

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Dorothea Steiner, Gabriele Heinen-Kljajić, Ursula Helmhold, Ralf Briese, Enno Hagenah, Stefan Wenzel (GRÜNE), eingegangen am 23.07.2007

Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Niedersachsen

In einem Interview mit der *Neuen Osnabrücker Zeitung* (04.06.2007) warnt der Präsident des Bundesumweltamtes, Prof. Troge, vor einer zunehmenden Gesundheitsbelastung durch Verkehrslärm und wirft der deutschen Politik vor, dieses Problem zu unterschätzen. „25 Millionen Menschen in Deutschland klagten über teils erhebliche Lärmbelastungen und Schlafstörungen als Folge des Straßenlärms“, zitiert die *NOZ* die Aussagen Prof. Troges.

Die Umgebungslärmrichtlinie (EU-RL 2002/49) ist ein wichtiger erster Schritt, um die Lärmproblematik angehen zu können.

Bis zum 30.06.2007 sind in der ersten Stufe der Umsetzung der EU-RL 2002/49 bzw. des § 47 a des BImSchG für

- Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern,
- die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr,
- die Umgebung von Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 000 Zügen pro Jahr und
- die Umgebung von Großflughäfen

strategische Lärmkarten zu erstellen.

Zuständig für die Lärmkartierung entlang der Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder anderer grenzüberschreitender Straßen in Niedersachsen war bis zu seiner Abschaffung das Niedersächsische Landesamt für Ökologie (NLÖ); heute werden die entsprechenden Kartierungen vom Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim vorgenommen. Auf der Grundlage dieser Lärmkartierung sind für diese Räume bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne aufzustellen.

Mit der Änderung der „Zuständigkeitsverordnung Umwelt-Arbeitsschutz“ (ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz) wurde am 23.03.2007 neu geregelt, wer und in welchem Umfang für die Umsetzung der EU-RL 2002/49 in Niedersachsen ist. Danach ist das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim lediglich für die Ausarbeitung, Überprüfung und Überarbeitung der Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und für Großflughäfen zuständig. Die Gemeinden dagegen sollen nicht nur die Lärmkarten für die Ballungsräume erarbeiten, sondern sind auch für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung der Lärmaktionspläne für Ballungsräume, für Hauptverkehrsstraßen und für Haupteisenbahnstrecken sowie für Großflughäfen zuständig. Das bedeutet, dass den Gemeinden zwischen der Zuständigkeitszuweisung und dem Termin der Abgabe der strategischen Lärmkarten der Ballungsgebiete am 30.06.2007 lediglich drei Monate Zeit verbleiben um diese Aufgabe zu erfüllen.

Das Umweltministerium hatte bis zum 30.06.2005 dem Bundesumweltministerium die im Land vorhandenen Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen gemäß BImSchG mitzuteilen. Die im Internet auf den Seiten des NMU vorhandenen Karten mit der Darstellung von Belastungsräumen und Straßen wurden möglicherweise dem BMU als Grundlage für die beabsichtigte Ausarbeitung strategischer Lärmkarten gemäß Umgebungslärmrichtlinie gemeldet.

Es fällt in den auf den Internetseiten des NMU veröffentlichten Karten auf, dass dem Ballungsraum Bremen lediglich die Stadt Delmenhorst zugerechnet wird und dem Ballungsraum Hamburg überhaupt keine niedersächsische Gemeinde. Nach der Definition wären Hamburger und Bremer Umlandgemeinden mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1 000 Einwohnern pro Quadratkilometer

diesen Ballungsgebieten zuzurechnen. Die enge Zusammenarbeit, die z. B. zwischen den benachbarten Großstädten und den niedersächsischen Umlandgemeinden besteht, sowie die wirtschaftliche und verkehrstechnische Verflechtung der Räume lassen es nicht sinnvoll erscheinen, Maßnahmen zur Verringerung des Umgebungslärms zu planen und durchzuführen, die das jeweilige niedersächsische Umland nicht stärker mit einbeziehen. Es ist unverständlich, warum Gemeinden bei Bremen wie etwa Achim, Oytten, Stuhr oder Weye nach unserer Kenntnis nicht mit in den Ballungsraum einbezogen sind, auch wenn sie nicht oder nur teilweise das Kriterium der Bevölkerungsdichte über 1 000 Einwohner/km² erfüllen. Gleiches gilt für die Ballungsräume Braunschweig und Hannover, wobei in Hannover lediglich die Nachbargemeinden Langenhagen, Garbsen und Laatzen einbezogen sind.

