

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/7657 –**

Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie**Vorbemerkung der Fragesteller**

Aufgrund der großen Gesundheitsbelastung vieler Menschen durch zunehmende Verlärmmung vieler Gebiete insbesondere durch den Verkehr verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat 2002 die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Diese Richtlinie wurde durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt. Nach Artikel 7 Abs. 1 dieser Richtlinie mussten der Europäischen Kommission von den Mitgliedstaaten bis zum 30. Juni 2005 „die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr, die Großflughäfen und die Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern in ihrem Hoheitsgebiet“ mitgeteilt werden. Gemäß § 47c Abs. 5 BImSchG waren diese von den zuständigen Behörden bis zum 30. Juni 2005 an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu melden, damit die Bundesregierung diese wiederum an die Europäische Kommission melden kann.

Für diese besonders stark von Lärm gekennzeichneten Verkehrswege und Ballungsräume mussten bis zum 30. Juni 2007 Lärmkarten erstellt werden, in denen neben anderen Angaben auch die geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet dargestellt ist.

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass alle unter Artikel 7 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie fallenden Ballungsräume, Großflughäfen und Hauptverkehrsstraßen an sie gemeldet wurden?

Wenn nein, wo sieht die Bundesregierung Defizite?

Vor dem Hintergrund, dass die nach § 47e BImSchG zuständigen Länder ihre Aufgaben nach § 47c Abs. 5 BImSchG als eigene Angelegenheit ausführen und der Bundesregierung keine Aufsichtsbefugnisse zustehen, muss die Bundesregierung davon ausgehen, dass ihr die Länder alle der Europäischen Kommission nach Artikel 7 Abs. 1 Unterabs. 2 der EG-Umgebungslärmrichtlinie mitzu-

teilenden Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern, Großflughäfen und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr gemeldet haben.

Der Bundesregierung ist allerdings bekannt, dass den Meldungen weitgehend auf das Jahr 2005 hochgerechnete Daten der Bundesverkehrswegezählung 2000 zugrunde gelegt werden mussten. Für die nach Artikel 7 Abs. 1 Unterabs. 1 der EG-Richtlinie bis zum 30. Juni 2007 durchzuführende Lärmkartierung (1. Stufe) sind diese Daten mit den zwischenzeitlich vorliegenden Daten der Bundesverkehrswegezählung 2005 überprüft worden. Um den Mehraufwand zu vermeiden, sollte zukünftig eine bessere zeitliche Koordinierung erfolgen.

2. Anhand welcher Kriterien erfolgte die Abgrenzung der Ballungsräume, erfolgte diese jeweils in Absprache mit der Bundesregierung, und welche Definition legt die Bundesregierung für Ballungsräume zu Grunde, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Ballungsräume in der Wissenschaft nicht primär über die Verwaltungsgrenzen der Kernstadt eines Ballungsraumes abgegrenzt werden?

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie hat in Artikel 3 Buchstabe k den Begriff Ballungsraum bestimmt. Danach kommt es für die Festlegung eines Teils des Territoriums eines Mitgliedstaats als Ballungsraum auf eine Einwohnerzahl von über 100 000 und eine solche Bevölkerungsdichte an, „dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet.“ Insoweit hat der Mitgliedstaat ein weites Umsetzungsermessen. Davon hat § 47b Nr. 2 BImSchG Gebrauch gemacht und für den Gesetzesvollzug eine Zahl von mehr als 1 000 Einwohnern pro Quadratkilometer als Kriterium für die Bevölkerungsdichte vorgegeben. Die Bundesregierung geht davon aus, dass dieses Kriterium bei der Abgrenzung der Ballungsräume zugrunde gelegt worden ist. Vor dem Hintergrund, dass die Länder auch diese Aufgabe als eigene Angelegenheit ausführen, entspricht eine umfassende Absprache über die Abgrenzung der jeweiligen Einzelfälle nicht der grundgesetzlichen Eigenverantwortung der Länder.

Der Bundesregierung ist allerdings bewusst, dass die Abgrenzung der Ballungsräume anhand der o. g. Kriterien nicht schematisch erfolgen kann, sondern die Verwaltungskompetenz der Länder gefordert ist.

So wird von Seiten des Freistaates Sachsen aktuell in einer informellen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass derzeit zwei Städte die für Ballungsräume der 1. Stufe geforderte Zahl von mehr als 250 000 Einwohnern überschreiten: Leipzig (498 000 EW) und Dresden (480 000 EW). Diese Städte erfüllen einerseits insgesamt die Kriterien Mindesteinwohnerzahl und Mindestbevölkerungsdichte, andererseits ist aber nicht für das gesamte Territorium der Städte ein städtischer Charakter kennzeichnend. Daher wurde eine Abgrenzung der Ballungsräume auf der Basis zusammenhängender Stadtteile – die jeder für sich das Kriterium der Mindestbevölkerungsdichte erfüllen – vorgenommen. Das führt zu einer Konzentration der Bearbeitung auf die Bereiche hoher Lärmbetroffenheit und reduziert die zu betrachtende Fläche in Leipzig von 298 km² (498 000 EW) auf 132 km² (423 000 EW) und in Dresden von 303 km² (480 000 EW) auf 156 km² (443 000 EW). Hauptlärmquelle in den nicht dem Ballungsraum zugerechneten Stadtteilen ist der Straßenverkehr, der aber ohnehin von der Lärmkartierung insoweit erfasst wird, als es um Hauptverkehrsstraßen geht.

So wird ebenso von Seiten des Landes Schleswig-Holstein darauf hingewiesen, dass die Festlegung der Ballungsräume für Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte größer 1 000 EW/km² erfolgte, die einen städtischen Charakter aufweisen, und baulich zusammenhängende Siedlungsgebiete mit engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang über Verwaltungsgrenzen hinweg einbezieht. Dabei wurden – wo sinnvoll – auch die im Rahmen der Überwachung der

Luftqualität gemäß § 44 BImSchG i. V. m. § 9 der 22. BImSchV festgelegten Ballungsräume als zusätzliches Bewertungskriterium herangezogen, um die Planungsräume für den Lärmschutz und die Luftreinhaltung möglichst identisch zu gestalten. Der Ballungsraum Kiel umfasst daher das Gebiet der Landeshauptstadt, von sieben angrenzenden Gemeinden und einem Ortsteil einer weiteren Gemeinde. Der Ballungsraum Hamburg wurde gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg auch über Landesgrenzen hinweg festgelegt und umfasst auch das Gebiet von 14 angrenzenden Gemeinden in Schleswig-Holstein.

3. Welche Ballungsräume und Großflughäfen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie wurden bislang der Bundesregierung und von dieser an die Europäische Kommission gemeldet?

Die von den Ländern gemeldeten und von der Bundesregierung im Rahmen der Datenberichterstattung 2005 nach Artikel 7 Abs. 1 Unterabs. 2 der EG-Umgebungslärmrichtlinie an die Europäische Kommission mitgeteilten Ballungsräume und Großflughäfen sind auf ihrer CIRCA-Website angegeben (siehe http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/ms_reports&vm=detailed&sb=Title).

Die Zusammenstellung der Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern weist für Deutschland folgende Ballungsräume (in alphabetischer Reihenfolge) aus: Aachen, Augsburg, Berlin, Bielefeld, Bochum, Bonn, Bremen, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Frankfurt, Gelsenkirchen, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kiel, Köln, Leipzig, Mannheim, Mönchengladbach, München, Nürnberg, Stuttgart, Wiesbaden, Wuppertal (siehe http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/recaps/dgenv_250000xls/_EN_1.0_&a=d).

Die Zusammenstellung der Großflughäfen weist für Deutschland folgende Großflughäfen (in alphabetischer Reihenfolge) auf: Berlin-Tegel, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg-Fuhlsbüttel, Hannover, Köln/Bonn, München, Nürnberg, Stuttgart (siehe http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library?l=/reporting_2005/recaps/dgenv_airportsxls/_EN_1.0_&a=d).

