

Antrag

der Abg. Dr. Gisela Splett u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Umweltministeriums

Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob die in der EU-Richtlinie 2002/49/EG geforderten Lärmkartierungen bis zum 30. Juni 2007 vollständig angefertigt sein werden, welche Ballungsräume (mit Aufgliederung nach zugehörigen Gebietskörperschaften), Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen in die Kartierung einbezogen werden und ob sie sicherstellen kann, dass die in der Richtlinie geforderten Aktionspläne vollständig und fristgerecht bis zum 18. Juli 2008 erstellt sein werden;
2. ob die Landesregierung weiterhin bundesweit einheitliche Auslösewerte für Lärmaktionsplanungen anstrebt und falls ja, ob sie an den anvisierten Auslösewerten aus der Bundesratsdrucksache 280/06 festhält bzw. falls nein, ob sie dann diese erhöhten Auslösewerte in Baden-Württemberg anwenden will;
3. wie die in der EU-Richtlinie geforderte grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten mit den benachbarten Bundesländern und mit Frankreich praktiziert wird und ob es eine entsprechende Zusammenarbeit auch mit der Schweiz gibt;
4. inwieweit bzw. bei welchen Strecken bei den bis zum 18. Juli 2008 zu erarbeitenden Aktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken der sogenannte Schienenbonus berücksichtigt werden soll;

5. inwieweit die Landesregierung dem Schutz der Anwohner/-innen vor Gesundheitsschäden durch Lärm absoluten Vorrang gewährt, ob sie diesbezüglich an den Zielsetzungen des eigenen Umweltplans festhält und falls ja, wie sie das mit den in Bundesratsdrucksache 280/06 anvisierten erhöhten Auslösewerten für die Aktionsplanung in Einklang bringen will;
6. ob der Landesregierung Erkenntnisse vorliegen, in welcher Höhe sich die unmittelbaren Behandlungskosten und die volkswirtschaftlichen Folgekosten für die Behandlung von lärmbedingten Erkrankungen derzeit pro Jahr in Baden-Württemberg belaufen;
7. welche Maßnahmen die Landesregierung plant, um das in der EU-Richtlinie 2002/49/EG, Artikel 8, Absatz 1 b formulierte Ziel „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme von Lärm zu schützen“ zu erfüllen und ob die Landesregierung anstrebt, den in der TA Lärm (Kapitel 6 Immissionsrichtwerte) definierten Richtwert für Industriegebiete von 70 dB(A) in die Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen und falls nein, warum nicht;
8. welche Möglichkeiten die Gemeinden haben, die nach den Auswahlkriterien des Landes Baden-Württemberg nicht in die erste Stufe der Lärmkartierung aufgenommen wurden, auf eine Überprüfung der Entscheidung hinzuwirken, falls sie die Entscheidungsgrundlage (insbesondere rein rechnerisch ermittelte Verkehrsmengen) anzweifeln oder falls ihre Bewohner eine subjektiv hohe Belästigung durch Lärm erfahren;
9. ob es zutrifft, dass die Länder das Angebot des Bundes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und einer Öffnung der Finanzierung für die Lärminderungsplanung abgelehnt haben, und falls auch Baden-Württemberg dies abgelehnt hat, mit welcher Begründung;
10. wie das Land die Kommunen bei der Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie unterstützt und welche Mittel hierfür in den kommenden Jahren veranschlagt sind;

II.

1. für den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden eine Lärmkartierung zu erstellen, auch wenn er zum Meldezeitpunkt 30. Juni 2005 noch keine 50.000 Flugbewegungen pro Jahr aufwies, im Jahr 2006 dieser Wert aber überschritten wurde;
2. die Auslösewerte für die Aktionsplanung auf höchstens $L_{den} = 65$ dB(A) und $L_{night} = 55$ dB(A) zu senken und bei jeder neuen 5-Jahresüberprüfung (2002/49/EG Artikel 7 Absatz 2) nach dem jeweiligen Stand der Lärmwirkungsforschung auszurichten.