Der Flughafen Bremen fällt zwar mit 40 419 Flugbewegungen im Jahr 2006 zurzeit nicht unter die Definition von Großflughäfen des § 47 b Nr. 5 BImSchG, nach der ein Großflughafen durch ein Verkehrsaufkommen von über 50 000 Flugbewegungen pro Jahr definiert ist. Bis zum Jahr 2000 verzeichnete der Bremer Flughafen über 50 000 Flugbewegungen jährlich. Im März 2007 hat die Low-Cost-Airline Ryanair den Flugbetrieb in Bremen aufgenommen, und die Planungen des Flughafenbetreibers gehen davon aus, dass im Jahr 2009 wieder 50 000 Flugbewegungen erreicht werden. Im April dieses Jahres hat dieses neue Angebot bereits zu einer Steigerung der Zahl der Flugbewegungen um 17 % geführt. Da die niedersächsische Bevölkerung im Bremer Einzugsgebiet in besonderer Weise vom Fluglärm betroffen ist und ein Erreichen der Definitionsgrenze für einen Großflughafen zu erwarten ist, ist es unverständlich, warum die Landesregierung die zu erwartende Steigerung der Zahl der Flugbewegungen und damit ein Ansteigen der Lärmbelastung des Raums nicht vorsorglich mit berücksichtigt.

Verschiedene Gemeinden in Niedersachsen, ca. 80, haben in den 90er-Jahren das Angebot des damaligen NLÖ genutzt und mit Unterstützung der Fachbehörde Schallimmissionspläne erstellt. So stellt die Stadt Osnabrück auf dieser Grundlage ihren Bürgerinnen und Bürgern über das Internet auf ihrem Geodatenserver eine interaktive Lärmkarte zur Verfügung. Hier, wie vermutlich in anderen Kommunen auch, liegen solide Datengrundlagen vor, um die Stadt schon in der ersten Stufe der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie als Ballungsraum aufzunehmen und nicht erst in der zweiten Umsetzungsstufe 2012. Erst scheint wenig sinnvoll zu sein, wenn Lärmkartierungen und ein Lärmaktionsplan für Hauptverkehrsstraßen, die auch unmittelbar den Stadtkern Osnabrücks betreffen, erstellt werden, ohne dass das übrige Stadtgebiet mit berücksichtigt wird. Eine vergleichbare Situation dürfte in Oldenburg bestehen. Ein Abweichen von dem Prinzip, dass gesetzliche Vorschriften in Niedersachsen 1:1 umgesetzt werden, ist im Interesse der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger angebracht. Besonders dort, wo die notwendigen Datengrundlagen bereits vorhanden sind, ist es kaum zu rechtfertigen, wenn die gesundheitliche Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Lärm nicht so bald wie möglich verringert wird.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie stellt sich der Stand der Lärmkartierung bzw. der Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Ballungsräume, Hauptverkehrswege und Großflughäfen in Niedersachsen dar?
2. Wird der Termin 30.06.2007 für die Erstellung der Lärmkarten eingehalten?
3. Auf welcher Datengrundlage werden die strategischen Lärmkarten erstellt, und werden neuere Entwicklungen beim Verkehrsaufkommen z. B. durch Maut-Ausweichverkehre mit berücksichtigt?
4. Welches und wie viel Personal und Finanzmittel wurden und werden in der Landesverwaltung jeweils in den Jahren 2000 bis 2007 für die Aufgaben Lärmimmission bzw. Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie eingesetzt? Wie wird sich der Personal- und Mitteleinsatz in den nächsten fünf Jahren entwickeln?
5. Warum wurde erst zum 23.03.2007 die Zuständigkeitsverordnung Umwelt-Arbeitsschutz geändert, mit der den Kommunen wesentliche Aufgaben der Lärmkartierung und vollständig die Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmaktionsplänen übertragen wurden?

