehrslärmsanierungsvertrages<sup>54</sup> sowie für die Durchführung der hoheitlichen Verkehrslärmsanierung<sup>55</sup> zuständige Behörde.

#### **§ 22 Verordnungsermächtigung**

Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51 BImSchG) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung der Verkehrslärmsanierung erforderlichen Vorschriften zu erlassen, insbesondere

1. über bestimmte Grenzwerte nach § 2 Absatz 1, die zum Schutz der Wohnbevölkerung im Verkehrslärmsanierungsgebiet vor gesundheitsschädlichen Verkehrsgeräuschen

---

<sup>52</sup> Um keinen Leerlauf bei der Verkehrslärmsanierung zu riskieren!

<sup>53</sup> Beachte Art. 84 Abs. 1 Satz 7 GG: „Durch Bundesgesetz dürfen Gemeinden und Gemeindeverbänden Aufgaben nicht übertragen werden.“ Hierzu etwa *Dittmann*, in: Sachs (Hrsg.), GG, 7. Aufl. 2014, Art. 84 Rn. 13.

<sup>54</sup> Vgl. § 14 Abs. 3 MoG.

<sup>55</sup> §§ 15 ff. MoG.



nach Umsetzung der im Verkehrslärmsanierungsprogramm festgelegten Maßnahmen nicht mehr überschritten werden sollen,

2. über bestimmte Schwellenwerte, ab denen nach § 2 Absatz 2 Satz 1 von belästigenden Verkehrsgeräuschen auszugehen ist,
3. zu dem Verfahren zur Ermittlung der Lärmimmissionen,<sup>56</sup>
4. zu dem Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der Bewertung von Maßnahmen zur Abwehr belästigender Verkehrsgeräusche,
5. zu dem Verfahren zur Berechnung der Verkehrslärmkennziffer<sup>57</sup> und
6. zu dem Verfahren zur Berechnung der energetischen Verursachungsanteile<sup>58</sup> von Verkehrswegen an der gesamten Verkehrslärmbelastung eines Verkehrslärmsanierungsgebietes.

§ 48b Sätze 1 bis 5<sup>59</sup> gelten entsprechend.

---

<sup>56</sup> Etwa in Anlehnung an § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG.

<sup>57</sup> Vgl. § 9 Abs. 4 letzter Satz und die Fn. 34. In diesem Zusammenhang noch offen ist, ob die Herstellung eines Bezugs zur Fläche zweckmäßig sein könnte.

<sup>58</sup> Näher *Hornfischer/Kupfer/Popp/Weese*, Flächenhafte Lärmsanierung – der energetische Ansatz, Teil 1: Vorgehensweise, *Lärmbekämpf.* 9 (2014), 162 (163 f.). In diesem Zusammenhang könnte ergänzend die Aufnahme einer Irrelevanzschwelle erwogen werden.

<sup>59</sup> BImSchG.