

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kauch, Angelika Brunkhorst, Horst Meierhofer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/4224 –**

### **Aktueller Stand Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794, wurde die europäische Richtlinie 2002/49/EG in deutsches Recht implementiert. Die Umsetzung erfolgte über eine Änderung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (BImSchG). Inhaltlich wird damit die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten und Lärmaktionsplänen verbindlich geregelt. Erstmals soll die Wirkung von Straßen-, Schienen-, Flug- und Industrielärm quellenübergreifend betrachtet werden. Mit der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. I S. 516, wurden die Anforderungen an die Lärmkarten konkretisiert.

In einer ersten Stufe ist mittels Strategischer Lärmkartierung die Geräuschbelastung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrsstraßen, an Haupteisenbahnstrecken sowie in der Umgebung von Großflughäfen zu erfassen. Die Erstellung der Strategischen Lärmkarten erfolgt dabei in zwei Schritten. Zunächst sind bis zum 30. Juni 2007 für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 000 Zügen pro Jahr und für Flughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen pro Jahr Strategische Lärmkarten aufzustellen. Danach wird die Untersuchung auf Ballungsräume ab 100 000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen ab drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken ab 30 000 Zügen pro Jahr ausgeweitet. Dies hat bis zum 30. Juni 2012 zu erfolgen. Jeweils ein Jahr später sind für die untersuchten Bereiche Lärmaktionspläne aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. In den Lärmaktionsplänen sind geeignete Maßnahmen zur Verminderung der Belastung festzuschreiben. Eine Durchführungsverordnung für die Erstellung von Lärmaktionsplänen steht noch aus. Insbesondere fehlt es an einer konkreten Bestimmung der Grenzwerte und anderer Kriterien zum Erfordernis von Lärmaktionsplänen.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Bearbeitungsstand der Bundesländer und Kommunen bei der Erstellung von Lärmkarten?

Im Hinblick auf die den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden nach § 47e Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zugewiesenen Zuständigkeit für die Lärmkartierung führen die Länder diese Aufgabe als eigene Angelegenheit aus, sodass der Bundesregierung nach Artikel 84 des Grundgesetzes keine Berichte über den Vollzug vorgelegt werden. Aus den Antworten der Länder auf eine kurzfristig erfolgte informelle Abfrage geht hervor, dass in allen Ländern die Arbeiten zur Erstellung der Lärmkarten intensiv vorangetrieben werden, wenngleich von einigen Ländern Verzögerungen gemeldet werden. Mehrheitlich wird aber mitgeteilt, dass zum jetzigen Zeitpunkt von einer fristgerechten Erstellung bzw. Übermittlung der Lärmkarten ausgegangen wird. Von zwei Ländern werden fristenrelevante Verzögerungen erwartet.

2. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über Umsetzungsprobleme vor?

Einige Länder haben aufgrund der Abfrage mitgeteilt, dass sich Umsetzungsprobleme ergeben haben, dass diese Probleme aber auch bereits zum Teil gelöst worden sind. Andere Länder haben keine Umsetzungsprobleme gemeldet.

Umsetzungsprobleme in den Ländern als auch beim Eisenbahn-Bundesamt bestehen hauptsächlich in der Bereitstellung von Daten, die für die Lärmkarten erforderlich sind. Insbesondere die späte Bereitstellung der Verkehrszählungen 2005 oder auch die teilweise noch fehlende Bereitstellung von Geodaten (z. B. Lagedaten von Häusern) führen zu Problemen. In diesem Zusammenhang ist seitens der Bundesregierung für eine erfolgreiche und fristgerechte Lärmkartierung insbesondere darauf hinzuweisen, dass die in § 3 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. März 2006 geregelte unentgeltliche Datenbereitstellung von allen Beteiligten beachtet wird.

Ob bei der Aktionsplanung Umsetzungsprobleme entstehen werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

3. Hält die Bundesregierung die aktuellen Vorgaben des Gesetzes und der Durchführungsverordnung für ausreichend klar bestimmt, um eine sachgerechte und einheitliche Anwendung der Vorschriften zu gewährleisten?

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (§ 47a bis § 47f BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. März 2006 liegen Rechtsvorschriften vor, die ausreichend klar bestimmt sind, um eine der EG-Umgebungslärmrichtlinie entsprechende Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Deutschland durchführen zu können. Fachliche Vorgaben für die Lärmkartierung sind mit den Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm vom 22. Mai 2006 bekannt gemacht worden. Praktische Hinweise für die Lärmkartierung sind durch die Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) vorgelegt worden. Die LAI befasst sich derzeit auch mit Hinweisen für die Lärmaktionsplanung.

4. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, ob sich die Bundesländer miteinander abstimmen?

Im Zuge der Erarbeitung der in der Antwort zur Frage 3 genannten Vollzugshinweise findet eine bundesweite Abstimmung zwischen den Ländern statt.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung zahlreiche Informationen über Abstimmungsprozesse zwischen benachbarten Ländern auf unterschiedlichen Ebenen (Landesumweltämter, Landesverkehrsbehörden etc.) vor. Weiterhin finden Abstimmungsprozesse zwischen Landesbehörden und dem Eisenbahn-Bundesamt statt.

5. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Verwaltungspraxis in den einzelnen Bundesländern äußerst unterschiedlich ist?

Die Verwaltungspraxis wird aufgrund unterschiedlicher Ausgangslagen in Stadtstaaten und Flächenländern, in dicht besiedelten und stark verkehrsbelasteten Ländern und in ruhigeren Ländern in einigen Ländern unterschiedlich gehandhabt.

Die Bundesregierung geht aber davon aus, dass aufgrund der in der Antwort zu Frage 1 angeführten rechtlichen und fachlichen Vorgaben die Lärmkartierung bundesweit den detaillierten Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie entsprechen wird. Auch die Abfrage in den Ländern hat keine gegenteiligen Erkenntnisse erbracht. Im Hinblick auf die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken, die zum allergrößten Teil durch das Eisenbahn-Bundesamt für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes erfolgt, sind von vornherein im Rahmen dieser bundesweiten Zuständigkeit einheitliche Vorgaben für die Kartierung gewährleistet.

6. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass aufgrund uneinheitlicher Handhabung und Formate bei der Erstellung von Lärmkarten in den Bundesländern eine einheitliche Lärmkarte für das gesamte Bundesgebiet erschwert oder gar unmöglich gemacht wird?

Nach Artikel 7 und dem Anhang IV der EG-Umgebungslärmrichtlinie sowie nach § 47c BImSchG und der 34. BImSchV ist eine einheitliche Lärmkarte für das gesamte Bundesgebiet nicht vorgesehen. Vielmehr sind nach den genannten Vorschriften verschiedene Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auszuarbeiten. Auch bei den Ballungsräumen geht es um verschiedene Lärmkarten jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, inwieweit bei der Ausarbeitung von Lärmkarten für Grenzgebiete die zuständigen Behörden mit denen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenarbeiten?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der nach § 47c Abs. 3 und § 47d Abs. 4 BImSchG vorgeschriebenen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nachgekommen wird, sofern dies erforderlich ist. Auch die Abfrage in den Ländern hat keine gegenteiligen Erkenntnisse erbracht.

8. Wurden dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit von den Bundesländern alle relevanten Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen gemeldet, wie es § 47c BImSchG mit Frist bis zum 30. Juni 2006 verlangt?

Die nach § 47e Abs. 2 BImSchG zuständigen obersten Landesbehörden sowie das nach § 47e Abs. 3 BImSchG zuständige Eisenbahn-Bundesamt haben dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit relevante Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Bal-

lungsräume mitgeteilt, die zum Stichtag 30. Juni 2005 die maßgeblichen Schwellenwerte erreicht oder überschritten hatten. Die Datenberichterstattung 2005 an die Europäische Kommission konnte allerdings nur mit Verzögerung durchgeführt werden.

9. Wann wird die Bundesregierung die Informationen dieser Meldungen veröffentlichen?

Die Datenberichterstattung 2005 wurde zeitnah nach erfolgter Meldung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auf der CIRCA-Website der Europäischen Kommission veröffentlicht.

10. Wann plant die Bundesregierung eine Durchführungsverordnung für die Erstellung von Lärmaktionsplänen zu erlassen?

Die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht ist mit dem o. g. Gesetz vom 24. Juni 2005 und der o. g. Verordnung vom 6. März 2006 formal abgeschlossen. Die neu in das BImSchG eingeführte Vorschrift des § 47d zur Lärmaktionsplanung verweist in Absatz 2 auf die Anforderungen des Anhangs V der EG-Richtlinie, denen die Lärmaktionspläne zu entsprechen haben. Eine darüber hinausgehende Verordnung über die Lärmaktionsplanung ist zur Richtlinienumsetzung nicht erforderlich und von daher auch nicht geplant.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Verordnung über die Lärmkartierung möglichst rasch durch eine entsprechende Verordnung zur Lärmaktionsplanung ergänzt werden sollte?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass anstelle einer Verordnung über die Lärmaktionsplanung praktische Hinweise für den Vollzug der Vorschriften über die Lärmaktionsplanung ausreichend sind. Auf die Antwort zu den Fragen 3 und 10 wird verwiesen.

12. Liegen bereits Eckpunkte der in der Durchführungsverordnung zu regelnden Kriterien für die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen vor?

Die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen ist sowohl nach Artikel 8 der EG-Umgebungslärmrichtlinie als auch nach § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Da national festgelegte Grenzwerte für den Lärmschutz vorhanden sind (siehe Antwort zu Frage 14), aus deren Überschreitung sich Prioritäten für die Festlegung von Maßnahmen ergeben, würden weitere bundeseinheitliche Kriterien für die Priorisierung von Maßnahmen das verwaltungsbehördliche Ermessen auf Landes- und Kommunalebene nur unnötig einschränken; sie sind von daher nicht geplant.

13. Wird die Bundesregierung Regelungen zu Auslöseschwellen und -kriterien für die Maßnahmeplanung treffen?

Nach Artikel 8 der EG-Umgebungslärmrichtlinie und § 47d Abs. 1 BImSchG sind Lärmaktionspläne für sämtliche Ballungsräume sowie für Orte in der Nähe sämtlicher Hauptverkehrsstraßen, Hauptisenbahnstrecken und Großflughäfen

aufzustellen, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Schwellenwerte oder Kriterien, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für das Aufstellungsverfahren bestimmt werden könnten, sind nach diesen Vorschriften nicht erforderlich und von daher nicht geplant.

14. Welche Vorstellungen bestehen in der Bundesregierung insbesondere über die Bestimmung „relevanter Grenzwerte“ in § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG?

Soweit nach Artikel 8 der EG-Umgebungslärmrichtlinie und § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Priorisierung von Maßnahmen auf Grenzwerte abgestellt wird, werden darunter nach der Begriffsbestimmung des Artikels 3 Buchstabe s der EG-Richtlinie die von einem Mitgliedstaat festgelegten Werte verstanden, bei deren Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Im Zuge der Umsetzung der EG-Richtlinie sind neben den bereits national festgelegten Grenz- und Richtwerten für den Lärmschutz keine weiteren Werte eingeführt worden. Gemäß Artikel 5 Abs. 4 der EG-Richtlinie hat die Bundesregierung die festgelegten Werte im Rahmen der Datenberichterstattung 2005 der Europäischen Kommission mitgeteilt. Die Werte sind auf der CIRCA-Website veröffentlicht.

15. Hält die Bundesregierung an dem in ihrer Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie formulierten Ziel fest, dass möglichst bald Mittelungspegel von 65 dB am Tage und 55 dB nachts nicht mehr überschritten werden sollen?

Die Bundesregierung misst einer Reduzierung des Verkehrslärms und seiner Auswirkungen weiterhin hohe Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang sind auch die in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie oben genannten Zielwerte des Sachverständigenrates für Umweltfragen von Belang.

16. Wie will die Bundesregierung bei der weiteren Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie der finanziellen Belastbarkeit von Kommunen Rechnung tragen?

Entsprechend dem Koalitionsvertrag vom November 2005, der die Entwicklung eines Lärminderungsprogramms entlang von bestehenden Bundesfernstraßen und Schienen vorsieht, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Nationales Verkehrslärmschutzpaket vorgelegt, das neue und bereits laufende Maßnahmen zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Lärm bündelt. Das Paket zielt auf eine Trendwende bei der Lärmbelastung und bietet eine Plattform für weitere Diskussionen und Beiträge aller Beteiligten. Die Erhöhung der Haushaltsmittel für Lärmsanierungsmaßnahmen an Straße und Schiene um jeweils 25 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2006 und die weitere Erhöhung der Mittel für die Schiene um nochmals 25 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2007 setzen hier für den Bund bereits Akzente. Soweit an Landes- und Kommunalstraßen eine vom Bund nicht zu vertretende Lärmproblematik besteht, hatte der Bund mit dem Gesetzesbeschluss vom Oktober 2004 zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und eine Öffnung der Finanzierung für die Lärminderungsplanung angeboten. Dieses Angebot ist von den Ländern nicht angenommen worden.

17. Sieht die Bundesregierung den sog. Schienenbonus, wonach pauschal 5 dB(A) vom gemessenen Schallpegel abgezogen werden, unter dem Gesichtspunkt weiter für gerechtfertigt an, dass bei der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ dieser keine Anwendung findet?

Bei der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie durch die 34. BImSchV und die danach erlassene Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) war zu beachten, dass für die strategische Lärmkartierung vorerst nur ein Mittelungspegel und kein Beurteilungspegel zugrunde zu legen ist. Zu- oder Abschläge, die für den Beurteilungspegel eine Bewertung der Relation zwischen der allgemeinen Belästigung oder der Schlafstörung einerseits und dem Mittelungspegel für den Tag bzw. die Nacht andererseits zum Ausdruck bringen (Dosis-Wirkungs-Relationen), sollen nach der EG-Richtlinie erst durch eine Änderung des Anhangs III der EG-Richtlinie eingeführt werden. Von daher findet sich der Schienenbonus in der 34. BImSchV und der VBUSch nicht wieder.

18. Teilt die Bundesregierung die Meinung, dass hierdurch Zweifel an der grundsätzlichen Vereinbarkeit des sog. Schienenbonus mit europäischem Recht aufkommen?

Nein.