02. 04. 2007

Dr. Splett, Pix, Rastätter, Sckerl, Untersteller, Wölfle GRÜNE

Begründung

Belästigungen und Beeinträchtigungen durch Lärm sind immer noch eines der größten Umweltprobleme. Die LUBW (damals noch LfU) schreibt in ihrer Publikation „Lärm bekämpfen – Ruhe schützen“, dass „über die Hälfte

der Baden-Württemberger sich durch Lärm belästigt fühlt“. Die Lärmwirkungsforschung kommt zum Ergebnis, dass sich in Deutschland ca. 4000 Herzinfarkte auf Straßenlärm zurückführen lassen.

Die WHO und die Zielsetzung der EU aus dem 5. Umweltaktionsprogramm formulieren als mittelfristige Zielwerte für vertretbare Lärmschallpegel max. 55 dB(A) tags und max. 45 dB(A) nachts. Der Umweltplan des Landes enthält die Zielsetzung, dass die Bevölkerung tagsüber keinem Schallpegel von im Mittel über 65 dB(A) ausgesetzt sein soll; langfristig werden die von WHO und EU genannten Zielwerte angestrebt. Die im Verordnungsantrag der baden-württembergischen Landesregierung (Bundratsdrucksache 280/06, vgl. auch Landtagsdrucksache 14/29) anvisierten Auslösewerte für eine Lärmschutzaktionsplanung von L_{den} 70 dB(A) und L_{night} 60 dB(A) liegen wesentlich höher als die Schallpegel bei denen nach aktuellem Stand der Lärmwirkungsforschung erhöhte Gesundheitsrisiken bestehen. Sie sind deshalb als Maßstäbe für die Erstellung von Lärmaktionsplänen nicht geeignet.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 26. April 2007 Nr. 4-8826.15/75 nimmt das Umweltministerium im Einvernehmen mit dem Innenministerium und dem Sozialministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. zu berichten,

1. ob die in der EU-Richtlinie 2002/49/EG geforderten Lärmkartierungen bis zum 30. Juni 2007 vollständig angefertigt sein werden, welche Ballungsräume (mit Aufgliederung nach zugehörigen Gebietskörperschaften), Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen in die Kartierung einbezogen werden und ob die Landesregierung sicherstellen kann, dass die in der Richtlinie geforderten Aktionspläne vollständig und fristgerecht bis zum 18. Juli 2008 erstellt sein werden;

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Kartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie – soweit das Land oder die Kommunen zuständig sind – fristgerecht erfolgen wird. Die zu kartierenden Ballungsräume der ersten Stufe sind Stuttgart mit Teilen der Stadt Esslingen, Mannheim und Karlsruhe. Als Großflughafen zu kartieren ist der Flughafen Stuttgart. Wegen der zu kartierenden Straßenabschnitte wird auf die Internetseite der LUBW verwiesen, da eine detaillierte Auflistung den Rahmen der Beantwortung sprengen würde. Auf dieser Internetseite ist auch eine Karte der in Baden-Württemberg zu kartierenden Haupteisenbahnstrecken eingestellt, die auf Grundlage der 2005 vom Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilten Streckenabschnitte von der LUBW erstellt wurde.

Die Landesregierung geht davon aus, dass aufgrund der rechtzeitigen Kartierung die Aktionspläne trotz der nach Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen sehr kurzen Frist rechtzeitig und vollständig erstellt werden können.

2. ob die Landesregierung weiterhin bundesweit einheitliche Auslösewerte für Lärmaktionsplanungen anstrebt und falls ja, ob sie an den anvisierten Auslösewerten aus der Bundratsdrucksache 280/06 festhält bzw. falls nein, ob sie dann diese erhöhten Auslösewerte in Baden-Württemberg anwenden will;

Die Landesregierung strebt nach wie vor bundesweit einheitliche Auslösewerte für die Aktionsplanung an und hält an den in der Bundratsdrucksache

280/06 genannten Werten fest. Die Auffassung wird von den Umweltressorts der Länder mit weit überwiegender Mehrheit geteilt.

3. wie die in der EU-Richtlinie geforderte grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten mit den benachbarten Bundesländern und mit Frankreich praktiziert wird und ob es eine entsprechende Zusammenarbeit auch mit der Schweiz gibt;

Bei der Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten werden grenzüberschreitende Sachverhalte berücksichtigt und auch Lärmquellen kartiert werden, die von außerhalb auf den in Baden-Württemberg zu kartierenden Bereich einwirken. Die Schweiz ist nicht Mitglied der Europäischen Union und insofern auch nicht Adressat der Umgebungslärmrichtlinie.

4. inwieweit bzw. bei welchen Strecken bei den bis zum 18. Juli 2008 zu erarbeitenden Aktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken der sogenannte Schienenbonus berücksichtigt werden soll;

Nach den vorläufigen Berechnungsvorschriften des Bundes für den Schienenlärm (VBUSCH) ist bei der Kartierung keine Berücksichtigung des Schienenbonus vorgesehen.

Die Aktionspläne dienen der Minderung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, die sich aus dieser Kartierung ergeben, und beinhalten keine Neuberechnungen. Die Berechnungsmethoden für die Lärmkartierung sind vorläufige Methoden, sodass sich nicht abschließend beurteilen lässt, ob die endgültigen EU-weit harmonisierten Methoden einen Schienenbonus enthalten werden oder nicht. Gleichzeitig hat sich die Landesregierung dafür eingesetzt, die Berechtigung des Schienenbonus für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen zu überprüfen. Diese Überprüfung führt der Bund derzeit durch; die Ergebnisse werden voraussichtlich auch in die harmonisierten Berechnungsmethoden für die Lärmkartierung einfließen. Mittelfristig ist also damit zu rechnen, dass eine einheitliche Beurteilung des Schienenlärms erfolgen wird.

5. inwieweit die Landesregierung dem Schutz der Anwohner/-innen vor Gesundheitsschäden durch Lärm absoluten Vorrang gewährt, ob sie diesbezüglich an den Zielsetzungen des eigenen Umweltplans festhält und falls ja, wie sie das mit den in Bundesratsdrucksache 280/06 anvisierten erhöhten Auslösewerten für die Aktionsplanung in Einklang bringen will;

Gerade durch die in der Bundesratsdrucksache 280/06 vorgeschlagenen Auslösewerte wird dokumentiert, dass dem Gesundheitsschutz der Anwohner/-innen absoluter Vorrang gewährt wird, indem zunächst eine Entlastung derjenigen Bevölkerungsteile erfolgen soll, die am stärksten lärmbelastet sind. Aktionspläne als solche schaffen keine Entlastung für die Betroffenen, dies gelingt erst durch die anschließende Durchführung konkreter Lärmminierungsmaßnahmen. Die Auslösewerte sorgen für die Planung und Durchführung späterer Entlastungsmaßnahmen gerade dort, wo die Gefahr einer gesundheitlichen Beeinträchtigung am größten ist. Die im Umweltplan genannten Zielsetzungen sind zwar aus Sicht der Lärmwirkungsforschung wünschenswert, angesichts der realen Lärmbelastung bundesweit und in Baden-Württemberg und der immensen Sanierungskosten jedoch nur langfristig erreichbar.

6. ob der Landesregierung Erkenntnisse vorliegen, in welcher Höhe sich die unmittelbaren Behandlungskosten und die volkswirtschaftlichen Folgekosten für die Behandlung von lärmbedingten Erkrankungen derzeit pro Jahr in Baden-Württemberg belaufen;

Angaben über unmittelbare Behandlungskosten durch lärmbedingte Erkrankungen liegen für Baden-Württemberg nicht vor und lassen sich auch nur schwer erheben, da gesundheitliche Auswirkungen sehr vielfältig sein können und kaum von anderen Ursachen sicher abgegrenzt werden können. In der Regel handelt es sich dabei nicht um akute Erkrankungen, sondern um Folgen, die erst nach langjähriger Exposition auftreten und sich mit altersbedingten Veränderungen überlagern. Aus diesem Grund liegen derzeit auch keine belastbaren direkten Daten zu den volkswirtschaftlichen Gesamtkosten durch lärmbedingte Erkrankungen für Baden-Württemberg vor.

7. welche Maßnahmen die Landesregierung plant, um das in der EU-Richtlinie 2002/49/EG, Artikel 8, Absatz 1 b formulierte Ziel „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme von Lärm zu schützen“ zu erfüllen und ob die Landesregierung anstrebt, den in der TA Lärm (Kapitel 6 Immissionsrichtwerte) definierten Richtwert für Industriegebiete von 70 dB(A) in die Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen und falls nein, warum nicht;

Das Bundesumweltministerium hat in der vorhergehenden Legislaturperiode die Auffassung vertreten, dass das Ziel ruhige Gebiete zu schützen, durch die bauplanungsrechtlichen Gebietsfestsetzungen erfüllt sei. Der Bund, der für die Umsetzung der Richtlinie zuständig ist, sieht insofern keinen Handlungsbedarf. Ohne Rechtsgrundlage besteht kein Regelungsspielraum der Landesregierung.

8. welche Möglichkeiten die Gemeinden haben, die nach den Auswahlkriterien des Landes Baden-Württemberg nicht in die erste Stufe der Lärmkartierung aufgenommen wurden, auf die Überprüfung der Entscheidung hinzuwirken, falls sie die Entscheidungsgrundlage (insbesondere rein rechnerisch ermittelte Verkehrsmengen) anzweifeln oder falls ihre Bewohner eine subjektiv hohe Belästigung durch Lärm erfahren;

Die Auswahlkriterien für die Lärmkartierung richten sich nach den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und den dort vorgegebenen Schwellenwerten. Die Auswahl der Straßenabschnitte erfolgt mit Hilfe rechnerisch ermittelter Verkehrsmengen. Die Ermittlung dieser Verkehrsmengen erfolgte auf der Basis konkreter Zählungen, die Bestandteil der im Jahr 2005 durchgeführten bundesweiten Straßenverkehrszählung waren und die – wie in anderen Bundesländern auch – unter Anwendung bundeseinheitlicher Vorgaben der Bundesanstalt für Straßenwesen jeweils hochgerechnet wurden. Allerdings bietet Baden-Württemberg als einziges Bundesland den Gemeinden die Möglichkeit Strecken nachzumelden, deren Verkehrsmengen nach Auffassung der jeweiligen Gemeinde über den eingangs erwähnten Schwellenwerten liegen, die jedoch bei der vorgenannten Auswahl der in Frage kommenden Straßenabschnitte ausgeschieden worden waren. Weiter bietet das Land den Kommunen gegen eine Kostenbeteiligung an, zur Arrondierung des Gebietes weitere Strecken, etwa Zubringerstraßen oder kleinere Lücken, zu kartieren. Die Landesregierung ermöglicht es so den Kommunen, auf Grundlage einer hochwertigen Kartierung eine sinnvolle Aktionsplanung durchzuführen.