6. Welche Gründe haben die Landesregierung bewogen, die Zuständigkeit für die Ausarbeitung der Lärmaktionspläne auch an den Hauptverkehrsstrecken auf die Gemeinden zu übertragen und nicht etwa bei den Gewerbeaufsichtsämtern anzusiedeln?
7. Wurden den Gemeinden mit der Übertragung der Aufgaben der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie auch Personal- und Sachmittel vom Land zugewiesen?
8. Mit welchem Abstimmungs- und Verwaltungsaufwand zwischen Land und Gemeinden ist die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie verbunden?
9. Sind alle niedersächsischen Gemeinden personell und finanziell in der Lage, die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, insbesondere auch Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms sachgerecht sicherzustellen?
10. Wie ist die Zuständigkeit für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in den anderen Bundesländern geregelt?
11. In welcher Weise und mit welchen Finanzmitteln wird sich das Land an in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an Landesstraßen beteiligen?
12. In welcher Weise setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass sich der Bund an Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen bzw. die DB AG an Schienenwegen finanziell beteiligt? Welche Mittel in welcher Höhe sind dafür zu erwarten?
13. Wie wird die Landesregierung den Flughafen Bremen vor dem Hintergrund der zu erwartenden Zunahme der Zahl der jährlichen Flugbewegungen bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie einbeziehen?
14. Warum werden Randgemeinden zu Bremen und Hamburg in den angrenzenden Landkreisen nicht mit zum Ballungsraum Bremen bzw. Hamburg gerechnet, obwohl sie gemeinsam mit den Großstädten einen wirtschaftlich und verkehrstechnisch eng verwobenen Raum bilden, in dem auch eine gemeinsame Landesplanung betrieben wird?
15. Sieht die Landesregierung die Notwendigkeit, z. B. die Gemeinde Oyten im Landkreis Verden dem Ballungsraum Bremen zuzuordnen, die zwar nicht das Kriterium 1 000 Einwohner/km² erfüllt, aber durch die Lage am Bremer Autobahnkreuz, die L 168 und die Einflugschneise des Bremer Flughafens besonders von Lärmimmissionen betroffen ist?
16. Welche Kooperationen bestehen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie insbesondere mit den Nachbarländern Bremen und Hamburg?
17. Welche Kooperationen bestehen mit den zuständigen Stellen in NRW bei der Ausarbeitung strategischer Lärmkarten bzw. der Entwicklung von Lärmaktionsplänen in den verkehrsreichen Grenzbereichen Rinteln/Bückeburg und Osnabrück/Melle?
18. Werden bei der Lärmkartierung auch die neue A 38 ab Dreieck Drammetal und die häufig für den Autobahnumleitungsverkehr genutzten innerstädtischen Straßen Göttingens wie B 27 und B 3 berücksichtigt?

(An die Staatskanzlei übersandt am 30.07.2007 - II/72 - 754)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Umweltministerium
- 17-01425-7-05-007 -

Hannover, den 24.09.2007

Die Umgebungslärmrichtlinie ist eine europäische Rechtsnorm, die langfristig konzeptionelles Handeln fordert, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Die Durchführung erfolgt in mehreren Stufen.

In deutsches Recht umgesetzt wurde die EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm am 24. Juni 2005 durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten und Lärmaktionsplänen wurde damit verbindlich vorgegeben. Die Wirkung von Straßen-, Schienen-, Flug- und Industrielärm ist dabei quellspezifisch zu betrachten. Die Anforderungen an die Lärmkartierung wurden durch die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. [Bundes-Immissionsschutzverordnung]) vom 6. März 2006 konkretisiert.

Derzeit wird in Niedersachsen, wie auch in anderen Bundesländern die erste Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie umgesetzt. Konkret ist die Lärmbelastung nach folgenden Maßgaben zu erfassen:

Gebiet	Lärmkarten bis	Aktionspläne bis
Ballungsräume		
> 250.000 Einwohner	30.06.2007	18.07.2008
> 100.000 Einwohner	30.06.2012	18.07.2013
Umgebung von Hauptverkehrsstraßen		
> 6 Mio. Kfz pro Jahr	30.06.2007	18.07.2008
> 3 Mio. Kfz pro Jahr	30.06.2012	18.07.2013
Umgebung von Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge pro Jahr	30.06.2007	18.07.2008
> 30.000 Züge pro Jahr	30.06.2012	18.07.2013
Umgebung von Großflughäfen		
> 50.000 Bewegungen pro Jahr	30.06.2007	18.07.2008

