

14.09.04**Empfehlungen
der Ausschüsse**U - Fz - In - Vk - Wi - Wozu **Punkt ...** der 803. Sitzung des Bundesrates am 24. September 2004

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Der **federführende Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**,

der **Finanzausschuss (Fz)**,

der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,

der **Verkehrsausschuss (Vk)**,

der **Wirtschaftsausschuss (Wi)** und

der **Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen
und Raumordnung (Wo)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt
Stellung zu nehmen:

...

Zum Gesetzentwurf insgesamt

U
In
Vk
Wi
Wo

1. Nach Auffassung des Bundesrates kann dem Gesetzentwurf in der vorliegenden Fassung nicht zugestimmt werden.

U
In
Vk
Wo

2. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist eine konzeptionelle Neuausrichtung erforderlich, die insbesondere die folgenden Eckpunkte zu berücksichtigen hat:

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 3

Wi
Entfällt bei
Annahme
von Ziffer 2

3. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist insbesondere eine Überarbeitung der folgenden Punkte erforderlich:

Fz

4. Der Gesetzentwurf geht über eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie hinaus und ist rechtstechnisch äußerst kompliziert.

U
In
Vk
Wi
Wo

5. Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) ist 1:1 in nationales Recht umzusetzen.

- U
In
Vk
Wo
- Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 7
6. Insbesondere die stark formalisierten und verkomplizierten Regelungen zu den einzelnen Verfahrensschritten und zur Öffentlichkeitsbeteiligung in den §§ 47g bis 47j des vorliegenden Gesetzentwurfs gehen weit über die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie, beispielsweise in Artikel 8 Abs. 7 und Artikel 9, hinaus. Die §§ 47g bis 47j des vorliegenden Gesetzentwurfs entsprechen weitgehend den Vorschriften zu Bebauungsplanverfahren, obwohl die für eine Norm vorgesehene Rechtsförmlichkeit für ein Verwaltungsinternum wie den Lärminderungsplan nicht erforderlich ist und nur zu einer völlig überzogenen und unangebrachten Regulierung der inneren Abläufe der Landesverwaltung führt.
- Wi
- Entfällt bei
Annahme
von Ziffer 6
7. Insbesondere die stark formalisierten und verkomplizierten Regelungen zu den einzelnen Verfahrensschritten und zur Öffentlichkeitsbeteiligung in den §§ 47g bis 47j BImSchG-E gehen weit über die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie etwa in Artikel 8 Abs. 7 und Artikel 9 hinaus. Die §§ 47g bis 47j BImSchG-E entsprechen weitgehend den Vorschriften zu Bebauungsplanverfahren, obwohl die für eine Satzung unstreitig erforderliche Rechtsförmlichkeit hier nicht erforderlich ist und nur zu einer übermäßigen Regulierung führt.
- U
In
Vk
Wi
Wo
8. Auch die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung für die Lärminderungsplanung, die nicht nur in § 47k des vorliegenden Gesetzentwurfs, sondern auch in der gleichzeitigen Novellierung des UVPG (Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG - BR-Drs. 588/04) vorgesehen ist, führt zu einer nationalen Verschärfung und ist zu streichen. Lärminderungspläne zählen nicht zu den Planungen, für die in Umsetzung des Artikels 3 Abs. 2 Buchstabe a der SUP-Richtlinie eine Strategische Umweltprüfung

[nur Wi] 9. [zwingend]
Entfällt bei
Ablehnung
von Ziffer 8

erforderlich ist. Die Richtlinie hat die Sektoren, in denen Pläne und Programme ausgearbeitet werden, die rahmensetzende Wirkung entfalten, abschließend festgelegt. Der Lärmschutz wird dort nicht als Umweltbereich genannt. Dies deckt sich auch mit dem von der Generaldirektion Umwelt herausgegebenen Leitfaden, in dem die Inhalte und Anwendungsfälle der SUP-Richtlinie erläutert werden und die Lärminderungsplanung keine Erwähnung findet. Im Interesse praktikabler Regelungen ist deshalb von einer derart unnötigen Verfahrenverdoppelung abzusehen.

Weder unter dem Gesichtspunkt der Deregulierung noch auf Grund europarechtlicher Notwendigkeiten sind die aufwändigen Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren oder eine Strategische Umweltprüfung zusätzlich zu einem Umweltschutzplan zu rechtfertigen.

U
Fz
In
Vk
Wi
Wo
Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 12

10. Die gesetzlichen Regelungen sind unter dem Gesichtspunkt der Deregulierung

[nur Fz] 11. [und zur Vermeidung von unnötigem Vollzugsaufwand]*
Entfällt bei
Ablehnung
von
Ziffern 10
und 12

auf das Unverzichtbare zu beschränken.

* Wird bei Annahme mit Ziffer 12 an entsprechender Stelle dort eingefügt.

- Wi 12. Die gesetzlichen Regelungen sind unter dem Gesichtspunkt der Deregulierung auf das Wesentliche zu beschränken.
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 10
- U
In
Vk
Wi
Wo 13. Regelungen ohne Regelungsgehalt, wie etwa § 47l des vorliegenden Gesetzentwurfs, sind deshalb zu streichen. Die Ausgestaltung der Mitteilungspflichten, beispielsweise in § 47b Abs. 4 und 5 des vorliegenden Gesetzentwurfs, und eine Vielzahl weiterer Details sind zu vereinfachen. Ebenfalls bedarf eine Vielzahl der Regelungen, wie etwa die der Mitteilungspflichten, keiner gesetzlichen Regelung und ist in einer zeitnah zu erlassenden Rechtsverordnung zu regeln.
- U
In
Vk
Wo 14. Die Zuständigkeitsregelungen des § 47n des vorliegenden Gesetzentwurfs entsprechen nicht der Kompetenzordnung des Grundgesetzes. Dies ist mit Ausnahme der für das Eisenbahn-Bundesamtes in § 47n Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2 Buchstabe a des vorliegenden Gesetzentwurfs vorgesehenen Zuständigkeiten Aufgabe der Länder. Im Blick auf die verfassungsrechtliche Gesamtverantwortung der Länder für den Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes muss wenigstens deren Aufsicht insoweit gewährleistet sein. Insbesondere ist es auch Aufgabe der Länder, über die Zuständigkeit für die strategische Lärmkartierung an Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu befinden. Diese ist nicht Gegenstand der Auftragsverwaltung des Bundes gemäß Artikel 90 Abs. 2 GG.
- Bei Annahme entfällt Ziffer 15
- Wi 15. Die Zuständigkeitsregelungen des § 47n BImSchG-E entsprechen mit Ausnahme der Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes in § 47n Abs. 1 Nr. 1a) und Nummer 2a) BImSchG-E nicht der Kompetenzordnung des Grundgesetzes und sind Aufgabe der Länder. Insbesondere ist es auch Aufgabe der Länder, über die Zuständigkeit für die Strategische Lärmkartierung an Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu befinden. Diese ist nicht Gegenstand der Auftragsverwaltung des Bundes gemäß Artikel 90 Abs. 2 GG ist.
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 14

- U
In
V_k
Wi (ohne
Satz 3)
Wo
16. Die Verordnungsermächtigung in § 47p des vorliegenden Gesetzentwurfs genügt in Absatz 1 nicht dem Bestimmtheitsgebot und Absatz 2 ist dahingehend zu überarbeiten, dass der o.g. Änderungsbedarf berücksichtigt wird. § 47p Abs. 3 des vorliegenden Gesetzentwurfs ist

- [nur Wi] 17. [zur Wahrung einheitlicher Verhältnisse bei der Lärminderungsplanung]

Entfällt bei
Ablehnung
von
Ziffer 16

zu streichen. Er betrifft auf Ebene der Länder die Steuerung der Landesverwaltung, die durch Verwaltungsvorschrift erfolgen kann und nicht von einer Ermächtigung durch den Bundesgesetzgeber abhängig gemacht werden darf.

- U
In
V_k
Wo
- Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 19
18. Die Regelungen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und die Regelungen der §§ 47a und 47d des vorliegenden Gesetzentwurfs für "sonstige Gebiete" sind unnötig kompliziert. Auf diese Komplizierungen durch sich überlagernde nationale und europarechtlich veranlasste Planungen mit unterschiedlichen Verfahren und Zuständigkeiten sollte verzichtet werden. Ein Nebeneinander von "nationaler" und "europäischer" Lärminderungsplanung würde den ohnehin beachtlichen Aufwand für die "europäische" Lärminderungsplanung nochmals drastisch erhöhen.

- Wi
- Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 18
19. Die Regelungen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und die Regelungen der §§ 47a und 47d BImSchG-E für "sonstige Gebiete" sind unnötig kompliziert. Sie sind dahingehend zu überarbeiten, dass für die "sonstigen Gebiete" die Erforderlichkeit einer gesetzlichen Regelung zu überprüfen und ggf. deutlich vereinfacht auszugestalten ist.

- U
In
Vk
Wo
- Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 21
20. Der Gesetzentwurf enthält kaum materielle Anforderungen, sondern sieht hierfür eine Vielzahl von Ermächtigungen der Bundesregierung zum Erlass von Rechtsverordnungen vor. Ohne Kenntnis der materiellen Anforderungen und der fachlichen Weichenstellungen sind die Auswirkungen des Gesetzentwurfs für den Landesvollzug nicht abzuschätzen. Zum einen sind die exakten Kostenfolgen weder für die Länder noch für die Gemeinden im mindesten abschätzbar; es besteht darüber hinaus auch keine Bestandsgarantie für Aufwendungen, die bis zum Erlass solcher Rechtsverordnungen entstanden sind. Außerdem ist es den Ländern angesichts der ungeklärten Fragen nicht möglich, eine adäquate Regelung der Behördenzuständigkeit zu leisten und die zuständigen Behörden, die Verpflichteten und die sachverständigen Stellen in die Lage zu versetzen, die konkreten Arbeiten auszuführen. Hierauf haben die Länder stets nachdrücklich hingewiesen. Im Ergebnis wäre das vorgeschlagene Gesetz ohne die Ausführungsverordnungen schlichtweg nicht vollziehbar und damit keine ausreichende Umsetzung der EU-Richtlinie.
- Fz
- Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 20
21. Der Gesetzentwurf sieht lediglich eine Vielzahl von Verordnungsermächtigungen vor, ohne die er nicht vollziehbar ist. Insoweit liegt deshalb keine ausreichende Umsetzung der EU-Richtlinie vor.
- Fz
22. Außerdem verletzt der Gesetzentwurf die verfassungsrechtliche Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern.
- Fz
Wi
23. Mit dem vorliegenden Entwurf ist insgesamt ein sinnvolles Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht mehr gewahrt.

Fz 24. Um nicht nur Planungen, sondern dann auch Maßnahmen zur Lärminderung durchzuführen zu können, sollte jeder von der Umgebungslärmrichtlinie belassene Spielraum zur Reduzierung von Kosten und Verwaltungsaufwand genutzt werden.

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 25

U
In
Vk
Wi
Wo 25. Um zumindest nicht nur Planungen, sondern vor allem auch Maßnahmen zur Lärminderung durchführen zu können, sollte jeder von der Umgebungslärmrichtlinie belassene Spielraum zur Reduzierung von Kosten und Verwaltungsaufwand genutzt werden.

Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 24

U
In
Vk
Wo 26. Dies wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht gewährleistet.

Setzt
Annahme
von
Ziffer 24
oder 25
voraus

In
Wo 27. Da der Gesetzentwurf die Gemeinden durch die zwingende Mitwirkung an strategischen Lärmkarten und durch die Regelzuständigkeit für Lärminderungspläne in erheblichem Umfang finanziell belastet, ist ein Kostenausgleich durch den Bund vorzusehen.

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 28

- Vk 28. Für den auf die Kommunen zukommenden zusätzlichen finanziellen Aufwand ist entsprechend dem Konnexitätsprinzip ein finanzieller Ausgleich zu schaffen.
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 27

Zu den einzelnen Vorschriften

- Vk 29. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (§ 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG), Nr. 5 (§ 47b Abs. 1 Nr. 1 und 2, Abs. 4, § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG), Nr. 2 (§ 47e Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 Satz 3, § 47n Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c, Nr. 3 Buchstabe b, § 47p Abs. 2 Nr. 4 BImSchG)
- Bei Annahme entfällt Ziffer 30

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist Buchstabe b zu streichen.
- b) Nummer 5 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) § 47b ist wie folgt zu ändern:
 - aaa) In Absatz 1 sind in Nummer 1 die Wörter "und Hauptverkehrsflughäfen" und in Nummer 2 die Wörter ", sonstige Verkehrsflughäfen" zu streichen.¹
 - bbb) In Absatz 4 ist das Wort ", Hauptverkehrsflughafen" zu streichen.
 - bb) In § 47c Abs. 1 ist in Satz 2 die Nummer 2 zu streichen.²
 - cc) § 47e ist wie folgt zu ändern:
 - aaa) In Absatz 1 sind in Nummer 1 die Wörter "und Hauptverkehrsflughäfen" zu streichen.

¹ Vgl. hierzu auch Ziffern 34 und 35.

² Vgl. hierzu auch Ziffern 35 und 39.

- bbb) In Absatz 3 ist Satz 3 zu streichen.³
- {dd) § 47n Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:
- aaa) In Nummer 1 ist Buchstabe c zu streichen.
 - bbb) In Nummer 3 ist Buchstabe b zu streichen.}
- ee) In § 47p Abs. 2 sind in Nummer 4 die Wörter "und Hauptverkehrsflughäfen" zu streichen.⁵

Begründung:

Die fluglärmbezogenen Aspekte der Umgebungslärm-Richtlinie sind im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) und nicht im BImSchG umzusetzen.

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind die Regelungen des BImSchG auf Flugplätzen nach geltender Rechtslage nicht anwendbar. Dies ist - unter anderem - dadurch gerechtfertigt, dass mit dem Fluglärmgesetz und dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) spezialgesetzliche Regelwerke existieren, in denen die flugbetrieblichen Geräusche umfassend geregelt werden. Einer Umsetzung im BImSchG, insbesondere der Vorgabe nicht näher definierter Zielwerte für die Lärminderungspläne, steht daher der vom Gesetzgeber gewollte Vorrang des Luftverkehrsrechts entgegen. Damit verbieten sich sowohl immissionsschutzrechtliche Vorgaben für das luftrechtliche Fachplanungsrecht als auch insbesondere immissionsschutzrechtliche Vorschriften über den durch bestandskräftige luftrechtliche Genehmigungen oder Planfeststellungen zugelassenen Betrieb der Flughäfen.

Die Erstellung von Lärminderungsplänen nach der Umgebungslärm-Richtlinie bezieht sich nicht auf die Genehmigung von Flughäfen, sondern auf die Lärmsanierung und ist somit dem FluglärmG zuzuordnen. Das FluglärmG ist im Hinblick auf die bereits in §§ 4 ff. des Gesetzes getroffenen Regelungen der geeignete Standort für ergänzende Regelungen über die Erstellung ausschließlich fluglärmbezogener strategischer Lärmkarten.

³ Vgl. hierzu auch Ziffer 49.

⁴ Vgl. hierzu auch Ziffer 57.

⁵ Vgl. hierzu auch Ziffer 60.

- U 30. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b (§ 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG)
- Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 29
- In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b ist in § 2 Abs. 2 Satz 1 das Wort "Lärmminde-
rungsplanung" durch die Wörter "Aufstellung von Lärmminderungsplänen" zu
ersetzen.

Begründung:

Klarstellung. Lärmminderungsplanung bezeichnet als Begriff den Inhalt des
ganzen sechsten Teils.

- U 31. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 32 Abs. 1 Satz 1 BImSchG)
- Artikel 1 Nr. 3 ist zu streichen.

Begründung:

Es ist nicht erkennbar, dass dieser Änderungsvorschlag in Zusammenhang mit
der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie steht. Er ist daher schon aus
Gründen der Deregulierung zu streichen.

- U
Vk 32. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47 0a - neu - BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist vor § 47a folgender § 47 0a einzufügen:

"§ 47 0a Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen

(1) Dieser Teil gilt für Umgebungslärm im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie
2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002
über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

(2) Die Begriffsbestimmungen dieses Teils ergeben sich aus Artikel 3 der
Richtlinie 2002/49/EG."

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe c ist in der Inhaltsübersicht vor § 47a die Angabe "§ 47 0a Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen" einzufügen.

Begründung:

Die Regelung des Geltungsbereiches gibt Klarheit über Aufgabe und Kontext des neuen Sechsten Teil des Gesetzes.

Der Sechste Teil des Gesetzes führt eine Vielzahl neuer Begriffe ein. Es ist erforderlich, diesen Begriffen eine Definition zuzuordnen. Sachgerecht ist daher, auf die Begriffsbestimmungen der Umgebungslärmrichtlinie zurückzugreifen.

Vk 33. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§§ 47a und 47d BImSchG)

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 45

In Artikel 1 Nr. 5 sind die §§ 47a¹ und 47d² zu streichen.

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 1 Buchstabe c ist die Inhaltsübersicht wie folgt zu ändern:

aa) Die Angabe zu § 47a ist zu streichen.

bb) Die Angabe zu § 47d ist zu streichen.

cc) Die Angabe zu § 47e ist wie folgt zu fassen:

"§ 47e Aufstellung von Lärminderungsplänen".

b) Nummer 5 ist wie folgt zu ändern:

aa) In § 47c Abs. 1, 2, 3 und § 47m Abs. 1 sind jeweils die Wörter "Lärmkarten nach den §§ 47a und 47b" durch die Wörter "Strategischen Lärmkarten nach § 47b" zu ersetzen.

¹ Vgl. hierzu auch Ziffern 39 und 42.

² Vgl. hierzu auch Ziffern 49 und 52.

bb) § 47e ist wie folgt zu ändern:

aaa) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

"§ 47e Aufstellung von Lärminderungsplänen".

bbb) Absatz 4 ist wie folgt zu fassen:

"(4) Bei der Aufstellung der Lärminderungspläne sind die Ziele der Raumordnung zu beachten; die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sind zu berücksichtigen."

ccc) Nach Absatz 4 ist folgender Absatz einzufügen:

"(4a) Die Maßnahmen, die Lärminderungspläne nach Absatz 1 bis 3 festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen nach den dafür geltenden Rechtsvorschriften zu berücksichtigen."

cc) In § 47k Abs. 1 ist die Nummer 2 zu streichen.¹

dd) In § 47l Satz 1 sind die Wörter "eines Lärminderungsplans nach § 47d und" zu streichen und die Wörter "oder auch" durch das Wort "und" zu ersetzen.

ee) In § 47m Abs. 1 Satz 1 ist die Angabe "den §§ 47d und 47e" durch die Angabe "47e" zu ersetzen.²

Begründung:

Ein Nebeneinander von "deutscher" und "europäischer" Lärminderungsplanung würde den ohnehin beachtlichen Verwaltungsaufwand für die "europäische" Lärminderungsplanung nochmals drastisch erhöhen. Hinzu kommt, dass die Gründe für die Vollzugsdefizite der bisherigen deutschen Lärminderungsplanung weiter bestehen, insbesondere wegen fehlender Terminbindung und angesichts der schwierigen Finanzsituation in den Gemeinden. Es ist aus rechtlichen Gründen keine Gemeinde daran gehindert, eine örtliche Lärm-

¹ Vgl. hierzu auch Ziffern 52 und 55.

² Vgl. hierzu auch Ziffer 56.

minderungsplanung zu beginnen oder bereits begonnene Planungen fortzuführen. Es entfällt nur die ausweislich der Gesetzesbegründung (Seite 12) in der Bundesrepublik bisher noch nicht durchgesetzte Rechtspflicht. Dies ist auch als maßvoller Beitrag zur Deregulierung zu verstehen. Aber auch aus fachlichen und Kostengründen sollten die Ressourcen auf die Hauptproblembereiche gemäß der "europäischen" Lärminderungsplanung konzentriert werden. Auf die Komplizierungen durch sich überlagernde Planungen mit unterschiedlichen Verfahren und Zuständigkeiten sollte deshalb verzichtet werden.

§ 47e war entsprechend der gestrichenen Regelungen in § 47d Abs. 3 und 4, auf die § 47e Abs. 4 Bezug genommen hat, neu zu formulieren.

Wi 34. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47b Abs. 1 BImSchG)

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 35

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47b Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Die zuständigen Behörden haben strategische Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen aufzustellen. Näheres wird in einer Rechtsverordnung nach § 47p geregelt."

Begründung:

Die Änderung dient der 1:1-Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Die von der Bundesregierung vorgesehene spezifische Einbeziehung der BImSchG-Anlagen ist in der EU-Richtlinie so nicht vorgesehen.

U 35. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47b Abs. 1 BImSchG)

Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 34

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 47b Abs. 1 der erste Halbsatz wie folgt zu fassen:

"Die zuständigen Behörden haben Strategische Lärmkarten

1. für die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen sowie
2. in Ballungsräumen auch für die Umgebung von sonstigen Hauptlärmquellen, insbesondere sonstigen Verkehrsstraßen, sonstigen Eisenbahnstrecken

und anderen Bahnstrecken, sonstigen Flugplätzen sowie genehmigungsbedürftigen Anlagen,
aufzustellen, ..."

Folgeänderung:

In Artikel 1 ist § 47c Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 und 3 wie folgt zu fassen:

- "2. den durch Flugzeuge und Flugplätze hervorgerufenen Umgebungslärm für Betreiber von Flugplätzen,
3. den durch genehmigungsbedürftige Anlagen hervorgerufenen Umgebungslärm für Anlagenbetreiber."

Begründung:

Es sollte auch die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen etc. betrachtet werden, um den Mindestanforderungen für die Ausarbeitung Strategischer Lärmkarten nach Anhang IV der EU-RL gerecht werden zu können. Der Begriff "Verkehrsflughäfen" sollte durch den Begriff "Flugplätze" ersetzt werden, damit auch stark frequentierte Verkehrslandeplätze innerhalb von Ballungsräumen mit betrachtet werden können. "Flugplatz" ist der Oberbegriff zu Flughafen, Verkehrslandeplatz und Segelflugplatz.

Da der Begriff der Anlage im Sinne des § 3 BImSchG jedes Grundstück umfasst, auf dem Arbeiten durchgeführt werden, andererseits aber nur Hauptlärmquellen erfasst werden sollen, bedarf es einer Begrenzung des Anwendungsbereichs. Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie benennt insoweit von IVU-Anlagen ausgehenden Lärm.

Vk 36. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47b Abs. 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 § 47b Abs. 2 sind die Wörter "bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch" zu streichen.

Begründung:

Die Wörter haben im Zusammenhang mit der Strategischen Lärmkartierung keine europarechtliche Rechtfertigung. Sie werden in der Richtlinie nur im Zusammenhang mit den Aktionsplänen (Artikel 8 Abs. 5) verwendet, nicht aber mit der Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten (siehe Artikel 7 Abs. 5). Die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung würde zu einem erheblichen Verwaltungsmehraufwand führen.

U 37. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47b Abs. 3 bis 5 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47b Abs. 3 bis 5 zu streichen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf ist deutlich zu umfangreich geraten. Er benötigt für die Lärminderungsplanung insgesamt 16 Paragraphen, während etwa der mindestens gleichgewichtige Bereich der Luftreinhalteplanung mit 4 Paragraphen auskommt. Nach der Gesetzesbegründung sollen sich die in das Gesetz aufgenommenen Regelungen auf das Erforderliche beschränken, um dem Parlamentsvorbehalt Rechnung zu tragen. Tatsächlich jedoch enthält der Entwurf eine Vielzahl von Detailregelungen, die im Gesetz nicht getroffen werden müssen und die aus Gründen der Übersichtlichkeit und Handhabbarkeit in der Verordnung zu treffen sind.

Als solche Detailregelungen sind die o.g. Bestimmungen zu werten.

U 38. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47b BImSchG)

Aus fachlicher Sicht ist es für die Erstellung der Strategischen Lärmkarten erforderlich, dass ein zentrales Datenmodell zur Verfügung steht, um die zuständigen Stellen bei ihren Arbeiten zu unterstützen und um die Lärmkarten der verschiedenen Quellen mit gleicher Qualität auf einer gemeinsamen orographischen Basis erarbeiten, zusammenführen und vergleichen zu können. Dieses Modell sollte Daten hoher Qualität über die Geländeoberfläche, die Bebauung und andere Schallhindernisse sowie die Anzahl von Haushalten und Menschen in der Bebauung enthalten.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, ein solches Modell von einer zentralen Stelle aufbauen und führen zu lassen sowie den für die Erstellung der Lärmkarten zuständigen Behörden kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Vk 39. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47c Abs. 1 BImSchG)

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 40

In Artikel 1 Nr. 5 § 47c ist Absatz 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Betreiber von Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 haben die für die Lärmkarten nach §§ 47a und 47b erforderlichen Daten über den von ihnen hervorgerufenen Umgebungslärm zu erheben und den für die Aufstellung der Lärmkarten zuständigen Behörden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die Vorschrift des § 52 Abs. 5 und 7 gilt entsprechend."

Begründung:

Die in dem Gesetzentwurf enthaltene Verpflichtung der Eisenbahnen zur unentgeltlichen Datenerhebung geht über die Vorgaben der EG-Richtlinie hinaus und ist abzulehnen. Der in dem Begründungstext dazu enthaltene Hinweis auf die Erforderlichkeit einer Datenerhebung und eines Datenaustausches in diesem Bereich impliziert nicht die Notwendigkeit, gerade die Eisenbahnen selbst zu dieser unentgeltlich zu erbringenden Tätigkeit zu verpflichten; die Datenerhebung sollte aus Gründen der Gleichbehandlung aller vorhandenen Verkehrsträger - wie z. B. bei Straßen - von den für die Lärmkartierung zuständigen Behörden selbst vorgenommen werden.

Der zurzeit vorliegende § 47c BImSchG-E ist darüber hinaus nicht nur regelungstechnisch verunglückt, weil die grundsätzlich betroffenen Regelungsadressaten des § 3 Abs. 5 lediglich in Satz 2 Nr. 3 als Annex zu den in Satz 1 benannten Eisenbahnen aufgeführt werden und es zudem unklar ist, in welchem Verhältnis die in Satz 1 benannten Eisenbahnen zu den Bahnen gemäß Satz 2 Nr. 1 stehen. Die zurzeit in § 47c BImSchG-E enthaltene Gleichsetzung der Eisenbahnen mit den Anlagenbetreibern widerspricht zudem der dem BImSchG insgesamt zu Grunde liegenden Systematik, weil die dem Verkehrsbereich in §§ 38 ff. beigemessene besondere Stellung in der avisierten Regelung ohne ersichtliche Gründe aufgegeben wird.

U 40. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG)

Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 39

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47c Abs. 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die für die Strategischen Lärmkarten erforderlichen Daten über den durch Eisenbahnen und Eisenbahninfrastruktureinrichtungen hervorgerufenen Umgebungslärm zu erheben und der zuständigen Behörde unentgeltlich zur Verfügung zu stellen."

Begründung:

Es ist überbordender Bürokratismus, eine behördliche Anordnung zur Datenerhebung und -überlassung zu schaffen, wenn aus fachlicher Sicht offenkundig ist, dass diese Daten nicht bei den zuständigen Behörden vorliegen.

Wi 41. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47c Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 BImSchG)¹

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 47c Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 das Komma am Ende durch einen Punkt zu ersetzen und die Nummer 3 zu streichen.

Begründung:

Die Verpflichtung der Anlagenbetreiber, Daten zu erheben und sie unentgeltlich an die zuständige Behörde weiterzugeben, ist weder durch die EU-Richtlinie abgedeckt noch ist sie gerechtfertigt.

Sofern Lärmdaten im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach § 10 BImSchG oder auf Grund von Abnahmemessungen oder Messungen aus besonderem Anlass ermittelt wurden, liegen diese den zuständigen Behörden ohnehin vor und sind für die Lärmkartierungen direkt nutzbar.

¹ Ziffer 41 enthält ein gegenüber Ziffer 39 selbstständiges Anliegen. Bei Annahme beider Ziffern werden diese redaktionell aufeinander abgestimmt.

U 42. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47c Abs. 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47c Abs. 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Gemeinden haben die für die Lärmkarten nach den §§ 47a und 47b erforderlichen Daten entsprechend der Rechtsverordnung nach § 47p zu erheben und den für die Aufstellung der Lärmkarten zuständigen Behörden nach Art und Umfang der Rechtsverordnung nach § 47p entsprechend unentgeltlich zur Verfügung zu stellen."

Begründung:

In der Rechtsverordnung müssen die zu liefernden Daten und die Form, in der sie zu liefern sind, genau benannt und formal beschrieben werden, um einen praktikablen Datenaustausch zu gewährleisten, Vergleichbarkeit herzustellen und eine Mindestqualität sicherzustellen.

U 43. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47c Abs. 3 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47c Abs. 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Andere Behörden haben den für die Aufstellung der Strategischen Lärmkarten zuständigen Behörden die bei ihnen vorhandenen und für die Lärmkarten erforderlichen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen."

Begründung:

Die Pflicht besteht auch ohne vorheriges Ersuchen. Selbstverständlichkeiten haben im Gesetz nichts zu suchen.

U 44. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47c Abs. 3 BImSchG)¹

In Artikel 1 Nr. 5 sind in § 47c Abs. 3 nach den Wörtern "und für die Lärmkarten erforderlichen Daten" die Wörter "nach Art und Umfang der Rechtsverordnung nach § 47p entsprechend" einzufügen.

Begründung:

In der Rechtsverordnung müssen die zu liefernden Daten und die Form, in der sie zu liefern sind, genau benannt und formal beschrieben werden, um einen praktikablen Datenaustausch zu gewährleisten, Vergleichbarkeit herzustellen und eine Mindestqualität sicherzustellen.

U 45. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47d Abs. 4 Satz 1 BImSchG)

Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 33

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 47d Abs. 4 Satz 1 die Angabe "den Absätzen 1 bis 3" durch die Angabe "Absatz 1 Satz 1 und den Absätzen 2 und 3" zu ersetzen.

Begründung:

Die in § 47d Abs. 1 Satz 2 angesprochene Möglichkeit zur Erstellung von Lärminderungsplänen auch unterhalb der Schwelle der erheblichen Belästigung führt zu nicht lösbaren Fragestellungen, wenn § 47d Abs. 4 BImSchG die Verpflichtung der zuständigen Behörde statuiert, die Maßnahmen der Lärminderungsplanung zwingend umzusetzen. Die dürfte i.d.R. nicht möglich sein. In den Bereichen, in denen im Rahmen des Ermessens eine Eingriffsmöglichkeit besteht, sollte dieses Ermessen nicht durch Vorgaben Dritter eingeengt werden.

¹ Wird bei Annahme mit Ziffer 43 redaktionell zusammengefasst.

Vk 46. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47e Abs. 3 Satz 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 § 47e Abs. 3 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Auf Grundlage der Ergebnisse der Strategischen Lärmkarten nach § 47b sind in den Lärminderungsplänen Maßnahmen zur Bekämpfung schädlicher Auswirkungen des Umgebungslärms von Hauptlärmquellen mit dem Ziel festzulegen, den Umgebungslärm so weit erforderlich und möglich zu verhindern und zu vermindern und einer Zunahme des Umgebungslärms in schutzwürdigen¹ ruhigen Gebieten vorzubeugen."

Begründung:

Mit dem Wortlaut des Entwurfs wird der Regelungsumfang der Umgebungslärm-Richtlinie erweitert. Nach der Zielstellung der Richtlinie sind Maßnahmen zur Bekämpfung von schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm zu ergreifen. Die Formulierung des Entwurfs bezieht sich auf die Verhinderung und Verminderung von Umgebungslärm und nicht nur auf die Verhinderung dessen Auswirkungen. Richtlinienkonformes Ziel des Gesetzes kann es jedoch nur sein, ein Konzept festzulegen, um die schädlichen Auswirkungen von Lärm zu mindern.

U 47. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47e Abs. 3 Satz 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 47e Abs. 3 Satz 1 das Wort "schutzwürdigen" zu streichen.

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 47p Abs. 2 Nr. 11 das Wort "schutzwürdige" zu streichen.

¹ Wird bei Annahme mit Ziffer 47 redaktionell angepasst.

Begründung:

Die Schutzwürdigkeit ist im Gesetz nicht definiert, ergibt sich aber aus der Begriffsbestimmung in Artikel 3 der Richtlinie. Insoweit ist der Begriff hier überflüssig.

U
Vk48. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47e Abs. 3 Satz 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47e Abs. 3 Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Gemeinden sind nicht gehindert, die kommunale Planung an weitergehenden Lärmschutzziele zu orientieren, als es ein Lärminderungsplan vorsieht. Es ist jedoch kein plausibler Grund erkennbar, warum hier in Lärminderungsplänen "Sondervoten" niedergelegt werden sollten.

U

49. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47e Abs. 3 Satz 3 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 47e Abs. 3 Satz 3 zu streichen.

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47d Abs. 2 Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Die Regelung geht über eine 1:1-Umsetzung hinaus, da die Umgebungslärmrichtlinie keine Zielwerte vorgibt. Aus gutem Grund soll die Festlegung der Maßnahmen in der strategischen Lärminderungsplanung den im Einzelfall erarbeiteten Vorgaben überlassen bleiben. Insofern werden auch die für Fluggeräusche erarbeiteten Vorgaben, einschließlich derjenigen eines möglicherweise bald novellierten Fluglärmschutzgesetzes, entsprechend ihrer Eignung von sich aus die Zielwerte der Lärminderungsplanung vorgeben. Es wäre im Übrigen systemwidrig, beim Flugverkehr anders als bei allen anderen Lärmarten eine Sonderregelung zu treffen und ihn aus dem Verbund des Umgebungslärms herauszunehmen.

Die Novelle des Fluglärmschutzgesetzes ist noch nicht abgeschlossen. Eine Bewertung, ob die Schutzziele des Fluglärmschutzgesetzes bei der Lärminderungsplanung für Flughäfen ausreichend sind, kann daher derzeit nicht erfolgen.

Der zweite Halbsatz des § 47e Abs. 3 Satz 3 steht in Widerspruch zum ersten Halbsatz, der das Schutzniveau des Luftverkehrsgesetzes für ausreichend erklärt. Zudem ist unklar, inwieweit für Maßnahmen im Lärminderungsplan, deren Schutzziele über die Schutzziele des Luftverkehrsgesetzes hinausgehen, auch die Umsetzungsverpflichtung des § 47e Abs. 4 i.V.m. § 47d Abs. 4 gelten soll.

U 50. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47e Abs. 5 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47e Abs. 5 zu streichen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf ist deutlich zu umfangreich geraten. Er benötigt für die Lärminderungsplanung insgesamt 16 Paragraphen, während etwa der mindestens gleichgewichtige Bereich der Luftreinhalteplanung mit 4 Paragraphen auskommt. Nach der Gesetzesbegründung sollen sich die in das Gesetz aufgenommenen Regelungen auf das Erforderliche beschränken, um dem Parlamentsvorbehalt Rechnung zu tragen. Tatsächlich jedoch enthält der Entwurf eine Vielzahl von Detailregelungen, die im Gesetz nicht getroffen werden müssen und die aus Gründen der Übersichtlichkeit und Handhabbarkeit in der Verordnung zu treffen sind.

Die insofern erforderliche Berichtspflicht aus dem Bereich der Luftreinhalteplanung ist ohne Verstoß gegen den Parlamentsvorbehalt nicht im BImSchG geregelt.

Im Übrigen entspricht es nicht dem Verwaltungsaufbau in der Bundesrepublik Deutschland, wenn hier eine unmittelbare Berichtspflicht einer Vollzugsbehörde gegenüber der Bundesregierung eingeführt wird. Auch sollte die Berichterstattung an ein Bundesressort ausreichen und eine etwa erforderliche Beteiligung anderer Ressorts innerhalb der Bundesregierung erfolgen.

U
Vk 51. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47f BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47f zu streichen.

Folgeänderung:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 Buchstabe c ist die Angabe "§ 47f Ziele für die Lärmminde-
rungsplanung" zu streichen.
- b) In Nummer 5 ist § 47p Abs. 2 Nr. 12 zu streichen.

Begründung:

Die Regelung geht über eine 1:1-Umsetzung hinaus, da die Umgebungslärm-richtlinie keine Zielwerte vorgibt. Aus gutem Grund soll die Festlegung der Maßnahmen in der Lärmminde-
rungsplanung den Vorgaben im Einzelfall überlassen bleiben.

Auch angesichts der Unbestimmtheit dieser Ziele ist dieser Paragraf entbehr-
lich.

U 52. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47g BImSchG)

Bei
Annahme
entfallen
die
Ziffern 53
und 54

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47g wie folgt zu fassen:

"§ 47g Verfahren der Lärmminde-
rungsplanung

In dem Verfahren zur Erstellung eines Lärmminde-
rungsplans nach §§ 47d und
47e findet eine Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach Maßgabe der
Rechtsverordnung nach § 47p statt."

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 Buchstabe c ist die Inhaltsübersicht redaktionell anzupassen.
- b) Nummer 5 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Die §§ 47h, 47i, 47j, 47k Abs. 1¹ und § 47o sind zu streichen.

¹ Zu § 47k insgesamt vgl. auch Ziffer 55.

bb) § 47p Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Nummer 8 ist nach den Wörtern "maßgeblich sind" das Komma zu streichen und sind die Wörter "und in welchem Verfahren dies zu prüfen ist," einzufügen.

bbb) Nummer 13 ist zu streichen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf ist deutlich zu umfangreich geraten. Er benötigt für die Lärminderungsplanung insgesamt 16 Paragraphen, während etwa der mindestens gleichgewichtige Bereich der Luftreinhalteplanung mit 4 Paragraphen auskommt. Nach der Gesetzesbegründung sollen sich die in das Gesetz aufgenommenen Regelungen auf das Erforderliche beschränken, um dem Parlamentsvorbehalt Rechnung zu tragen. Tatsächlich jedoch enthält der Entwurf eine Vielzahl von Detailregelungen, die im Gesetz nicht getroffen werden müssen und die aus Gründen der Übersichtlichkeit und Handhabbarkeit in der Verordnung zu treffen sind.

Als solche Detailregelungen sind die Bestimmungen zu der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zu werten. Sie treffen in vier Paragraphen und elf Absätzen Regelungen, die teilweise überflüssig sind, für die es insgesamt keiner gesetzlichen Regelung bedarf und für die in § 47p Abs. 2 Nr. 9 und 14 Verordnungsermächtigungen enthalten sind. Vergleichbare Verfahrensregelungen für die Luftreinhalteplanung trifft § 47 BImSchG ohne ersichtlichen Verstoß gegen den Parlamentsvorbehalt in drei Sätzen. Die noch nicht vorhandene Verordnungsermächtigung für Regelungen bei einem fehlenden Planungserfordernis wird durch die o.g. Ergänzung des § 47p Abs. 2 geschaffen.

Gleiches gilt für die im Übrigen nicht erforderliche Aussage des § 47o.

Eine Rechtsverordnung, die die Anforderungen an Sachverständige für eine Hinzuziehung zur Lärmkartierung oder Lärminderungsplanung festlegt, ist nicht erforderlich. Es geht vorliegend um Sachverständige, die von den Behörden zur Erfüllung ihrer Aufgaben herangezogen werden. Die Behörden sind befähigt, die Anforderungen, die hierbei an die Sachverständigen zu stellen sind, selbst zu bestimmen.

Vk 53. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47g BImSchG)

Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 52

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47g zu streichen.

Begründung:

Es ist ein überbordender bürokratischer Unsinn, zu der verwaltungsinternen Entscheidung, keinen Lärminderungsplan aufzustellen, eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Vk 54. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§§ 47h, 47i und 47j BImSchG)

Entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 52

In Artikel 1 Nr. 5 sind die §§ 47h, 47i und 47j durch folgenden § 47h zu ersetzen:

"§ 47h Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

(1) Die Öffentlichkeit ist frühzeitig über die Aufstellung eines Lärminderungsplans sowie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Die Öffentlichkeit ist bei der Aufstellung eines Lärminderungsplans zu beteiligen; hierfür sind angemessene Fristen vorzusehen.

(2) Die Lärminderungspläne müssen der Öffentlichkeit zugänglich sein.

(3) § 47b Abs. 3 findet entsprechende Anwendung."

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe c sind in der Inhaltsübersicht bei der Angabe zu § 47h die Wörter "und der Behörden" anzufügen und die Angabe zu den §§ 47i, 47j zu streichen.

Begründung:

Die äußerst komplexe und aufwändige Regelung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist europarechtlich nicht geboten und erzeugt einen für verwaltungsinterne Entscheidungen maßlos überzogenen Verwaltungsaufwand. Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sollte sich auf die 1:1-Umsetzung beschränken. Auch die demnächst umzusetzende Aarhus-Konvention (Richtlinie 2003/35/EG) stellt keine weitergehenden Anforderungen; nach ihrer Umsetzung ist § 47h BImSchG-E auch in der Fassung dieses Hilfsantrages ohnehin anzupassen. Als Orientierung diene die Vorschrift des § 47 Abs. 5 BImSchG-E, da eine Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen und von Lärminderungsplänen im Wesentlichen den gleichen Regeln folgen sollte.

U
Vk

55. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47k BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47k zu streichen.

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 Buchstabe c sind die Wörter "§ 47k Strategische Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen" zu streichen.
- b) In Nummer 5 ist § 47p Abs. 2 wie folgt zu ändern:
 - aa) In Nummer 9 sind die Wörter "auch im Hinblick auf die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung" zu streichen.
 - bb) In Nummer 10 sind die Wörter "auch im Hinblick auf den Umweltbericht für die Strategische Umweltprüfung" zu streichen.
 - cc) In Nummer 14 sind die Wörter "auch im Hinblick auf die Überwachung von erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung von der Strategischen Umweltprüfung unterliegenden Plänen ergeben" zu streichen.

Begründung:

Es gibt keinen vernünftigen Grund dafür, Fragen der Strategischen Umweltprüfung außerhalb des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu regeln. Zudem ist es systemwidrig, in den fachlichen Plänen zur Luftreinhaltung oder Lärminderungsplanung eine - wenn auch nur fakultative - Verpflichtung zu einer Strategischen Umweltprüfung zu verankern. Da die Lärminderungsplanung in aller Regel keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt hat, sondern die Umweltqualität positiv verändern soll, ist die Strategische Umweltprüfung entbehrlich. Sollte im Einzelfall eine derartige Umweltprüfung erforderlich werden, z.B. bei der Planung von Umgehungsstraßen, wirken die immissionschutzrechtlichen Vorschriften zum Bau oder zur wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen ohnehin in die Planungsphase hinein.

U
Vk56. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47m BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47m zu streichen.

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 Buchstabe c ist die Angabe "§ 47m Information der Öffentlichkeit" zu streichen.
- b) In Nummer 5 ist § 47n Abs. 1 Nr. 6 zu streichen.

Begründung:

Die Geltung der Umweltinformationsgesetze von Bund und Ländern, die künftig gemäß der entsprechenden EG-Richtlinie Information und Verbreitung regeln werden, muss nicht nochmals gesetzlich bestätigt werden.

U
Vk57. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47n BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47n wie folgt zu fassen:

"§ 47n

Zuständigkeiten

(1) Zuständige Behörden für die Aufgaben dieses Teiles sind die Landesregierungen. Die Landesregierungen werden ermächtigt, die Zuständigkeit durch Rechtsverordnung auf andere Behörden zu übertragen.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Aufstellung strategischer Lärmkarten für Eisenbahnstrecken und sonstige Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes nach § 47b Abs. 1 und für die Mitteilung des Bestandes an Haupt-Eisenbahnstrecken nach § 47b Abs. 4; es unterliegt insoweit der Aufsicht durch die oberste für Immissionsschutz zuständige Landesbehörde."

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe c ist die Angabe "§ 47n Zuständige Behörde" durch die Angabe "§ 47n Zuständigkeiten" zu ersetzen.

Begründung:

Für eine Regelung von Zuständigkeiten durch Bundesgesetz besteht ein rechtfertigender Grund allenfalls im Bereich der Bundesverwaltung. Dazu zählen nicht die Bundesfernstraßen, da die Lärminderungsplanung Immissionsschutzrecht ist und nicht zu deren Auftragsverwaltung zählt.

Da das Land für den Vollzug des BImSchG die Letztverantwortung trägt (Artikel 30, 83 GG), ist das EBA insoweit der Aufsicht durch die oberste Immissionsschutzbehörde des Landes unterstellt und dient dies der Gewährleistung des geschuldeten einheitlichen Vollzuges auf dem Gebiet eines Landes.

U
Vk

58. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47p Abs. 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47p Abs. 1 zu streichen.

Begründung:

Die Ermächtigung in Absatz 1 genügt nicht den rechtsstaatlichen Anforderungen des verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebots (Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 Grundgesetz). Die Formulierung "nähere Regelungen" bleibt völlig unverbindlich. Die Regelung ist daher zu streichen.

U

59. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47p Abs. 2 Nr. 1, 5, 9 und 14 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in § 47p Abs. 2 die Nummern 1, 5, 9 und 14 zu streichen.

Begründung:

Strategische Lärmkarten und Lärminderungspläne sind ein Verwaltungsinstrumentum ohne Außenwirkung. Zu ihrer Aufstellung wird kein formalisiertes Verfahren benötigt. Die Zusammenarbeit in Grenzgebieten und die Überwachung gegebenenfalls SUP-pflichtiger Pläne sind keine Besonderheiten solchen Ranges, dass eine gesonderte Regelung erforderlich würde.

U 60. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47p Abs. 2 Nr. 4 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47p Abs. 2 Nr. 4 wie folgt zu fassen:

"4. welche Kriterien oder Schwellenwerte für die Erfassung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Hauptverkehrsflughäfen sowie sonstigen Lärmquellen in Strategischen Lärmkarten maßgeblich sind,"

Begründung:

Klarstellung

U
V_k 61. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 47p Abs. 3 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 47p Abs. 3 zu streichen.

Begründung:

Die Länder benötigen keine - auch noch eingeschränkten - Verordnungsermächtigungen, um ihre ausführende Verwaltung anzuleiten. Hierzu sind nur Verwaltungsvorschriften erforderlich. Eine Beschränkung dieser Steuerungsfunktion der Länder ist verfassungsrechtlich nicht zulässig (vgl. Artikel 83 GG).