- a) Wann wurden diese jeweils der Bundesregierung gemeldet?

Nachdem die Europäische Kommission mit Schreiben vom 9. Juni 2005 darum gebeten hatte, neben der herkömmlichen Übermittlung die Angaben im Rahmen der Datenberichterstattung 2005 auch elektronisch bereitzustellen und zu übermitteln, haben sich insbesondere aufgrund des großen Datenumfangs bei den Hauptverkehrsstraßen Verzögerungen bei den Meldungen der Länder ergeben, so dass das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Datenberichterstattung an die Europäische Kommission erst mit Schreiben vom 3. Februar 2006 vornehmen konnte.

- b) Welche Behörde oder sonstige Einrichtung erarbeitet die Lärmkarten oder hat diese erarbeitet?

Nach § 47e Abs. 1 BImSchG sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Ausarbeitung der Lärmkarten nach § 47c BImSchG zuständig. Soweit es allerdings um Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes geht, ist nach § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Entsprechend § 47e Abs. 1 BImSchG sind in den Ländern die Zuständigkeiten teilweise anderen Behörden oder Stellen zugewiesen worden. Nach einer länderseitigen Abfrage von September 2007 stellen sich die Zuständigkeiten für die Lärmkartierung auf der 1. Stufe wie folgt dar:

Land / Lärmquelle	Zuständige Behörden für die Lärmkartierung auf 1. Stufe
Baden-Württemberg	
Hauptverkehrsstraßen	Landesanstalt für Umwelt und Messungen BW (LUBW), ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	Gemeinden
Bayern	
Hauptverkehrsstraßen	BAB => Landesamt für Umwelt (LfU) Bundes- und Staatsstraßen => Gemeinden, allerdings in Stufe 1 => LfU
Haupteisenbahnstrecken	Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Großflughäfen	Gemeinden mit Ausführung durch LfU
Ballungsräume	Gemeinden, ohne Großflughäfen und BAB (=> LfU) und ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (=> EBA)
Berlin	
Hauptverkehrsstraßen	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, auch für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes aufgrund Verwaltungsvereinbarung mit EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	
Brandenburg	
Hauptverkehrsstraßen	Landesumweltamt
Haupteisenbahnstrecken	Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Großflughäfen	keine Großflughäfen
Ballungsräume	keine Ballungsräume (1. Stufe)
Bremen	
Hauptverkehrsstraßen	Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	
Hamburg	
Hauptverkehrsstraßen	Stadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (14 Randgemeinden aus Schleswig Holstein werden zum BR HH gezählt; Daten werden von SH an HH gemeldet und in die Karten integriert), ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	
Hessen	
Hauptverkehrsstraßen	Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	
Mecklenburg-Vorpommern	
Hauptverkehrsstraßen	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG)
Haupteisenbahnstrecken	keine Haupteisenbahnstrecken (1. Stufe)
Großflughäfen	keine Großflughäfen
Ballungsräume	keine Ballungsräume (1. Stufe)

Land / Lärmquelle	Zuständige Behörden für die Lärmkartierung auf 1. Stufe
Niedersachsen	
Hauptverkehrsstraßen	Zentrale Unterstützungsstelle – Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim, ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	Gemeinden
Nordrhein-Westfalen	
Hauptverkehrsstraßen	Gemeinden (Erstellung der Karten durch LANUV), ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	Gemeinden (teilweise Hilfestellung durch Land)
Rheinland-Pfalz	
Hauptverkehrsstraßen	Gemeinden (für Gemeinden < 80 000 EW wird die Lärmkartierung im Landesauftrag von einem externen Auftragnehmer durchgeführt, 6 Gemeinden > 80 000 EW haben die Kartierung selbst durchzuführen), ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	keine Großflughäfen
Ballungsräume	keine Ballungsräume (1. Stufe)
Saarland	
Hauptverkehrsstraßen	Gemeinden (Hilfestellung durch Umweltministerium und externen Auftragnehmer bei der Berechnung)
Haupteisenbahnstrecken	Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Großflughäfen	keine Großflughäfen
Ballungsräume	keine Ballungsräume (1. Stufe)
Sachsen	
Hauptverkehrsstraßen	Gemeinden
Haupteisenbahnstrecken	Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Großflughäfen	keine Großflughäfen
Ballungsräume	Gemeinden
Sachsen-Anhalt	
Hauptverkehrsstraßen	Gemeinden (Unterstützung vom Landesamt für Umweltschutz), ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	keine Großflughäfen
Ballungsräume	keine Ballungsräume (1. Stufe)
Schleswig-Holstein	
Hauptverkehrsstraßen	Gemeinden (Unterstützung für Gemeinden < 20 000 EW durch Landesmessstelle; Flughafen zusammen mit Hamburg), ohne Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Haupteisenbahnstrecken	
Großflughäfen	
Ballungsräume	
Thüringen	
Hauptverkehrsstraßen	Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG)
Haupteisenbahnstrecken	Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes => EBA
Großflughäfen	keine Großflughäfen
Ballungsräume	keine Ballungsräume (1. Stufe)

- c) Für welche Ballungsräume und Großflughäfen liegen bislang Lärmkarten im Sinne des § 47c Abs. 1 BImSchG vor?

Dem Umweltbundesamt, das nach § 47c Abs. 6 BImSchG benannt worden ist, sind bislang Lärmkarten für folgende Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern (in alphabetischer Reihenfolge) gemeldet worden: Augsburg, Berlin, Bremen, Frankfurt, Hamburg, Karlsruhe, Leipzig, Mannheim, München, Stuttgart, Wiesbaden. Gleiches gilt für folgende Großflughäfen: Berlin-Tegel, Frankfurt am Main, Hamburg-Fuhlsbüttel, Hannover, München, Nürnberg, Stuttgart.

- d) Welche der in der Antwort zu Frage 3c genannten Lärmkarten bzw. darin enthaltenen wesentlichen Angaben wurden an die Europäische Kommission gemeldet, und wann fand die Meldung statt?

Nachdem die Europäische Kommission mit Schreiben vom 24. Oktober 2007 darum gebeten hatte, neben der herkömmlichen Übermittlung die Angaben im Rahmen der Datenberichterstattung 2007 nach Artikel 10 Abs. 2 der EG-Umgebungslärmrichtlinie auch elektronisch bereitzustellen und zu übermitteln, konnten die Meldungen der Länder aufgrund dieser Anforderungen zum Teil nicht entsprechend der Viermonatsfrist des § 6 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) erfolgen, so dass derzeit noch eine Sichtung durchgeführt wird, in welcher Weise dieser Bitte Rechnung getragen worden ist, und die Mitteilung an die Europäische Kommission noch aussteht.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die zeitliche Verzögerung bei der Erstellung der Lärmkarten, und wie begründete und begründet sie dies gegenüber der Europäischen Kommission?

Die Ausarbeitung der Lärmkarten ist eine komplexe und angesichts der derzeit auf der 1. Stufe zu kartierenden 27 Ballungsräume sowie 4 400 km Haupteisenbahnstrecken, 17 000 km Hauptverkehrsstraßen und neun Großflughäfen äußerst umfangreiche Aufgabe, die nicht zuletzt aufgrund schwieriger Datenerhebung, Datenübermittlung und Datenverarbeitung mit erheblichen Anfangsschwierigkeiten verbunden war. Soweit bei der Ausarbeitung der Lärmkarten zeitliche Verzögerungen eingetreten sind, wird die Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission auf diese Schwierigkeiten hinweisen. Im Übrigen geht die Bundesregierung davon aus, dass sich derartige Schwierigkeiten auch in anderen Mitgliedstaaten ergeben haben und diese der Europäischen Kommission grundsätzlich schon bekannt sind.

5. Hat die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten einen zeitlichen Aufschub für die Erstellung der Lärmkarten gewährt?

Wenn ja, bis wann, und mit welcher Begründung?

Wenn nein, rechnet die Bundesregierung angesichts der überwiegend nicht fristgerechten Erstellung der Lärmkarten mit einem Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland und andere Mitgliedstaaten?

Da die Fristen für die Ausarbeitung und Mitteilung der Lärmkarten verbindlich in Artikel 7 und Artikel 10 Abs. 2 der EG-Umgebungslärmrichtlinie geregelt sind, hat die Europäische Kommission in formeller Weise keinen Aufschub gewährt. Die Bundesregierung erwartet jedoch, dass die Europäische Kommission keine Vertragsverletzungsverfahren anstrengen wird, solange die Mitgliedstaaten nicht in ihren Bemühungen nachlassen und die Fristen nicht unangemessen überschritten werden.

6. Hat die Bundesregierung den Bundesländern bzw. den zuständigen Behörden einen zeitlichen Aufschub für die Erstellung der Lärmkarten gewährt?

Wenn ja, bis wann, mit welcher Begründung, und wie ist die Haltung der Europäischen Kommission dazu?

Angesichts der verbindlich geregelten Fristen hat die Bundesregierung in formeller Weise keinen zeitlichen Aufschub gewährt.

7. Hat die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten einen zeitlichen Aufschub für die Erarbeitung der Aktionspläne gewährt oder wird sie diesen voraussichtlich gewähren?

Wenn ja, bis wann, und mit welcher Begründung?

Wenn nein, welche Reaktion der Europäischen Kommission erwartet die Bundesregierung, wenn Lärmaktionspläne überwiegend nicht fristgerecht vorliegen?

Da die Fristen für die Ausarbeitung und Mitteilung der Aktionspläne verbindlich in Artikel 8 und Artikel 10 Abs. 2 der EG-Umgebungslärmrichtlinie geregt sind, hat die Europäische Kommission in formeller Weise keinen Aufschub gewährt; sie wird dies auch zukünftig nicht tun können. Die Ausarbeitung der Lärmaktionspläne ist ebenfalls eine komplexe und umfangreiche Aufgabe, so dass im Hinblick auf möglicherweise entstehende Verzögerungen die Ausführungen zur Beantwortung der Frage 4 entsprechend gelten.

8. Hat die Bundesregierung den Bundesländern bzw. den zuständigen Behörden einen zeitlichen Aufschub für die Erarbeitung der Aktionspläne gewährt oder beabsichtigt sie, dies zu tun?

Wenn ja, bis wann, mit welcher Begründung, und wie ist die Haltung der Europäischen Kommission dazu?

Angesichts der verbindlich geregelten Fristen hat die Bundesregierung in formeller Weise keinen zeitlichen Aufschub gewährt; sie wird dies auch zukünftig nicht tun können.

9. Wann wird das Eisenbahnministerium die Erstellung von Lärmkarten für alle Hauptschienenwege abgeschlossen haben, und wieso erfolgte deren Erstellung nicht fristgerecht zum 30. Juni 2007?

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Zusammenhang mit früheren Nachfragen die Erwartung geäußert, dass die Lärmkarten der 1. Stufe für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes Anfang 2008 vorliegen werden. Die Verzögerungen sind wesentlich auf Probleme in einem Vergabeverfahren mit europaweit ausgeschriebenem Teilnahmewettbewerb zurückzuführen, das durchgeführt werden musste, um den Hauptteil der Bearbeitung der Grundlagendaten sowie der Ausarbeitung der Lärmkarten durch einen externen Auftragnehmer vornehmen zu lassen. Erhebliche Schwierigkeiten haben sich auch im Hinblick auf die Beschaffung der Grundlagendaten zur Lärmkartierung ergeben.

10. Wen und in welcher Form wird die Bundesregierung an der Erarbeitung von Aktionsplänen für Hauptschienenwege beteiligen?

Die Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Haupteisenbahnstrecken obliegt auch insoweit, wie es um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes geht, nicht der Bundesregierung, sondern gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden.

11. Von welcher Stelle bzw. föderalen Ebene werden in den Bundesländern die Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen erstellt?

Siehe die Antwort zu Frage 3b.

12. Trifft es zu, dass in einigen Gemeinden Beschlüsse gefasst wurden, die Lärmkarten nicht zu veröffentlichen?

Der Bundesregierung sind derartige Beschlüsse – auch nach einer aktuellen Abfrage bei den Ländern – nicht bekannt.

13. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit der Anwendung der Lärmindizes L_{den} und L_{night} gemacht, und erwägt die Bundesregierung, diese zukünftig generell zur Grundlage für ihre lärmbezogene Gesetzgebung zu machen (bitte mit Begründung)?

Die Lärmindizes L_{den} und L_{night} nach Artikel 3 Buchstabe f und g der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß ihrem Artikel 5 Abs. 1 zur Ausarbeitung der Lärmkarten zu verwenden. Für die akustische Planung können nach Artikel 5 Abs. 3 der EG-Richtlinie andere Lärmindizes verwendet werden. Erfahrungen mit den neuen Lärmindizes im Bereich der Lärmkartierung sind abzuwarten. Eine Übertragung auf den Bereich der akustischen Planung steht vor dem Problem, dass es dort nicht auf einen Tag-Abend-Nacht-Lärmindex wie den L_{den} für die allgemeine Belästigung ankommt, sondern auf spezielle Lärmindizes. Eine Umstellung dieser nationalen Indizes auf den L_{den} ist daher nicht beabsichtigt. Die Bundesregierung unterstützt gleichwohl Arbeiten der Europäischen Kommission, die eine Harmonisierung von Lärmindizes und Berechnungsverfahren zum Ziel haben (Projekte Harmonoise und Imagine).

14. Warum verzichtet die Bundesregierung auf den Erlass einer Verordnung zur Lärmaktionsplanung („Rathaus und Umwelt“ 4/2007S, S. 64 f.), und verzichtet die Bundesregierung damit auch auf Vorgaben, wie die umfassende Information und Beteiligung der Bevölkerung durchgeführt werden soll?

Wenn ja, warum, und sieht die Bundesregierung dennoch eine umfassende Information und Beteiligung der Bevölkerung gewährleistet?

Mit dem Erlass des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794), mit dem ein neuer Sechster Teil über die Lärminderungsplanung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 47a ff.) eingefügt worden ist, sowie der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516) ist die EG-Umgebungslärmrichtlinie vollständig in deutsches Recht umgesetzt worden. Eine Verordnung über die Lärmaktionsplanung ist zur Umsetzung nicht erforderlich. In Sonderheit ist mit § 47d Abs. 3 BImSchG eine Umsetzung des Artikels 8 Abs. 7 der EG-Richtlinie über die Mitwirkung der

Öffentlichkeit im Aufstellungsverfahren von Lärmaktionsplänen sowie die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen erfolgt. Ferner liegt mit § 7 der 34. BImSchV sowie mit den Vorschriften von Bund und Ländern über den freien Zugang zu Umweltinformationen eine Umsetzung des Artikels 9 der EG-Richtlinie über die Information der Öffentlichkeit über Lärmkarten und Lärmaktionspläne vor. Die Bundesregierung ist deshalb der Auffassung, dass aufgrund dieser Vorschriften eine umfassende Information und Beteiligung der Bevölkerung gewährleistet ist.

15. Rechnet die Bundesregierung damit, dass die Aktionspläne fristgerecht erstellt werden?

Wenn nein, warum nicht, und wann rechnet die Bundesregierung damit, dass die Mehrzahl der Aktionspläne verabschiedet ist?

Die Bundesregierung schließt nicht aus, dass je nach Stand der Lärmkartierung Verzögerungen auf die Lärmaktionsplanung durchschlagen. Eine belastbare Aussage über den zu erwartenden Zeitpunkt der Verabschiedung der Mehrheit der Lärmaktionspläne ist derzeit nicht möglich.

16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung als Verantwortliche gegenüber der Europäischen Kommission für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie außer dem Erlass gesetzlichen und untergesetzlichen Regelwerks, um die Umsetzung durch Lärmkarten und Aktionspläne bundesweit zu gewährleisten?

- Entwickelt die Bundesregierung eigene Vorschläge für Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms?
- Wird die Bundesregierung den Ländern und Kommunen bei der Erstellung von Aktionsplänen in Form eines Ratgebers oder eines Gremiums oder finanziell oder durch sonstige Maßnahmen Unterstützung gewähren?

Die Bundesregierung fördert den Lärmschutz durch vielfältige Maßnahmen.

Mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket „Lärm vermeiden – vor Lärm schützen“, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 2. Februar 2007 vorgelegt worden ist, werden neue und bereits laufende Maßnahmen zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm gebündelt (Einzelheiten siehe unter http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1017602/Nationales-Verkehrslärmschutzpaket.pdf). Das Paket zielt auf eine Trendwende bei der Lärmbelastung der Bevölkerung. Die Maßnahmen dienen vorrangig dem Schutz von Wohngebieten, kommen damit den Gemeinden zugute und unterstützen die dortige Lärmaktionsplanung.

Mit der Novelle des Fluglärmgesetzes, die am 7. Juni 2007 in Kraft getreten ist, werden beim Fluglärm schutz wichtige Fortschritte erzielt, die der Lärmaktionsplanung bei den Großflughäfen zugute kommen.

Unter Beteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Umweltbundesamtes hat die Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) mit den von ihr beschlossenen „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung“ eine Planungshilfe für die Gemeinden entwickelt, in der geeignete Lärminderungsmaßnahmen angeführt werden. Darüber hinaus führt die Akademie für städtische Umwelt, Berlin, im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit das Projekt „Silent City“ durch, mit dem Leitlinien und Handreichungen für die Lärmaktionsplanung entwickelt werden. Dadurch sollen vor allem die Gemeinden bei der Realisierung von Lärmaktionsplänen unterstützt werden.

In finanzieller Hinsicht hat der Bund besondere Akzente mit der Erhöhung der Haushaltssmittel für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes gesetzt. Die Erhöhung um jeweils 25 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2006 und die weitere Erhöhung für den Bereich Schiene im Haushaltsjahr 2007 auf insgesamt 100 Mio. Euro ist auch vor dem Hintergrund der anstehenden Lärmaktionsplanung zu sehen.

Weiterhin hat die Bundesregierung kürzlich ein Maßnahmenpaket zur Förderung der „Flüsterbremse“ bei Güterwagons abgestimmt, das insgesamt 40 Mio. Euro umfasst. Es sieht unter anderem ein Pilotprojekt „Leiser Rhein“, ein Innovationsprogramm für leise K- und LL-Bremssohlen und die Vorbereitung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zur Umrüstung der gesamten Güterwagonflotte vor.

Ferner stellt der Bund den Ländern im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Entflechtungsgesetzes Finanzmittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung, wobei es Sache der Länder und Gemeinden ist, den Verwendungszweck für diese Mittel sachgerecht auszulegen und zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Lärmschutzmaßnahmen an Gemeindestraßen finanziert werden können.

Von Bedeutung sind auch Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der Städtebauförderung. Die Lärmsanierung ist dort zwar kein eigenständiger Fördertatbestand; sie kann jedoch gefördert werden, wenn Lärm zu den städtebaulichen Missständen gehört, die zur Ausweisung eines Fördergebiets geführt haben. Eine Förderung ist möglich, wenn die Förderrichtlinien des jeweiligen Landes dies zulassen, die Gemeinde einen entsprechenden Gebietsvorschlag macht, das Land dem zustimmt und sich Land und Gemeinde mit eigenen Mitteln an der Städtebauförderung beteiligen.