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Für die Erstellung von Lärmkarten in Niedersachsen sind folgende Zuständigkeiten geregelt:

Tätigkeit	Rechtsgrundlage		Zuständigkeit
Ausarbeitung von Lärmkarten	BImSchG § 47c Abs. 1	Ballungsraum	Gemeinde
		Hauptverkehrsstraßen	ZUS LG *)
		Großflughafen	ZUS LG
Ausarbeitung von Lärmkarten für Grenzgebiete	§ 47c Abs. 3	Ballungsraum	Gemeinde
		Hauptverkehrsstraßen	ZUS LG
		Großflughafen	ZUS LG

*) Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim - Zentrale Unterstützungsstelle Luftqualität, Gefahrstoffe -

Tätigkeit	Rechtsgrundlage		Zuständigkeit
Mitteilung der Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Großflughäfen	§ 47 c Abs. 5	Ballungsraum	MU
		Hauptverkehrsstraßen	MU
		Großflughafen	MU
Mitteilungen über Informationen aus den Lärmkarten	§ 47 c Abs. 6	Ballungsraum	MU
		Hauptverkehrsstraßen	MU
		Großflughafen	MU
Erstellung von Lärmaktionsplänen	§ 47 d Abs. 1	Ballungsraum	Gemeinde
		Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	Gemeinde
		Großflughafen	Gemeinde

^{*)} Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim - Zentrale Unterstützungsstelle Luftqualität, Gefahrstoffe -

Derzeit befinden sich alle verantwortlichen Behörden, die Kommunen als Selbstverwaltungskörperschaften und die Bahn AG in der aktiven Umsetzungsphase.

Zu 2:

Durch die stark verspätete Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht sind Verzögerungen eingetreten, für die das Land Niedersachsen keine Verantwortung trägt. Ferner haben sich Schwierigkeiten bei der Datenbeschaffung ergeben, die eine zusätzliche Verzögerung zur Folge hat. So fordert z. B. die EU-Umgebungslärmrichtlinie die Anzahl der Menschen zu nennen, die in bestimmten Lärmbereichen wohnen. Dazu werden statistische Daten zur Wohnbevölkerung benötigt, und zwar die Bewohneranzahl pro Wohngebäude in den belasteten Gebieten. Derart detaillierte Daten wurden bisher von keiner anderen Rechtsnorm gefordert. Jedoch wird das Niedersächsische Umweltministerium die Abgabefrist (31.10.2007) nach § 6 der 34. BImSchV, einhalten. Die Karten sind bis diesem Zeitpunkt an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu übermitteln.

Bei der Kartierung für die Ballungsräume sowie den zu kartierenden Eisenbahnstrecken wird es nach Angabe der zuständigen Städte und dem Eisenbahnbundesamt zu Verzögerungen über den Abgabetermin hinaus kommen. Diese Verzögerungen sind vom Land Niedersachsen nicht zu vertreten.

Zu 3:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie schreibt in Artikel 5 vor, dass alle zur Bestimmung der Lärmindizes verwendeten Daten nicht älter als drei Jahre sein dürfen. Die verwendeten Daten in Niedersachsen sind allesamt jüngeren Datums. Die Maut wurde in der Bundesrepublik Deutschland am 01.01.2005 eingeführt. Der Datenbestand für das nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie relevante Straßennetz in Niedersachsen, stammt aus der Verkehrszählung 2005. Diese Daten enthalten auch Verkehrsbewegungen, die durch Maut-Ausweichverkehre verursacht werden.

Zu 4:

Für die Jahre 2000 bis 2006 können keine Angaben zu Personal- und Finanzmitteln gemacht werden, da die Lärmkartierung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie erstmals im Jahr 2007 durchgeführt wird.

Da die Datenerhebung und die Datenmodellierung in den Bereichen Beurteilung der Luftqualität und des Umgebungslärms erhebliche Schnittmengen aufweisen, steht im Haushaltsjahr 2007 für die Durchführung dieser beiden Aufgaben zusammen ein Betrag in Höhe von 150 000 Euro zur Verfügung. Ein Betrag in dieser Höhe ist jeweils auch im Haushaltsplanentwurf 2008 und für die Mipla-Jahre 2009 bis 2011 eingeplant. Zusätzlich ist speziell für den Bereich Umgebungslärm ein Betrag in Höhe von jährlich 30 000 Euro vorgesehen.

Darüber hinaus steht im Jahr 2007 einmalig ein Betrag in Höhe von 100 000 Euro für den Bereich Umgebungslärm zur Verfügung, um den notwendigen Erwerb von Daten für die Erstellung von Lärmkarten sowie die Vergabe von Ingenieurleistungen finanzieren zu können.

Für die Umsetzung der vom Niedersächsischen Umweltministerium sowie vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim zu erfüllenden Verpflichtungen stehen dauerhaft drei Stellen zur Verfügung.

Zu 5:

Der erste Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten auf den Gebieten des Arbeitsschutz-, Immissionsschutz-, Sprengstoff-, Gentechnik- und Strahlenschutzrechts sowie in anderen Rechtsgebieten (ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz), durch die den Kommunen Zuständigkeiten im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie übertragen werden sollten, wurde vom Umweltministerium am 26.01.2006 erstellt.

Nach der notwendigen Beteiligung der betroffenen Ressorts hat die Landesregierung am 26.09.2006 die Freigabe zur Verbandsanhörung beschlossen. Den Verbänden wurde Gelegenheit gegeben, sich bis zum 10.11.2006 zum Verordnungsentwurf zu äußern. Aufgrund der Stellungnahmen der Verbände waren umfangreiche Abstimmungen zu Detailfragen mit den zuständigen Ressorts erforderlich, sodass die Landesregierung die Verordnung erst am 06.03.2007 beschließen konnte. Die Veröffentlichung der Verordnung im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt erfolgte verfahrensbedingt am 23.03.2007.

Die nach § 47 e BImSchG zuständigen Behörden sind mit der Bekanntgabe des BImSchG am 24.05.2005 benannt worden.

Zu 6:

Die Vorschriften der §§ 47 bis 47 f BImSchG verpflichten in erster Linie die Gemeinden zur Erarbeitung von Lärmkarten und Aufstellung von Lärmaktionsplänen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen. Bereits nach bisherigem Recht (§ 47 a BImSchG a. F. i. V. m. der ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz in der Fassung vom 05.01.2006) hatten die Gemeinden in Niedersachsen in solchen Gebieten, in denen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen wurden oder zu erwarten waren, die Belastung durch die einwirkenden Geräuschquellen zu erfassen und ihre Auswirkungen auf die Umwelt festzustellen.

Zwar haben die Lärmaktionspläne keine unmittelbare Rechtswirkung und beinhalten auch nicht notwendige Maßnahmen (§ 47 d Abs. 1 BImSchG), gleichwohl hat diese Aufgabe große Nähe zur Planungshoheit der Gemeinden. Bei ihrer Aufstellung sind zudem die übergeordneten Ziele der Raumordnung zu beachten (siehe § 47 d Abs. 6 BImSchG). Außerdem ist die Öffentlichkeit zu dem Entwurf bzw. zu den Entwürfen zu beteiligen, was sinnvollerweise die lokale Öffentlichkeit ist. Dies kann durch die Gemeinde sehr viel besser geleistet werden als durch eine Landesbehörde.

Da die Geräuschquellenarten Straßen-, Schienen- und Luftverkehr an erster Stelle der Lärmbelastung bei Befragungen im Wohnumfeld stehen, bedarf es bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne sowohl einer bürgernahen Öffentlichkeitsbeteiligung als auch umfangreicher Kenntnisse über die speziellen örtlichen Rahmenbedingungen.

Gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG muss die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für die Lärmaktionspläne gehört werden und rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an den Plänen mitzuwirken. Daher wurde den Gemeinden mit ihren Vor-Ort-Kenntnissen und ihrer Bürgernähe die Zuständigkeit für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung der Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen nach § 47 d Abs. 1 und Abs. 5 BImSchG übertragen.

Zu 7:

Den Gemeinden wurden mit der Übertragung der Aufgaben zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie vom Land keine Personal- und Sachmittel zugewiesen.

Die den Kommunen entstehenden Kosten für die Aufstellung von Lärmkarten für Ballungsräume im Sinne des § 47 b Nr. 2 BImSchG wurden basierend auf den Angaben der Bundesregierung in der Begründung zum Gesetzentwurf (BT-Drs. 15/3782) und den im zwischenzeitlich aufgelösten Nie-

dersächsischen Landesamt für Ökologie gewonnenen Erfahrungen mit 1 Euro pro Bewohner geschätzt.

Das Land hat den Gemeinden gegenüber jedoch keinen finanziellen Ausgleich für die Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen zu leisten, denn die Gemeinden waren bereits nach bisherigem Recht dafür zuständig, Schallimmissions- und Lärminderungspläne zu erstellen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass sich Synergie- und Einspareffekte im Zusammenhang mit der Bauleitplanung (z. B. Verwendung der akustischen Berechnung, Stabilität von Immobilienpreisen), Verkehrsentwicklungsplanung und der Luftreinhalteplanung ergeben.

In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass das Eisenbahnbundesamt nach § 47 e Abs. 3 BImSchG für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes, für die Übermittlung der Informationen aus den Lärmkarten sowie für die Information der Öffentlichkeit über Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes verantwortlich ist.

Das Land Niedersachsen hat darüber hinaus in der Zuständigkeitsverordnung Umwelt-Arbeitschutz geregelt, dass die Hauptverkehrsstraßen der EU-Umgebungslärmrichtlinie, nicht „stückweise“ von jeder Kommune selbst berechnet werden müssen, sondern dass das relevante Straßennetz zusammenhängend vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim berechnet wird. Ebenfalls wurde die Zuständigkeit für die Berechnung des Großflughafens Hannover/Langenhagen auf das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim übertragen. Dies entlastet entscheidend die Gemeinden.

Zu 8:

Der Abstimmungsaufwand zwischen dem Land Niedersachsen und den Gemeinden ist insgesamt gering, da wie bereits dargelegt, die Zuständigkeiten klar und sinnvoll geregelt sind. Der Verwaltungsaufwand für die Beschaffung von Daten zur Berechnung der Lärmindizes sowie zur Ermittlung der Betroffenenanzahl ist höher, wie bereits unter Antwort auf Frage 2 dargelegt.

Zu 9:

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie hat das Ziel, langfristig eine Reduzierung der Lärmbelastung für die Öffentlichkeit herbeizuführen. Dies ist ein Grund dafür, dass die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in mehreren Stufen erfolgt. Die in der ersten Stufe erstellten Lärmkarten werden nach § 47c Abs. 4 BImSchG alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation sofort, sonst jedoch alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die langfristig angelegte Reduzierung der Lärmbelastung ist daher für die Kommunen gut planbar und in bereits bestehende Konzepte zur Lärminderung integrierbar. Die Kommunen sind personell und finanziell in der Lage, die Maßnahmen fachgerecht umzusetzen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sie für Schallimmissions- und Lärminderungspläne auch bisher schon zuständig waren.

Zu 10:

Die originäre Zuständigkeit ist, wie bereits in der Antwort zu Frage 5 erörtert, im BImSchG geregelt. Soweit bekannt, sind darüber hinaus die Zuständigkeiten in den anderen Bundesländern wie aus der anliegenden Übersicht ersichtlich geregelt.

Zu 11:

Wie bereits unter den Antworten zu den Fragen 7 und 9 dargelegt, bestanden auch früher schon Verpflichtungen bei den Gemeinden, Maßnahmen zum Lärmschutz in Plänen zu dokumentieren. Eine zusätzliche Beteiligung über den bereits bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen ist nicht geplant.

Zu 12:

Das Land Niedersachsen ist in Bezug auf die Schienenwege des Bundes der Auffassung, dass der gerade erst in 2007 auf 100 Mio. Euro erhöhte Betrag für Lärmsanierungen an Schienenwegen des Bundes einen maßgeblichen Anteil zur Lärminderung an Schienenwegen leistet. Diese Mittel stehen auch für die Folgejahre zur Verfügung. Gleiches gilt in Bezug auf das Verkehrslärmschutzkon-

zept des Bundes. Die dafür zur Verfügung stehenden Mittel für Lärmsanierungen an Bundesstraßen- und Bundesautobahnen wurden ebenfalls im Jahr 2007 um 25 Mio. Euro auf 49 Mio. Euro erhöht. Diese Mittel stehen ebenfalls, auch für die Folgejahre zur Verfügung.

Zu 13:

Es ist nicht zu erwarten, dass der Flughafen Bremen sich zu einem Großflughafen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie entwickeln wird. Der Flughafen wird jedoch in die Lärmkartierung des Ballungsraumes Bremen aufgenommen.

Zu 14:

Die Umgebungslärmrichtlinie, insbesondere mit den Bestimmungen des § 47 BImSchG sowie die Maßgaben der 34. BImSchV, enthalten verbindliche Definitionen eines Ballungsraumes. Das Land Niedersachsen sieht keine Gründe, von den gesetzlichen Vorgaben abzuweichen. Darüber hinaus verweise ich auf § 7 des NROG Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes in der Fassung vom 07.06.2007, wonach Raumordnungspläne benachbarter Länder miteinander abzustimmen sind.

Zu 15:

Siehe Antwort zu Frage 14.

Zu 16:

Soweit Abstimmungsbedarf erkennbar ist, wird mit den für die Durchführung der Lärmkartierung entsprechenden Stellen eine Abstimmung herbeigeführt. Berechnungsergebnisse werden nachrichtlich zur Verfügung gestellt.

zu 17:

Siehe Antwort zu Frage 16.

Zu 18:

Die neue A 38, vom Dreieck Drammetal bis zur Landesgrenze, ist aufgrund der vorhandenen DTV-Werte Bestandteil der zu erstellenden Lärmkarte.

Soweit die B 27 und die B 3 einen DTV-Wert von >16 000 aufweisen, sind sie ebenfalls in der Lärmkartierung berücksichtigt.

In Vertretung

Dr. Christian Eberl

Anlage

Bundesland	Lärmkartierung Hauptverkehrsstraßen	Lärmkartierung Ballungsraum	Lärmkartierung Flughäfen	Lärmaktionsplanung
Baden-Württemberg (BW)	LUBW (Landesamt)	jeweilige Kommune	LUBW	jeweilige Kommune
Bayern (BY)	LFU (Landesamt) Bundesautobahnen Rest: jeweilige Kommune	jeweilige Kommune	LFU (Landesamt)	LFU (Landesamt) Bundesautobahnen, Großflughäfen Rest: jeweilige Kommune
Berlin (BE)	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wahrgenommen/ Umweltamt	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wahrgenommen/ Umweltamt	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wahrgenommen/ Umweltamt	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wahrgenommen/ Umweltamt
Brandenburg (BB)	Landesumweltamt Brandenburg	kein BR vorh.	kein GF vorhanden	jeweilige Kommune
Bremen (HB)	Senat Bremen (noch nicht abschließend geregelt)	Senat Bremen (noch nicht abschließend geregelt)	Senat Bremen (noch nicht abschließend geregelt)	Kommune
Hamburg (HH)	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)	Kommune
Hessen (HE)	Hessische Landesanstalt für Umwelt	Hessische Landesanstalt für Umwelt	Hessische Landesanstalt für Umwelt	Regierungspräsidien
Mecklenburg-Vorpommern (MV)	Landesamt für Umwelt und Naturschutz MV	kein BR vorh.	kein GF vorhanden	jeweilige Kommune
Niedersachsen (NI)	ZUSLG	jeweilige Kommune	ZUSLG	jeweilige Kommune
Nordrhein-Westfalen (NW)	Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz	jeweilige Kommune	Landesamt für Natur-, Umwelt- und Verbraucherschutz	jeweilige Kommune
Rheinland-Pfalz (RP)	Land RP, Umweltcampus Birkenfeld	Umweltcampus Birkenfeld	Umweltcampus Birkenfeld	jeweilige Kommune
Saarland (SL)	jeweilige Kommune	jeweilige Kommune	kein GF vorhanden	jeweilige Kommune
Sachsen (SN)	jeweilige Kommune	jeweilige Kommune	kein GF vorhanden	jeweilige Kommune
Sachsen-Anhalt (ST)	jeweilige Kommune	jeweilige Kommune	kein GF vorhanden	jeweilige Kommune
Schleswig-Holstein (SH)	Kommunen < 20000 EW Umweltamt Kiel Kommunen > 20000 EW jew. Kommune	Kommunen < 20000 EW Umweltamt Kiel Kommunen > 20000 EW jew. Kommune	kein GF vorhanden	jeweilige Kommune
Thüringen (TH)	Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie	-	kein GF vorhanden	keine Angabe