

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Umweltministeriums

Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob die Lärmaktionsplanung im Rahmen der Fristen der Richtlinie 2002/49/EG in den betroffenen Gebieten fertig gestellt werden kann und falls nein, ob ihr Kenntnisse darüber vorliegen, wo diese nicht eingehalten werden können;
2. ob und wie sie plant, im Falle deutlicher Fristüberschreitungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen selbst tätig zu werden, um die Umsetzung der Richtlinie zu gewährleisten;
3. welche Aktivitäten sie entfaltet, um die bisher trotz gesetzlicher Vorgaben nicht erfolgte Zuarbeit durch das Eisenbahnbundesamt bezüglich Lärm an Haupteisenbahnstrecken in die Lärmaktionsplanungen der Kommunen integrieren zu können;
4. welche Konsequenzen sie aus der Ankündigung der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern (Heidelberg, Ulm, Pforzheim und Reutlingen) zieht, ihre Lärmaktionsplanungen vorzuziehen, insbesondere ob sie aufgrund dieser Ankündigung beabsichtigt, die bisher zur Erstellung der Aktionspläne vorgesehenen Landesmittel zu erhöhen;
5. inwieweit sie es den Kommunen empfiehlt, bereits bei der Erstellung ihrer für 2008 vorgeschriebenen Lärmaktionspläne neben den Straßen mit mehr als sechs Millionen Fahrzeugbewegungen pro Jahr auch Straßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugbewegungen pro Jahr zu berücksichtigen;

6. welche Erkenntnisse ihr zum Problemfeld der Außenrechtswirkung der durch die Kommunen erstellten Lärmaktionsplanungen vorliegen und welche Verbindlichkeit Lärmaktionspläne für nichtkommunale Behörden (z. B. bei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen in nichtkommunaler Baulast auf dem Gebiet eines Ballungsraums mit mehr als 250.000 Einwohnern oder Lärmschutz an Bahnstrecken der Bundesbahn) haben;
7. inwiefern sie die Auffassung teilt, dass zur Erfüllung des Artikels 8 Absatz 7 der Richtlinie 2002/49/EG (rechtzeitige und effektive Mitwirkungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit) neben der Veröffentlichung von Lärmkartierungen getrennt nach Lärmquellen auch Lärmkarten benötigt werden, die Summationseffekte von Lärmbelastungen aus verschiedenen Quellen aufzeigen;
8. welche Konsequenzen sie aus den Empfehlungen des Nachhaltigkeitsbeirats Baden-Württemberg für ein kommunales Verkehrslärmsanierungskonzept ziehen wird, insbesondere hinsichtlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln, der Schaffung von Anreizen für Kommunen für einen „guten Lärmschutz“ und der Weiterbildung und Information der mit der Aufstellung und Evaluierung von Lärmaktionsplanungen befassten Mitarbeiter/-innen;
9. wie sie die Ergebnisse der NaRoMI-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infarction) und des Spandauer Gesundheits-Survey im Hinblick auf ihre zukünftige Lärmschutzpolitik bewertet und ob eine deutliche Senkung von Auslösewerten von Aktionsplanungen für Lärmschutz kurz- und mittelfristig vonseiten der Landesregierung angedacht ist;

II.

1. sich dafür einzusetzen, dass die den Ländern aus der Nachfolgeregelung zum GVFG zustehenden Mittel auch für kommunalen Verkehrslärmschutz an Ortsdurchfahrten an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen eingesetzt werden können;
2. gemeinsam mit den Kommunen im Land ein Verkehrslärmsanierungskonzept zu entwickeln und umzusetzen.

16. 04. 2008

Kretschmann, Dr. Splett
und Fraktion

Begründung

Lärm ist eines der unterschätzten Umweltprobleme unserer Zeit. Dass die Lärmbelastung für einen großen Teil der baden-württembergischen Bevölkerung über den Pegeln liegt, die durch die Lärmwirkungsforschung als gesundheitsschädlich eingeschätzt werden, ist im Zuge der EU-Umgebungs-lärmkartierung erstmalig flächendeckend dokumentiert. Im Januar 2008 veröffentlichte der Nachhaltigkeitsbeirat Baden-Württemberg das Sondergutachten „Ein kommunales Verkehrslärmsanierungskonzept für Baden-Württemberg“. Auch dieses Gremium ist der Ansicht, dass eine umfassende Verkehrslärmsanierung nottut.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. Mai 2008 Nr. 4-8826.15 nimmt das Umweltministerium im Einvernehmen mit dem Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob die Lärmaktionsplanung im Rahmen der Fristen der Richtlinie 2002/49/EG in den betroffenen Gebieten fertig gestellt werden kann und falls nein, ob ihr Kenntnisse darüber vorliegen, wo diese nicht eingehalten werden können;

Die Lärmaktionsplanung wird aufgrund der noch nicht vorliegenden Lärmkarten entlang der Haupteisenbahnstrecken für diesen Bereich nicht fristgerecht fertig gestellt werden können. Ob die Kommunen entlang der Hauptverkehrsstraßen und die Ballungsräume die Lärmaktionsplanung fristgerecht abschließen werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

2. ob und wie sie plant, im Falle deutlicher Fristüberschreitungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen selbst tätig zu werden, um die Umsetzung der Richtlinie zu gewährleisten;

Bei der Lärmaktionsplanung nach den §§ 47 a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handelt es sich um eine neue Aufgabe, die an die jeweiligen Kommunen auch neue Anforderungen stellt. Je nach örtlicher Lärmsituation und nach Umfang der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung kann es sich um eine überschaubare oder eine sehr komplexe Aufgabe für die jeweilige Gemeinde handeln. Im Zweifel wird es im Interesse einer sinnvollen und formgerechten Lärmaktionsplanung vorzuziehen sein, zu Gunsten einer größeren Qualität der Planung gewisse Fristüberschreitungen in Kauf zu nehmen. Die ersten Ergebnisse der Lärmaktionsplanung bleiben insoweit abzuwarten.

3. welche Aktivitäten sie entfaltet, um die bisher trotz gesetzlicher Vorgaben nicht erfolgte Zuarbeit durch das Eisenbahnbundesamt bezüglich Lärm an Haupteisenbahnstrecken in die Lärmaktionsplanung der Kommunen integrieren zu können;

Das Umweltministerium steht über den „Arbeitskreis Umgebungslärm“ in regelmäßigem Kontakt mit dem Eisenbahnbundesamt und hat bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass die Vorlage der Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken dringend erforderlich ist. Zuletzt wurden Mitte April 2008 der Bundesverkehrsminister und – nachrichtlich – der Bundesumweltminister dringend gebeten, ihren Einfluss auf das Eisenbahnbundesamt geltend zu machen und auf einen raschen Abschluss der Arbeiten hinzuwirken.

4. welche Konsequenzen sie aus der Ankündigung der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern (Heidelberg, Ulm, Pforzheim und Reutlingen) zieht, ihre Lärmaktionspläne vorzuziehen, insbesondere ob sie aufgrund dieser Ankündigung beabsichtigt, die bisher zur Erstellung der Aktionspläne vorgesehenen Landesmittel zu erhöhen;

Den Gemeinden in Ballungsräumen der zweiten Stufe wurde bereits frühzeitig angeboten, einen Landeszuschuss von 50 Cent/Einwohner zur Lärmaktionsplanung zu gewähren, wenn sie eine umfassende Lärmaktionsplanung vor-

ziehen und nicht erst im Jahr 2013 durchführen. Diese Ballungsräume werden damit den Ballungsräumen über 250.000 Einwohnern gleichgestellt.

5. *inwieweit sie es den Kommunen empfiehlt, bereits bei der Erstellung ihrer für 2008 vorgeschriebenen Lärmaktionspläne neben den Straßen mit mehr als sechs Millionen Fahrzeugbewegungen pro Jahr auch Straßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugbewegungen pro Jahr zu berücksichtigen;*

Eine derartige generelle Empfehlung kann nicht gegeben werden, da die erforderlichen Daten für Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung in der Regel nicht vorliegen. Das Land hat allerdings den Gemeinden im Zuge der Lärmkartierung durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz angeboten, gegen geringe Kostenbeteiligung weitere Streckenabschnitte zu kartieren. Von diesem bundesweit einmaligen Angebot haben zahlreiche Gemeinden Gebrauch gemacht und so eine Arrondierung der kartierten Bereiche auch mit geringer belasteten Straßen erhalten.

6. *welche Erkenntnisse ihr zum Problemfeld der Außenrechtswirkung der durch die Kommunen erstellten Lärmaktionspläne vorliegen und welche Verbindlichkeit Lärmaktionspläne für nichtkommunale Behörden (z. B. bei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen in nichtkommunaler Baulast auf dem Gebiet eines Ballungsraums mit mehr als 250.000 Einwohner oder Lärmschutz an Bahnstrecken der Bundesbahn) haben;*

Nach § 47 d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist zu unterscheiden zwischen planungsrechtlichen Festlegungen eines Lärmaktionsplans, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind, und in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen, die durch Anordnung etc. nach dem jeweiligen Fachrecht umzusetzen sind. Soweit es sich um das Gebot der Berücksichtigung handelt, erkennt das Umweltministerium keine Unterschiede zu bekannten Regelungen, etwa zum Abwägungsgebot im Bauplanungsrecht. Soweit nach dem Wortlaut Maßnahmen direkt durchzusetzen wären, gibt es in der Fachliteratur höchst unterschiedliche Auffassungen über die Bindungswirkung der Lärmaktionspläne. Dabei reicht die Bandbreite der Auffassungen von einem bloßen Hinweischarakter bis zu strikter Bindung. Das Umweltministerium empfiehlt für eine sinnvolle und effektive Aufgabenerfüllung eine enge Kooperation mit den zuständigen Behörden und die Suche nach konsensualen Lösungen.

7. *inwiefern sie die Auffassung teilt, dass zur Erfüllung des Artikels 8 Absatz 7 der Richtlinie 2002/49/EG (rechtliche und effektive Mitwirkungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit) neben der Veröffentlichung von Lärmkartierungen getrennt nach Lärmquellen auch Lärmkarten benötigt werden, die Summationseffekte von Lärmbelastungen aus verschiedenen Quellen aufzeigen;*

Das Umweltministerium teilt diese Auffassung nicht. Unabhängig davon, dass es für die Summation verschiedener Quellen noch keine anerkannten Berechnungsvorschriften gibt, regelt Anhang IV Ziffer 8 der Richtlinie 2002/49/EG für Ballungsräume sogar ausdrücklich, dass für die einzelnen Quellen die Lärmkarten getrennt zu erstellen sind.

8. *welche Konsequenzen sie aus den Empfehlungen des Nachhaltigkeitsbeirats Baden-Württemberg für ein kommunales Verkehrslärmsanierungskonzept ziehen wird, insbesondere hinsichtlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln, der Schaffung von Anreizen für Kommunen für einen „guten Lärmschutz“ und der Weiterbildung und Information der mit der Aufstellung und Evaluierung von Lärmaktionsplänen befassten Mitarbeiter/-innen;*

In Umsetzung des Auftrags aus dem Koalitionsvertrag für die 14. Legislaturperiode beraten verschiedene Ressorts über Finanzierungsmöglichkeiten bei der Verkehrslärmsanierung. Hierbei sind die finanziellen Rahmenbedingungen durch den zukünftigen Landeshaushalt 2009 ebenso zu berücksichtigen wie die Erfahrungen aus den Lärmaktionsplänen. Die Hinweise und Empfehlungen des Gutachtens „Ein kommunales Verkehrslärm-Sanierungskonzept für Baden-Württemberg“ des Nachhaltigkeitsbeirates der Landesregierung Baden-Württemberg (NBBW) vom Januar 2008 fließen in diese Beratungen ein. Außerdem werden Anreize für die Kommunen zur Verbesserung des Lärmschutzes der Bevölkerung sowie eine umfassende Evaluation der Lärmaktionspläne der Kommunen sicher eine wichtige Rolle spielen.

9. wie sie die Ergebnisse der NaRoMI-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infarction) und des Spandauer Gesundheits-Survey im Hinblick auf ihre zukünftige Lärmschutzpolitik bewertet und ob eine deutliche Senkung von Auslösewerten von Aktionsplanungen für Lärmschutz kurz- und mittelfristig von Seiten der Landesregierung angedacht ist;

Angesichts der Lärmbelastung für weite Teile der Bevölkerung, vor allem durch den Straßenverkehr, beobachtet die Landesregierung die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung sehr intensiv und berücksichtigt dabei auch die o. a. Studien. Nach Angaben des Umweltbundesamtes bzw. Aussagen im Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit des Bundes (APUG) besteht bei einer langjährigen Verkehrsbelastung (Wohndauer länger als 10 Jahre) oberhalb von Schallpegeln von 65 dB(A) ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen von ca. 20 bis 30 %. Diese Angaben werden durch die NaRoMI-Studie gestützt – allerdings nur für Männer, nicht aber für Frauen.

Die Landesregierung sieht sich durch die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung in ihrer Politik bestätigt, die Anstrengungen zur Lärmsanierung zunächst auf die Areale mit höchster Verkehrslärmbelastung zu konzentrieren um dort eine spürbare Verbesserung der Situation zu erreichen. Erst wenn eine Absenkung der Lärmbelastung an den Lärmbrennpunkten erreicht wurde, macht es Sinn, Maßnahmen zur Lärmsanierung auf geringer belastete Areale auszudehnen. Die Landesregierung sieht daher keine Notwendigkeit, die im Schreiben des Umweltministeriums an die Gemeinden vom 14. Dezember 2007 übermittelten Hinweise neu zu fassen. Den Gemeinden steht es jedoch frei, im Rahmen ihrer Zuständigkeit auch für Areale Aktionspläne zu erarbeiten, die geringere Lärmbelastungen als 70 dB(A) (L_{den}) bzw. 60 dB(A) (L_{night}) aufweisen.

II.

1. sich dafür einzusetzen, dass die den Ländern aus der Nachfolgeregelung zum GVFG zustehenden Mittel auch für kommunalen Verkehrslärmschutz an Ortsdurchfahrten an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen eingesetzt werden können;

Nach den bisherigen Regelungen – bis 2006 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), ab 2007 VwV-Entflechtungsgesetz – werden beim Um-, Aus- und Neubau von förderungsfähigen Straßenprojekten auch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert. Diese Zuwendungen werden auf der Grundlage der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) gewährt. Danach ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges die Einhaltung vorgeschriebener Grenzwerte sicherzustellen. Darüber hinausgehende Schutzmaßnahmen können nicht in

die Förderung einbezogen werden und sind vom Vorhabensträger zu finanzieren.

Der Ministerrat des Landes hat das Innenministerium im Februar 2008 beauftragt, in Abstimmung mit dem Finanzministerium eine gesetzliche GVFG-Nachfolgeregelung zu erarbeiten. Ob hierbei weitere Fördertatbestände – wie z. B. reine Lärmschutzmaßnahmen – in das neue Landesgesetz Eingang finden werden, bleibt abzuwarten.

2. gemeinsam mit den Kommunen im Land ein Verkehrslärmsanierungskonzept zu entwickeln und umzusetzen.

Verschiedene Ressorts werden entsprechend eines Kabinettsbeschlusses wegen der Frage möglicher Finanzierungskonzepte für Lärmsanierungsmaßnahmen demnächst ein Gespräch mit den kommunalen Landesverbänden führen. Notwendigkeit und Verfahren für die Erstellung eines Verkehrslärmsanierungskonzepts können erst nach diesem Gespräch beurteilt werden. Entscheidend hierfür ist aus Sicht des Landes u. a., welcher Bedarf für den jeweiligen Verantwortungsbereich (z. B. Baulast) sich aus den Aktionsplänen ergeben wird.

Gönner

Umweltministerin