

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort der Landesregierung

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung

Lärmaktionsplanung

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD), eingegangen am 04.06.2018 - Drs. 18/1016
an die Staatskanzlei übersandt am 04.06.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz namens der Landesregierung vom 28.06.2018,

gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung des Abgeordneten

Nach § 47 c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) waren bis zum 30. Juni 2017 von der zuständigen Behörde die für die Lärmaktionsplanung zwingend erforderlichen Lärmkarten zu erstellen. Mitte 2018 wurden diese vom Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim veröffentlicht.

1. Welche Gründe haben dazu geführt, dass die Lärmkarten verspätet veröffentlicht wurden?

Eine der wichtigsten Datengrundlagen zur Erstellung der Lärmkarten nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellen die Verkehrszahlen der Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) dar. Diese basieren zum überwiegenden Teil auf der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ), welche von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) alle fünf Jahre durchgeführt wird. Für die dritte Stufe der Lärmkartierung waren demnach die Ergebnisse der SVZ 2015 heranzuziehen. In einigen Bundesländern, wie z. B. Niedersachsen, Baden-Württemberg und Bayern, wurde bei dieser Zählung allerdings ein neues Zählverfahren erprobt. Im Gegensatz zu den Ergebnissen der bisherigen Zählweise, die den anderen Bundesländern fristgerecht geliefert werden konnten, erschwerten technische Probleme und Auswertungsdefizite bei der BASt die Lieferung der Verkehrsdaten für Niedersachsen und die anderen vom Testverfahren betroffenen Bundesländer. Entgegen dem ursprünglich kommunizierten Termin für die Lieferung (Herbst 2016) konnten die finalen Ergebnisse erst im Dezember 2017 bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) abgerufen werden. Mit den entsprechenden Arbeiten (Datenaufbereitung, Berechnung und Auswertung) konnte das GAA Hildesheim somit erst Ende Dezember 2017 beginnen und die Kartierung mit einer gegenüber der ursprünglichen Planung erheblich verkürzten Bearbeitungszeit erst im Frühjahr 2018 abschließen.

2. Geht die Landesregierung davon aus, dass es für Kommunen trotz der verspäteten Veröffentlichung noch möglich sein wird, die in § 47 d BImSchG festgelegte Abgabefrist einzuhalten? Wenn nein, welche Nachfrist will man den niedersächsischen Kommunen einräumen?

Eine Fristverlängerung des gesetzlich vorgegebenen Termins zur Fertigstellung der Lärmaktionspläne (18.07.2018) ist nicht möglich. Die Landesregierung hat die betroffenen Kommunen daher gebeten, die Lärmaktionspläne möglichst schnell vorzulegen. Die Landesregierung geht davon aus, dass von ca. 40 % der betroffenen Gemeinden die Kurzform eines Lärmaktionsplanes einfach zu erstellen ist, da mangels Betroffener keine Maßnahmen zur Lärminderung innerhalb eines LAP erforderlich sind. Von ca. 40 % der betroffenen Gemeinden ist eine Kurzform eines Lärmaktions-

planes zu erstellen, in der Maßnahmen zur Lärminderung aufgeführt werden oder aber die Ermessensentscheidung der Gemeinde dargelegt wird, dass keine Maßnahmen zur Lärminderung notwendig sind. Ca. 20 % der Gemeinden weisen eine Belastung durch Verkehrsgeräusche auf, mit der die Erstellung eines ausführlichen Lärmaktionsplanes mit entsprechender Planung von Maßnahmen obligatorisch scheint. Das MU hat dem Umweltbundesamt als benannter Stelle bis zum 18.11.2018 die Lärmaktionspläne zu berichten. Es wird davon ausgegangen, dass die Gemeinden, die einen ausführlichen Lärmaktionsplan zu erstellen haben, im Regelfall für den Bericht an das Umweltbundesamt zum 18.11.2018 noch nicht ihre Lärmaktionspläne vorlegen können.

3. Wie steht die Landesregierung zu einer Internalisierung der Lärmkosten zur Gewährung von Entschädigungszahlungen an Betroffene?

Eine Internalisierung über fahrleistungsabhängige Gebühren, die zudem situationsabhängig räumlich und zeitlich differenziert sein sollten, kann insbesondere bei den Lärmkosten grundsätzlich sinnvoll sein. Zu berücksichtigen sind die Anreizwirkungen der bereits heute eingesetzten Internalisierungsmaßnahmen (Lkw-Maut). Es wäre denkbar, die monetäre Anlastung von Lärmkosten dabei in ein Paket von Maßnahmen (Lärmschutzmaßnahmen, Verschärfung von Emissionsstandards) einzubetten, das auch Anreize zu Lärm mindernden Innovationen setzt. Der Luftverkehr könnte dabei mit seinem differenzierten Internalisierungsansatz von Lärmkosten, bei dem externe Lärmkosten streckenbezogen und zeitlich differenziert bemessen werden, Impulse für den Straßengüterverkehr setzen. Dabei wäre darauf zu achten, dass die Umsetzung einer solchen Internalisierung innerhalb der EU einheitlich erfolgt.