9. ob es zutrifft, dass die Länder das Angebot des Bundes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und einer Öffnung der Finanzierung für die Lärminderungsplanung abgelehnt haben, und falls auch Baden-Württemberg dies abgelehnt hat, mit welcher Begründung;

Es ist zutreffend, dass ein Großteil der Länder das Angebot des Bundes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) abgelehnt hat. Anderer Auffassung waren lediglich die Länder, in denen die GVFG-Mittel nicht abfließen, da die Gemeinden die Mittel für die erforderliche Co-Finanzierung nicht aufbringen können. Die Begründung in Baden-Württemberg und vielen anderen Ländern war, dass die GVFG-Mittel bereits jetzt

nicht dafür ausreichen, die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, die teilweise auch lärmindernd wirken, zu finanzieren.

10. wie das Land die Kommunen bei der Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie unterstützt und welche Mittel hierfür in den kommenden Jahren veranschlagt sind;

Das Land unterstützt die Kommunen, indem es außerhalb der Ballungsräume die Kartierung übernimmt. Die Ballungsräume werden außerdem bei der Aktionsplanung mit einem Zuschuss von 50 Cent pro Einwohner unterstützt. Die Mittel dafür sind im Staatshaushaltsplan bei Kap. 1006 Tit. Gr. 78 (Maßnahmen des Immissionsschutzes) enthalten. Im Haushaltsplan 2007/08 sind dort insgesamt 3,1 Mio. € (2007) und 2,6 Mio. € (2008) eingestellt. Für die Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (Zuschuss für Lärmaktionsplanung der Ballungsräume, Erstellung Lärmdatenbank, Erhebung von Grunddaten, Pilotprojekte/Untersuchungen) sind davon 1,12 Mio. und 1,74 Mio. € vorgesehen. In der Mittelfristigen Finanzplanung sind bei Kap. 1006 Tit. Gr. 78 für die Jahre 2009 und 2010 insgesamt jeweils 3,1 Mio. € enthalten.

II.

1. die Landesregierung soll für den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden eine Lärmkartierung erstellen, auch wenn er zum Meldezeitpunkt 30. Juni 2005 noch keine 50.000 Flugbewegungen pro Jahr aufwies, im Jahr 2006 dieser Wert aber überschritten wurde;

In den 50.007 Flugbewegungen, die am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden für das Jahr 2006 registriert wurden, sind auch der Ausbildung dienende Flugbewegungen mit Leichtflugzeugen (Propellerflugzeuge bis 2.000 kg) enthalten, die nach § 47 b, Nr. 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes i. V. m. der Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung vom 22. Mai 2006 des Bundesumweltministeriums von der Anrechnung ausdrücklich ausgenommen sind. Unter Berücksichtigung dieser auszunehmenden Flugbewegungen sind für den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden im Jahr 2006 weniger als 40.000 Flugbewegungen zu Grunde zu legen. Damit ist, wie in der Vergangenheit, auch im Jahr 2006 der gesetzliche Schwellenwert von 50.000 Flugbewegungen am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden nicht erreicht. Es ist daher nicht beabsichtigt, für den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden eine Lärmkartierung zu erstellen.

2. die Landesregierung soll die Auslösewerte für die Aktionsplanung auf höchstens $L_{den} = 65 \text{ db}(A)$ und $L_{night} = 55 \text{ db}(A)$ senken und bei jeder neuen 5-Jahresüberprüfung (2002/49/EG Artikel 7 Absatz 2) nach dem jeweiligen Stand der Lärmwirkungsforschung ausrichten.

Die Landesregierung beabsichtigt weiterhin, die Auslösewerte für die Aktionsplanung an den Lärmschwerpunkten im Land auszurichten, um ein geeignetes Instrument für eine zielgerichtete Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen zu erhalten. Die Kartierung und die Aktionsplanung werden als ein Mittel betrachtet, um in Verbindung mit den daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen schrittweise für eine Verringerung der in den letzten Jahrzehnten stetig gestiegenen Lärmbelastung zu sorgen. Eine Absenkung dieser Werte wird sich folgerichtig primär danach richten, inwieweit es gelingt, an den Lärmschwerpunkten auch tatsächlich für eine Entlastung zu sorgen.

Gönner
Umweltministerin