

02.02.05

U - Fz - Vk - Wi

## Verordnung der Bundesregierung

---

### **... Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Strategische Lärmkartierung - ... BImSchV)**

#### **A. Problem und Ziel**

Der vorliegende Entwurf einer Verordnung über die Strategische Lärmkartierung, mit dem Anforderungen an die Kartierung konkretisiert werden sollen, dient der weiteren Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI. EG Nr. L 189 S. 12 (Umgebungslärmrichtlinie), soweit über die gesetzlichen Regelungen hinaus vor allem nähere Bestimmungen zur Strategischen Lärmkartierung nach Artikel 7 der Richtlinie und auch weitere Regelungen zu den Artikeln 2, 3, 4 Abs. 2, 5 und 6 und den Anhängen I, II, IV und VI der Richtlinie erforderlich sind.

#### **B. Lösung**

Durch den Verordnungsentwurf werden die durch die Richtlinie vorgegebenen Anforderungen an die Strategische Lärmkartierung konkretisiert und weiter umgesetzt. Durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz bereits an die Umgebungslärmrichtlinie angepasst worden. Die Verankerung der weitergehenden Anforderungen in einer Bundes-Immissionsschutzverordnung ist deswegen zweckmäßig und sinnvoll.

#### **C. Alternativen**

Keine

## **D. Finanzielle Auswirkungen**

### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen durch die Verordnung über die Strategische Lärmkartierung keine zusätzlichen Kosten.

### **2. Vollzugaufwand**

Die inhaltlichen Vorgaben des Verordnungsentwurfes, die nach der Richtlinie erforderlich sind, betreffen insbesondere die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen. Die mit diesen Regelungen verbundene Kostenbelastung ist von den jeweils zuständigen Behörden zu tragen. Für die Strategische Lärmkartierung in Ballungsräumen werden schätzungsweise 10.600.000 € bis 17.800.000 € benötigt. Die Kosten für die Kartierung von Hauptverkehrsstraßen werden auf 21.500.000 € bis 41.200.000 € geschätzt. Die Kartierungskosten von bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken werden voraussichtlich 7.200.000 € bis 12.700.000 € betragen. Die Kosten zur Kartierung der Großflughäfen werden auf 240.000 € bis 370.000 € geschätzt (vergleiche zu ausführlichen Schätzungen der Kostenangaben und zu ihrer Erwirtschaftung, BR-Drs. 610/04 (Beschluss), S. 20, 21).

## **E. Sonstige Kosten**

Kosten für die Wirtschaft können insoweit entstehen, als bestimmte Infrastrukturunternehmen gesetzlich verpflichtet sind, die Daten für die Kartierung zur Verfügung zu stellen, sofern diese bei den zuständigen Behörden noch nicht ausreichend vorliegen. Die Kosten sind derzeit nicht abschätzbar.

Durch die Strategische Lärmkartierung können sich Synergie- und Einspareffekte in den Bereichen der Verkehrsentwicklungsplanung, Luftreinhalteplanung und Bauleitplanung (z.B. Verwendung der akustischen Berechnungen) ergeben. Mittelbar werden daher Kostenersparnisse für die öffentliche Hand erreicht.

**02.02.05**

**U - Fz - Vk - Wi**

**Verordnung**  
der Bundesregierung

---

**... Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Strategische Lärmkartierung - ... BImSchV)**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, den 4. Februar 2005

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Matthias Platzeck  
11055 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

... Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes  
(Verordnung über die Strategische Lärmkartierung - ... BImSchV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend sind das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder



**... Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Strategische Lärmkartierung – ... BImSchV) \***

Auf Grund des § 47m Abs. 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...), verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

**Abschnitt 1. Allgemeine Vorschriften**

**§ 1 Anwendungsbereich**

Diese Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm, dem Menschen ausgesetzt sind. Sie enthält inhaltliche und verfahrensrechtliche Anforderungen an Strategische Lärmkarten nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die bei der Aufstellung und Überarbeitung der Karten zu erfüllen sind.

**§ 2 Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten die Begriffe

1. Ballungsraum:

das Gebiet oder mehrere Gebietsteile einer Gemeinde oder mehrerer zusammenliegender Gemeinden mit insgesamt mehr als 100 000 Einwohnern und mit jeweils einer Bevölkerungsdichte von 1 000 Einwohnern oder mehr je Quadratkilometer bezogen auf das Gemeindegebiet bzw. den Gebietsteil, einschließlich der Gebietsteile mit einer geringeren Bevölkerungsdichte, wenn diese Gebietsteile dazu dienen, für den Ballungsraum eine geschlossene Fläche zu bilden;

2. Hauptlärmquelle:

---

\* Die Rechtsverordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.

eine Hauptverkehrsstraße, eine Haupteisenbahnstrecke, ein Hauptverkehrsflughafen oder eine sonstige Hauptlärmquelle;

3. Hauptverkehrsstraße:

eine Straße des überörtlichen Verkehrs oder auch eine sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;

4. Haupteisenbahnstrecke:

ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr;

5. Hauptverkehrsflughafen:

ein Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird), hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;

6. sonstige Hauptlärmquelle:

- a) eine Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 1,5 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, soweit nicht bereits von Nummer 3 erfasst,
- b) ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 15 000 Zügen pro Jahr, soweit nicht bereits von Nummer 4 erfasst,
- c) ein Schienenweg von Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes mit einem Verkehrsaufkommen von über 15 000 Zügen pro Jahr,
- d) ein Flugplatz für den zivilen Luftverkehr mit einem Verkehrsaufkommen von über 25 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird) von Flugzeugen, soweit nicht bereits von Nummer 5 erfasst,
- e) ein Industrie- oder Gewerbegebiet, auf dem sich eine oder mehrere Anlagen im Sinne der 4. BImSchV befinden, die in besonderer Weise geeignet sind, Umgebungslärm hervorzurufen,
- f) ein Hafen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung

von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr.

## **Abschnitt 2. Hauptlärmquellen und Ballungsräume**

### **§ 3 Mitteilung des Bestandes**

(1) Die nach § 471 Abs. 2 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zuständigen Behörden teilen der in Absatz 5 angegebenen Stelle zum 30. Juni 2005 den Bestand an

1. Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern,
  2. Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern,
  3. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern,
  4. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern,
  5. Hauptverkehrsflughäfen,
- mit.

(2) In gleicher Weise ist zum 31. Dezember 2008 der Bestand an

1. Ballungsräumen mit bis zu 250 000 Einwohnern,
  2. Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von bis zu 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern,
  3. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von bis zu 60 000 Zügen pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern,
- mitzuteilen. Ebenso ist zu diesem Zeitpunkt eine Erweiterung oder eine Verminderung gegenüber dem gemäß Absatz 1 mitgeteilten Bestand in den dort genannten Bereichen mitzuteilen.

(3) In gleicher Weise ist zum 30. Juni 2010 eine Erweiterung oder eine Verminderung gegenüber dem gemäß Absatz 2 mitgeteilten Bestand an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Hauptverkehrsflughäfen und Ballungsräumen sowie zum 30. Juni eines jeden fünften nachfolgenden Jahres eine Erweiterung oder eine Verminderung gegenüber dem nach Absatz 1 und 2 mitgeteilten Bestand mitzuteilen.

(4) Für die Mitteilungen nach den Absätzen 1 bis 3 ist entscheidend, ob die dort genannten Schwellenwerte jeweils in dem der Mitteilung vorangegangenen Kalenderjahr erreicht oder überschritten werden. Bei Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sind als Bestand die Abschnitte zwischen Knotenpunkten mitzuteilen, welche die Schwellenwerte erreichen oder überschreiten. Mehrere Abschnitte, die in ihrem gesamten Verlauf den Schwellenwert erreichen oder überschreiten, können zusammengefasst werden. Bei Ballungsräumen ist eine Erweiterung oder eine Verminderung des Bestandes mitzuteilen, wenn aufgrund des maßgeblichen Schwellenwertes die Abgrenzung des Ballungsraums vergrößert, verkleinert oder in sonstiger Weise verändert oder der Ballungsraum aus dem Bestand gestrichen werden muss.

(5) Stelle im Sinne des Absatzes 1 ist für

1. Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen: das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder eine davon benannte Stelle,
2. Ballungsräume: das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder eine davon benannten Stelle.

#### **§ 4 Beteiligung der Gemeinden**

(1) Die nach § 471 Abs. 1 Nr. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zuständige Behörde unterrichtet die Gemeinden, deren Gemeindegebiet von einem Ballungsraum erfasst werden soll oder deren Gemeindegebiet an einen Ballungsraum angrenzen soll, über die beabsichtigte Mitteilung nach § 3 Abs. 1 bis 3. Die Behörde gibt den betroffenen Gemeinden rechtzeitig Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Entwurf der Abgrenzung des

Ballungsraums innerhalb einer angemessenen Frist, so dass die Mitteilung des Bestandes an Ballungsräumen nach § 3 zu den dort genannten Terminen nicht beeinträchtigt wird.

(2) Für eine Mitteilung über die Erweiterung oder die Verminderung des Bestandes an Ballungsräumen gilt Absatz 1 entsprechend.

## **§ 5 Mitteilung der zuständigen Behörden**

(1) Die nach § 471 Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zuständigen Behörden teilen der nachfolgend angegebenen Stelle zum 18. Juli 2005 mit, welche Behörden für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten zuständig sind. Stelle im Sinne des Satzes 1 ist

1. das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder eine davon benannte Stelle für:

a) Hauptverkehrsstraßen und in Ballungsräumen auch sonstige Straßen im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe a,

b) Haupteisenbahnstrecken und in Ballungsräumen auch sonstige Bahnstrecken im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe b,

c) Hauptverkehrsflughäfen und in Ballungsräumen auch sonstige Flugplätze im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe d,

d) Häfen im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe f in Ballungsräumen,

2. das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder eine davon benannte Stelle für Industrie- oder Gewerbelände im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe e in Ballungsräumen.

(2) Die nach § 471 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zuständigen Behörden machen der Öffentlichkeit in ihrem Zuständigkeitsbereich zum 18. Juli 2005 ihre Zuständigkeit für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten bekannt.

**Abschnitt 3. Strategische Lärmkartierung****§ 6 Aufstellung von Strategischen Lärmkarten**

(1) Strategische Lärmkarten sind spätestens bis zum 30. Juni 2007 für die Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen aufzustellen, die gemäß § 3 Abs. 1 zu dem zum 30. Juni 2005 mitgeteilten Bestand gehören. Soweit Ballungsräume zu diesem Bestand gehören, gilt gleiches auch für sonstige Hauptlärmquellen in diesen Ballungsräumen.

(2) Strategische Lärmkarten sind spätestens bis zum 30. Juni 2012 für die Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen aufzustellen, die gemäß § 3 Abs. 2 und 3 zu dem zum 31. Dezember 2008 und 30. Juni 2010 mitgeteilten Bestand gehören. Soweit Ballungsräume zu diesem Bestand gehören, gilt gleiches auch für sonstige Hauptlärmquellen in diesen Ballungsräumen.

(3) Strategische Lärmkarten sind spätestens bis zum 30. Juni 2017 und ferner zum 30. Juni eines jeden fünften nachfolgenden Jahres für die Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen aufzustellen, die gemäß § 3 Abs. 3 zu dem zum 30. Juni 2015 beziehungsweise zum 30. Juni eines jeden fünften nachfolgenden Jahres mitgeteilten Bestand gehören. Soweit Ballungsräume zu diesem Bestand gehören, gilt gleiches auch für sonstige Hauptlärmquellen in diesen Ballungsräumen.

**§ 7 Überarbeitung von Strategischen Lärmkarten**

Eine Überarbeitung der Strategischen Lärmkarten nach § 47c Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist insbesondere erforderlich, wenn sich im Rahmen der Überprüfung eine großflächige Verschiebung in den Isophonenbändern um 3 dB(A) oder mehr ergibt oder in dem Gebiet, das von den Isophonenbändern nach § 8 Abs. 5 Nr. 3 umfasst wird, eine Veränderung der Zahl der betroffenen Menschen um 30 Prozent oder

mehr eintritt.

## § 8 Anforderungen an Strategische Lärmkarten

- (1) Die Aufstellung der Strategischen Lärmkarten hat getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm) auf der Grundlage der Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  zu erfolgen.
- (2) Die Strategischen Lärmkarten stellen die Lärmsituation in dem der Aufstellung vorangegangenen Kalenderjahr dar.
- (3) Strategische Lärmkarten müssen georeferenziert sein.
- (4) Alle Daten sind in einer Form vorzuhalten, die ihre digitale Weiterverarbeitung ermöglicht. Strategische Lärmkarten sind in elektronischer Form zu erstellen; sie müssen in körperlicher Form herstellbar sein.
- (5) Strategische Lärmkarten bestehen aus:
  1. einer graphischen Darstellung der Lärmsituation, ausgedrückt durch den  $L_{DEN}$  und den  $L_{Night}$ , nach Maßgabe des Absatzes 6,
  2. einer graphischen Darstellung der Überschreitung der in  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  umgerechneten Werte, nach Maßgabe des Absatzes 7,
  3. einer tabellarischen Angabe über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die durch den von Hauptlärmquellen hervorgerufenen Lärm belastet werden, wobei die Abschätzung nach Absatz 8 zu erfolgen hat,
  4. einer allgemeinen Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen, bei Straßen und Eisenbahnstrecken entsprechend den Abschnitten nach § 3 Abs. 4,
  5. einer Beschreibung der Umgebung: Ballungsräume (Lage, Größe, Einwohnerzahl), Dörfer, ländliche Gegend oder nicht ländliche Gegend, Flächennutzung, andere Hauptlärmquellen,

6. Angaben über durchgeführte und laufende Lärminderungspläne und –programme,
7. einer tabellarischen Angabe über die Gesamtfläche der Gebiete, die durch den von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen hervorgerufenen Lärm belastet werden, sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten, nach Maßgabe des Absatzes 9,
8. Angaben über die zuständigen Behörden für die Strategische Lärmkartierung.

In den Strategischen Lärmkarten können zusätzliche Texterläuterungen und Informationen verwendet werden.

(6) Die graphische Darstellung der Lärmsituation (Absatz 5 Satz 1 Nr. 1) ist wie folgt vorzunehmen:

1. Für den  $L_{DEN}$  sind die Belastungen in Isophonenbändern von 55 dB(A) bis weniger als 60 dB(A), von 60 dB(A) bis weniger als 65 dB(A), von 65 dB(A) bis weniger als 70 dB(A), von 70 dB(A) bis weniger als 75 dB(A) sowie 75 dB(A) oder mehr darzustellen.
2. Für den  $L_{Night}$  sind die Belastungen in Isophonenbändern von 50 dB(A) bis weniger als 55 dB(A), von 55 dB(A) bis weniger als 60 dB(A), von 60 dB(A) bis weniger als 65 dB(A), von 65 dB(A) bis weniger als 70 dB(A), sowie 70 dB(A) oder mehr darzustellen. Zusätzlich kann die Belastung in einem Isophonenband von 45 dB(A) bis weniger als 50 dB(A) dargestellt werden.

Für die Darstellung der Isophonenbänder sind die Farben analog der DIN 18005 Teil 2 zu verwenden.

(7) Die Überschreitung (Absatz 5 Satz 1 Nr. 2) der Werte von  $L_{DEN} = 65$  dB(A) und  $L_{Night} = 55$  dB(A) ist für die Prüfung der Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärminderungsplänen nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes von Bedeutung und daher durch einen entsprechenden Hinweis an den Isophonenlinien kenntlich zu machen.

(8) Die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen (Absatz 5 Satz 1 Nr. 3) ist separat für jede Lärmart anzugeben, bei Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen entsprechend den Abschnitten nach § 3 Abs. 4. Die Angaben sind

aufzugliedern entsprechend den in Absatz 6 angegebenen Isophonenbändern für die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ . Die Zahlenangaben sind auf 100 belastete Menschen zu runden.

(9) Die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (Absatz 5 Satz 1 Nr. 7) ist separat für jede Hauptverkehrsstraße, jede Haupteisenbahnstrecke und jeden Hauptverkehrsflughafen anzugeben. Die Angabe hat in Quadratkilometern zu erfolgen und ist aufzugliedern nach  $L_{DEN}$ -Werten von 55 dB(A) oder mehr, von 65 dB(A) oder mehr und von 75 dB(A) oder mehr. Gleiches gilt für die Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser. Bei der Zahlenangabe für Wohnungen ist auf 100 Wohnungen zu runden.

## § 9 Lärmindizes

(1) Der Tag-Abend-Nacht-Pegel (Day-Evening-Night)  $L_{DEN}$  in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung definiert:

$$L_{DEN} = 10 \lg \frac{1}{24} \left( 12 * 10^{\frac{L_{Day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{Evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{Night} + 10}{10}} \right)$$

Hierbei gilt:

1.  $L_{Day}$  ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Tage erfolgen.
2.  $L_{Evening}$  ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Abend erfolgen.
3.  $L_{Night}$  ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen in der Nacht erfolgen.

(2) Der Nacht-Pegel  $L_{Night}$  in Dezibel entspricht dem unter Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 genannten Dauerschallpegel.

(3) Für die Lärmindizes gilt:

1. Als „Tag“ gilt ein Zeitraum von 12 Stunden, der um 6.00 Uhr beginnt, als „Abend“ gilt ein Zeitraum von 4 Stunden, der um 18.00 Uhr beginnt, als „Nacht“ gilt ein Zeitraum von 8 Stunden, der um 22.00 Uhr beginnt.
2. Ein Jahr ist das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Kalenderjahr.

## § 10 Berechnungsverfahren

(1) Die  $L_{DEN}$ - und  $L_{Night}$ -Werte werden durch Berechnung bestimmt. Die Berechnungsverfahren für die Bereiche Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm haben den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu entsprechen, die für die Bereiche Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie für Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger konkretisiert werden können. Die Bundesregierung kann nach Anhörung der beteiligten Kreise allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen, in denen die Berechnungsverfahren für die Bereiche Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm geregelt werden.

(2) Die Berechnungspunkte zur Ermittlung von  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  für die Lärmbelastung in der Nähe von Gebäuden liegen in einer Höhe von 4 m über dem Boden.

(3) Für die Ermittlung der Belastetenzahlen nach § 8 Abs. 9 liegen die Berechnungspunkte auf der Gebäudefassade. Für diesen Fall wird die letzte Reflexion an der Gebäudefassade, auf der der Berechnungspunkt liegt, nicht berücksichtigt. Für die flächenmäßige Darstellung der Lärmbelastung nach § 8 Abs. 6 ist ein Raster von 10m mal 10m oder weniger zu Grunde zu legen.

(4) Für die Berechnung der Strategischen Lärmkarten ist das aus den Geländemodellen der Länder gebildete einheitliche Digitale Geländemodell für die Bundesrepublik Deutschland (DGM-Deutschland) zu verwenden. Das DGM-Deutschland wird den für die Aufstellung der Strategischen Lärmkarten zuständigen Bundes- und Landesbehörden zentral zur Verfügung gestellt. Liegen in den Ländern weitergehende geographische Daten vor, können diese ergänzend verwendet werden.

(5) Für die Berechnung sind für jede Lärmart dieselben Gebäude- und Einwohnerdaten zu verwenden. Gleiches gilt für sonstige Bauwerke auf dem Ausbreitungsweg.

#### **Abschnitt 4. Mitteilung und Verbreitung der Strategischen Lärmkarten**

##### **§ 11 Mitteilung über Strategische Lärmkarten**

Die nach § 471 Abs. 2 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zuständigen Behörden teilen zu den in § 6 Abs. 1 bis 3 aufgeführten Aufstellungsfristen

1. dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder einer davon benannten Stelle die Strategischen Lärmkarten für
  - a) Hauptverkehrsstraßen und in Ballungsräumen auch sonstige Straßen im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe a ,
  - b) Haupteisenbahnstrecken und in Ballungsräumen auch sonstige Bahnstrecken im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe b
  - c) Hauptverkehrsflughäfen und in Ballungsräumen auch sonstige Flugplätze im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe d,
  - d) Häfen im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe f in Ballungsräumen,
2. dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder einer davon benannten Stelle die Strategischen Lärmkarten für Industrie- oder Gewerbegebiete im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe e in Ballungsräumen mit.

**§ 12 Verbreitung von Informationen über Strategische Lärmkarten**

(1) Die nach § 47k des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderliche Verbreitung von Strategischen Lärmkarten in der Öffentlichkeit soll in Ausfertigungen erfolgen, die eine für die Öffentlichkeit verständliche Darstellung und leicht zugängliche Formate aufweisen. Erforderlichenfalls ist eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Für die Verbreitung sollen, soweit vorhanden, elektronische Kommunikationsmittel verwendet werden.

(2) Die Anforderungen an die Verbreitung in der Öffentlichkeit können auch dadurch erfüllt werden, dass Verknüpfungen zu Internet-Seiten eingerichtet werden, auf denen die zu verbreitenden Strategischen Lärmkarten zu finden sind.

**Abschnitt 5. Schlussvorschriften****§ 13 Eingangsdaten bestehender Lärmkarten**

Eingangsdaten aus bestehenden Lärmkarten, die am [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] vorlagen, können für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten verwendet werden. Die Eingangsdaten dürfen nicht älter als drei Jahre sein.

**§ 14 Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## **Begründung**

### **A. Allgemeines**

#### **I. Zielsetzung und wesentlicher Inhalt des Verordnungsentwurfes**

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf soll die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EG Nr. L 189 S. 12 (Umgebungslärmrichtlinie), insoweit in deutsches Recht umgesetzt werden, wie über die Regelungen des [vom Deutschen Bundestag am 28. Oktober 2004 beschlossenen] Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (BGBl. I S. ... ) hinaus vor allem nähere Bestimmungen zur Strategischen Lärmkartierung nach Artikel 7 der Richtlinie und auch weitere Regelungen zu den Artikeln 2, 3, 4 Abs. 2, 5 und 6 und den Anhängen I, II, IV und VI der Richtlinie erforderlich sind. Neben der rechtlichen Umsetzung sind diese Umsetzungsvorschriften auch erforderlich, um die Durchführung der Strategischen Lärmkartierung entsprechend den in Artikel 7 der Richtlinie genannten Fristen stufenweise bis zum 30. Juni 2007 und 30. Juni 2012 einzuleiten.

Auf den wesentlichen Inhalt des Verordnungsentwurfs wird im Zusammenhang mit der Darstellung der jeweiligen Richtlinienumsetzung eingegangen.

#### **II. Umsetzung der Strategischen Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie**

##### **1. Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und wesentlicher Inhalt der Umgebungslärmrichtlinie zur Strategischen Lärmkartierung**

Die Umgebungslärmrichtlinie verfolgt das Ziel, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern (Artikel 1 Abs. 1). Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt

werden:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden,
- Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
- Aufstellung von Aktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu mindern und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erhalten.

Der Richtlinie liegt damit auf europäischer Ebene erstmalig ein immissionsbezogener Regelungsansatz für die Lärmbekämpfung zugrunde.

Die Richtlinie sieht ein stufenweises Vorgehen in den Mitgliedstaaten vor. Als erstes ist die Richtlinie bis zum 18.07.2004 in innerstaatliches Recht umzusetzen und sind der Europäischen Kommission die innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu notifizieren (Artikel 14). Sodann ist die Anwendung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften an eine festgelegte Abfolge und verschiedene Fristen und zeitliche Perioden gebunden, die hinsichtlich der erstmaligen Aufstellung und der weiteren Aktualisierung von Strategischen Lärmkarten und daran anschließend von Aktionsplänen einzuhalten sind.

Für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten (Artikel 7) bedeutet dies vor allem, dass bis zum 30.06.2007 die erste Stufe der Kartierung durchzuführen ist; bis zum Ablauf dieser Frist haben die zuständigen Vollzugsbehörden somit Zeit, die auf diesen Richtlinienbestimmungen beruhenden innerstaatlichen Regelungen in der Praxis zur Anwendung zu bringen. Entsprechendes gilt zum 30.06.2012 für die zweite Stufe der Kartierung. Nach Einleitung der Strategischen Lärmkartierung auf diesen beiden Stufen folgen alle fünf Jahre weitere Stufen der Kartierung, wobei es jeweils um neu hinzugekommene Lärmquellen sowie um die Überprüfung und ggf. Aktualisierung bestehender Karten geht.

Zur wesentlichen Bedeutung der Inhalte der Richtlinie wird grundsätzlich auf die Darstellung in der Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, BR Drs. 610/04, verwiesen. Soweit es die Strategische Lärmkartierung anbelangt, bedeuten die Inhalte der

Richtlinie im Einzelnen:

**a) Verwendung gemeinsamer Lärmindizes und Berechnungsverfahren**

Die Verwendung europaweit gemeinsamer Lärmindizes, die zur Beurteilung von lärmbedingten allgemeinen Belästigungen und von Schlafstörungen dienen sollen, ist durch die Einführung der Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  vorgegeben (Artikel 5 i.V.m. Anhang I). Bei  $L_{DEN}$  handelt es sich um einen über die A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel  $L_{Day}$ ,  $L_{Evening}$  und  $L_{Night}$  definierten Tag-Abend-Nacht-Pegel, der einen Indikator für die Belästigung darstellt. Bei dem Index  $L_{Night}$  handelt es sich um einen Nachtlärmindex, über dessen Höhe Aussagen über Schlafstörungen gemacht werden können. Der Wert der Lärmindizes lässt sich entweder durch Berechnung oder Messung (Beurteilungszeitraum: 1 Jahr) bestimmen, wobei die Berechnung in der Regel leichter und kostengünstiger durchzuführen ist. Beide Lärmindizes dienen zur Ausarbeitung und Überprüfung Strategischer Lärmkarten.

Im Hinblick auf die Verwendung der von der Richtlinie eingeführten Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  (Artikel 5 und Anhang I) für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten können die Mitgliedstaaten bestehende nationale Bewertungsmethoden für Lärmindizes so lange anwenden, bis die Anwendung gemeinsamer Bewertungsmethoden von der Europäischen Kommission verbindlich im Verfahren nach dem Beschluss 1999/468/EG vorgeschrieben wird (Artikel 6 und Anhang II). In diesem Fall müssen die Berechnungsverfahren an die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  angepasst werden. Weiterhin müssen die Mitgliedstaaten nachweisen, dass die Ergebnisse mit denen gleichwertig sind, die mit den empfohlenen vorläufigen Berechnungsmethoden nach Abschnitt 2.2 des Anhangs II erzielt werden.

Für die akustische Planung (z.B. im Rahmen der Lärminderungsplanung oder für Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen) oder die Festlegung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität können die Mitgliedstaaten andere Lärmindizes als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  verwenden, so dass bestehende nationale Lärmindizes für diese Berechnungen genutzt werden können.

**b) Aufstellung von Strategischen Lärmkarten**

Die Mitgliedstaaten haben Strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie für Ballungsräume (insbesondere für Lärm aus folgenden Lärmquellen: Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flughäfen, Industriegelände einschließlich Häfen) aufzustellen (Artikel 7 i.V.m. Anhang IV). Die Lärmkarten dienen der umfassenden Darstellung des Lärms anhand der Lärmindizes.

Unter einem „Ballungsraum“ versteht die Richtlinie ein Gebiet mit einer Bevölkerung von über 100.000 Einwohnern und mit einer solchen Bevölkerungsdichte, dass es als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet werden kann (Artikel 3 lit. k). Um eine „Hauptverkehrsstraße“ handelt es sich nach der Richtlinie, wenn das Verkehrsaufkommen einer nationalen, regionalen oder grenzüberschreitenden Straße über 3 Millionen Kfz pro Jahr beträgt (Artikel 3 lit. n). Von einer „Haupteisenbahnstrecke“ spricht die Richtlinie bei einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr (Artikel 3 lit. o). Ein „Großflughafen“ im Sinne der Richtlinie weist ein Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr auf (Artikel 3 lit. p).

Die Aufstellung der Strategischen Lärmkarten hat nach Maßgabe einer zeitlichen Stufung zu erfolgen. Auf einer ersten Stufe sind bis zum 30.06.2007 Lärmkarten für die größeren Lärmquellen und bis zum 30.06.2012 für die kleineren Lärmquellen aufzustellen. Auf weiteren Stufen sind bei Vorliegen der Voraussetzungen alle fünf Jahre Lärmkarten für neu hinzugekommene Lärmquellen aufzustellen und darüber hinaus bestehende Lärmkarten zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

Die Strategischen Lärmkarten müssen den Mindestanforderungen nach Anhang IV der Richtlinie genügen.

**c) Information der Öffentlichkeit**

Die Öffentlichkeit ist im Vorfeld der Lärmkartierung über die Behörden zu informieren, die für die Aufstellung der Strategischen Lärmkarten zuständig sind (Artikel 4 Abs. 2). Die Öffentlichkeit ist ferner über die Strategischen Lärmkarten in Übereinstimmung mit der Richtlinie 90/313/EWG über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt zu informieren (Artikel 9 i.V.m. Anhang IV und V).

**d) Erfassung von Daten, Berichtspflichten**

Die Erfassung von Daten über den Umgebungslärm und die Ausarbeitung entsprechender Berichte sollen als Grundlage für die Ausgestaltung der weiteren Gemeinschaftspolitik dienen (Artikel 10 und 11). Zu diesem Zweck haben die Mitgliedstaaten bestimmte Informationen aus den Strategischen Lärmkarten der Europäischen Kommission zu übermitteln.

**2. Umsetzungsbedarf**

Die Umgebungslärmrichtlinie bedarf zur Umsetzung in deutsches Recht neuer Rechtsvorschriften, da noch keine ausreichenden Vorschriften vorhanden sind (siehe hierzu BR Drs. 610/04). Insbesondere auch im Hinblick auf die Strategische Lärmkartierung ergibt sich folgender Umsetzungsbedarf:

**a) Stand der Lärmkartierung im geltenden Recht**

Zentrale Vorschrift für die Lärminderungsplanung und damit auch für die Erfassung der Lärmbelastung ist der bisherige § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Daneben enthalten aber auch noch andere Vorschriften innerhalb und außerhalb des Immissionsschutzrechts Regelungen, die zwar nicht auf eine umfassende Lärminderungsplanung, so aber doch auf eine Lärminderung in der Fachplanung und/oder auf eine Lärmkartierung oder Erfassung der Lärmbelastung bei einzelnen

Lärmquellen hinauslaufen.

**aa) Kommunale Lärmkartierung**

Im Rahmen des bisherigen § 47a BImSchG haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden die Lärmbelastung durch einwirkende Geräuschquellen zu erfassen und ihre Auswirkungen festzustellen. Die Anforderungen werden durch die vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) vorgelegte Musterverwaltungsvorschrift (Muster-VV) von 1992 konkretisiert. Danach müssen Schallimmissionspläne (vorhandene Belastung), Immissionsempfindlichkeitspläne (Immissionswerte) und Konfliktpläne (arithmetische Differenz der Über- und Unterschreitungen der Richt- bzw. Grenzwerte) erstellt werden. In den Plänen wird der Lärm für jeden Geräuschemittenten getrennt erfasst. Diese getrennte Erfassung ist bedingt durch die verschiedenen Regelwerke und Berechnungsmethoden, die je nach Geräuschart unterschiedlich sind: Richtlinie für den Lärmschutz an Strassen (RLS-90), Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03), Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB), Anhang TA Lärm: Ermittlung der Geräuschimmissionen. Weiterhin wird nach der Tages- und Nachtzeit differenziert. Die Beurteilungszeiträume betragen grundsätzlich für den Tag 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und für die Nacht 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr.

**bb) Lärmkartierung bei Straßen, Eisenbahnstrecken**

Eine spezielle gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmkarten für Straßen oder Eisenbahnstrecken gibt es bislang nach der 16. BImSchV im Bundesrecht nicht.

Für die Lärminderung an bestehenden Verkehrswegen gibt es im Immissionsschutzrecht oder auch im Verkehrsrecht ebenfalls keine gesetzlichen Vorgaben.

Seit dem Jahre 1978 kann aber aufgrund haushaltsrechtlicher Regelung Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen - Lärmsanierung – durchgeführt werden. Insoweit muss die Lärmbelastung erfasst werden. Für Straßen in der Baulast von Ländern und Gemeinden ist die Lärmsanierung und somit die Erfassung von Daten über die Lärmbelastung nicht

einheitlich geregelt. Teilweise haben die Länder und Gemeinden eigene Förderprogramme zur Lärmsanierung aufgelegt.

Gleiches gilt für den Bereich Schiene: Für den Bereich der Schiene gibt es seit dem Jahre 1999 aufgrund haushaltsrechtlicher Regelung ein Sofortprogramm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. Für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Bahnbereich sind hohe Beurteilungspegel und hohe Bevölkerungsdichten in unmittelbarer Nachbarschaft der Bahnstrecke Voraussetzung; die Streckenabschnitte werden in einer Prioritätenliste erfasst.

Die Erfassung der Lärmbelastung für Zwecke der Lärmsanierung unterliegt jedoch anderen Anforderungen als die Strategische Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie und kann von daher für diesen Zweck nicht herangezogen werden.

Für beide Verkehrsträger – sowohl Schiene als auch Straße – ist die vorhandene Datenlage unterschiedlich. