

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr**

### **Umsetzung der Lärmaktionsplanung und Verkehrslärmschutz**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Hält sie weiterhin an der Auffassung fest, dass Lärmaktionspläne nach § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen vorsehen, nur im „Einvernehmen“ mit Straßenverkehrsbehörden ergehen dürfen, und falls ja, wie begründet sie diese Auffassung?
2. Bezweifelt sie, dass ein Lärmaktionsplan gegenüber den ausführenden Behörden eine „Feststellungswirkung“ hat (falls ja, mit Angabe wie sie dies begründet)?
3. Unter welchen Voraussetzungen sind welche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auch bei Pegelminderungen von weniger als 3 dB(A) nach ihrer Ansicht angezeigt und welche Maßnahmen (z. B. Lkw-Durchfahrtsverbote) wurden bisher im Rahmen der Umsetzung von Lärmaktionsplänen realisiert?
4. Teilt sie die Ansicht, dass ein individuelles Recht auf rechtzeitige und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nach der Richtlinie 2002/49/EG besteht und falls nein, warum nicht?
5. Welche Kriterien müssen, neben den die Kartierung auslösenden Belastungszahlen, nach ihrer Ansicht erfüllt sein, um eine Verpflichtung der Kommune einen Lärmaktionsplan aufzustellen, auszulösen?
6. Welche Maßnahmen wird sie ergreifen, um sicherzustellen, dass die Verpflichtungen der Mitgliedsstaaten zur Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen in Baden-Württemberg erfüllt werden?

7. Unterstützt Baden-Württemberg die Forderungen des Landes Rheinland-Pfalz, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um mindestens 3 dB(A) zu senken, den Schienenbonus abzuschaffen und zu prüfen, ob beim Schienenverkehrslärm neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann?

14. 09. 2010

Dr. Splett GRÜNE

#### Begründung

Zwei Jahre nach Fristablauf für die Lärmaktionsplanung nach BImSchG § 47 d sind viele Lärmaktionspläne in Kommunen mit hohen Lärmbelastungen noch nicht verabschiedet, geschweige denn umgesetzt. Hierbei spielen sicherlich auch rechtliche Unsicherheiten, beispielsweise zur Frage, ob die planaufstellende Kommune auf das Einvernehmen mit Fachbehörden angewiesen ist, oder zum Zusammenspiel von Lärmaktionsplanung und sonstigen Regelungen zum Lärmschutz, eine Rolle. Unklar ist z. B. auch nach welchen Kriterien die Zumutbarkeit von Umleitungsstrecken definiert ist. Bisherige Stellungnahmen der Landesregierung beantworten die aufgeworfenen Fragen meines Erachtens nicht ausreichend; dies gilt auch vor dem Hintergrund des vom Umweltministerium 2007 in Auftrag gegebenen Gutachtens „Die Lärmaktionsplanung nach § 47 d BImSchG 2005 in Verbindung mit der Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG – Fragen zur Rechtsauslegung und zur Rechtsanwendung“. Darüber hinaus soll die Anfrage beantworten, wie die Landesregierung zu der von Rheinland-Pfalz eingebrachten Bundesratsinitiative zur Verbesserung beim Verkehrslärmschutz steht.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 30. September 2010 Nr. 43–8826.15/79 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*Ich frage die Landesregierung:*

- 1. Hält die Landesregierung weiterhin an der Auffassung fest, dass Lärmaktionspläne nach § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen vorsehen, nur im „Einvernehmen“ mit Straßenverkehrsbehörden ergehen dürfen, und falls ja, wie begründet sie diese Auffassung?*

Die in §§ 47 d ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelten Vorschriften zur Lärmaktionsplanung sehen für die Aufnahme straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in den Lärmaktionsplan kein Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde vor. Insofern unterscheidet sich die Rechtslage von derjenigen der Luftreinhalteplanung, die in § 47 Abs. 4 Satz 2 BImSchG ein entsprechendes Einvernehmen verlangt. Die Landesregierung hat allerdings vor dem Hintergrund, dass bei zahlreichen Lärmaktionsplanungen die Zuständigkeit zwischen der planaufstellenden Kommune und der für die Um-

setzung zuständigen Behörden auseinanderfällt, in einem gemeinsamen Erlass des Umweltministeriums und des damals für den Verkehr zuständigen Innenministeriums vom 9. Mai 2008 klargestellt, dass bei der Aufstellung des Maßnahmenkatalogs eine enge Kooperation der planaufstellenden Kommunen mit den umsetzenden Behörden zwingend notwendig ist.

*2. Bezweifelt sie, dass ein Lärmaktionsplan gegenüber den ausführenden Behörden eine „Feststellungswirkung“ hat (falls ja, mit Angabe wie sie dies begründet)?*

Die Bedeutung der Lärmaktionsplanung für die ausführenden Behörden ist in § 47 d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG geregelt. Falls Lärmaktionspläne konkrete Maßnahmen enthalten, entfalten diese für die ausführenden Behörden grundsätzlich eine Bindungswirkung. Diese Bindungswirkung tritt allerdings nur ein, wenn die einschlägigen Vorschriften des Fachrechts, beispielsweise des Straßenverkehrsrechts, die Durchführung der im Plan enthaltenen Maßnahme rechtlich zulassen. Dies ist von der ausführenden Fachbehörde anhand des einschlägigen Regelwerks zu prüfen. Maßnahmen, die nach den einschlägigen Vorschriften des Fachrechts nicht zulässig sind, können nicht umgesetzt werden, auch wenn sie in einen Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Zu beachten sind daher auch die strengen Vorgaben des § 45 Abs. 9 StVO und der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr. Liegen die Anordnungsvoraussetzungen als Folge anderer Maßnahmen, beispielsweise durch den Bau einer Teilortsumfahrung, nicht mehr vor, sind die den fließenden Verkehr verbietenden oder beschränkenden Maßnahmen aufzuheben. Zudem haben die zuständigen Planungsträger bei ihren Planungen planungsrechtliche Festlegungen aus Lärmaktionsplänen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass Vorgaben des Lärmaktionsplans bei anderen Planungen berücksichtigt werden und mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen werden müssen.

*3. Unter welchen Voraussetzungen sind welche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auch bei Pegelminderungen von weniger als 3 dB(A) nach ihrer Ansicht angezeigt und welche Maßnahmen (z. B. Lkw-Durchfahrtsverbote) wurden bisher im Rahmen der Umsetzung von Lärmaktionsplänen realisiert?*

Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme ist die Differenz der Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahme und dem Zustand mit Maßnahme aufzurunden. Dies bedeutet, dass schon ab einer Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können.

Lkw-Durchfahrtsverbote kommen auf Bundesfernstraßen generell und auf Landesstraßen grundsätzlich nicht in Betracht, wenn keine geeigneten und zumutbaren Ausweichstrecken vorhanden sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen, gegebenenfalls tageszeitlich befristet, beispielsweise auf die Nachtstunden, können auf genau bezeichneten Streckenabschnitten im Zuge einer Ortsdurchfahrt in Betracht kommen, wenn eine besonders ungünstige Lärmsituation vorliegt und Abhilfe durch bauliche oder planerische Maßnahmen nicht möglich ist.

Informationen darüber, welche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung von Lärmaktionsplänen realisiert wurden, liegen nicht vor.

4. *Teilt sie die Ansicht, dass ein individuelles Recht auf rechtzeitige und effektive Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nach der Richtlinie 2002/49/EG besteht und falls nein, warum nicht?*

Bei der Ausarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG, mit dem Artikel 8 Abs. 7 der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG umgesetzt wurde, die Möglichkeit zu geben, sich rechtzeitig und effektiv zu beteiligen. Details hierzu enthält weder die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG noch das deutsche Recht. Die Gemeinde entscheidet als planende Stelle grundsätzlich in eigener Verantwortung, wie sie diesem Anspruch gerecht werden kann. Ein individueller Anspruch auf eine bestimmte Art und einen bestimmten Zeitpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung besteht nicht. In der Praxis wird vielfach auf die Regelungen des Baugesetzbuches zur Öffentlichkeitsbeteiligung in der Bauleitplanung zurückgegriffen.

5. *Welche Kriterien müssen, neben den die Kartierung auslösenden Belastungszahlen, nach ihrer Ansicht erfüllt sein, um eine Verpflichtung der Kommune einen Lärmaktionsplan aufzustellen, auszulösen?*

Nach § 47 d BImSchG sind Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, wobei der Gesetzgeber nicht konkretisiert hat, was Lärmprobleme und Lärmauswirkungen sind. Lediglich bei der Lärmaktionsplanung für Großflughäfen sind nach § 14 Fluglärmsgesetz die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 Fluglärmsgesetz zu beachten. Bei Lärmpegeln über einem  $L_{den}$  von 70 dB(A) oder einem  $L_{night}$  von 60 dB(A) ist in der Regel davon auszugehen, dass ein Lärmaktionsplan erforderlich ist. Ergänzend ist für alle kartierten Bereiche zu prüfen, ob Lärmprobleme oder Lärmauswirkungen vorliegen und Lärmaktionspläne aufzustellen sind.

6. *Welche Maßnahmen wird sie ergreifen, um sicherzustellen, dass die Verpflichtungen der Mitgliedsstaaten zur Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen in Baden-Württemberg erfüllt werden?*

Das Land hat die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung mit verschiedenen Aktivitäten unterstützt. Bei den Lärmkongressen 2006 und 2007 wurde frühzeitig und umfassend über die neuen Aufgaben informiert. In Zusammenarbeit mit der Landesanstalt für Umweltschutz, Messungen und Naturschutz (LUBW) hat das damalige Umweltministerium im Januar 2008 eine Informationsbroschüre veröffentlicht, die Hinweise zur Durchführung der Lärmaktionsplanung und zu Maßnahmen und deren Bewertung enthält. Mit dem sogenannten Kooperationserlass vom Mai 2008 wurden die planaufstellende Behörde und die Träger öffentlicher Belange über die Rechtslage informiert und insbesondere zur Kooperation und Koordination aufgerufen. Als Forum für die vielfältigen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung aufkommenden Fragen wurde ein Arbeitskreis Umgebungslärm eingerichtet, in dem u. a. die Ballungsraumkommunen, der Städtetag, die LUBW, das Eisenbahn-Bundesamt und die betroffenen Ressorts vertreten waren. Außerhalb der Ballungsräume hat das Land die Gemeinden entlastet und mit der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen, der nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und des Großflughafens Stuttgart einen erheblichen Beitrag geleistet. Zusätzlich wurden Ballungsräume, die die Kartierung selbst durchführen müssen, bei der Ausarbeitung der Aktionspläne mit insgesamt einer Million Euro unterstützt. Davon haben nicht nur die drei großen Städte der ersten Stufe Karlsruhe, Mannheim und Stuttgart (mit Esslingen) profitiert, sondern auch die vier Ballungsräume der zweiten Stufe, die das Angebot der Landesregierung angenommen und die Kartierung und Aktionsplanung zeitlich vorgezogen haben (Heidelberg, Pforzheim, Reutlingen, Ulm).

Wie bei der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung sollen die Kommunen auch für die ab Sommer 2012 anstehende zweite Stufe der Lärmaktionsplanung rechtzeitig informiert und auf die Bedeutung der Lärmaktionsplanung hingewiesen werden.

*7. Unterstützt Baden-Württemberg die Forderungen des Landes Rheinland-Pfalz, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um mindestens 3 dB(A) zu senken, den Schienenbonus abzuschaffen und zu prüfen, ob beim Schienenverkehrslärm neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann?*

Der Bund hat die Lärmsanierungswerte, die im Rahmen des freiwilligen Programmes des Bundes zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen Anwendung finden, vor wenigen Monaten um 3 dB(A) gesenkt. Das Sanierungsvolumen wird vom Bund auf 1,5 Mrd. € abgeschätzt. Die im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel von 50 Mio. € wurden allerdings nicht erhöht. Aus Sicht des Lärm- und Gesundheitsschutzes ist eine weitere Absenkung der Lärmsanierungswerte wünschenswert. Zunächst sollte aber der mit den abgesenkten Werten verbundene Lärmsanierungsbedarf umgesetzt und finanziert werden.

Das Land fordert seit Langem, den Schienenbonus zu überprüfen und nach Möglichkeit abzuschaffen. Dieses Ziel wurde auch in den Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommen. Auch die Forderung, ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht zu prüfen, ist sachgerecht. Es würde dem Vorgehen bei den Fluglärmschutzbereichen entsprechen. Dort wird bei den Nacht-Schutzzonen auch auf die fluglärmbedingten Maximalpegel der sechs lautesten Fluglärm-Ereignisse abgehoben.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr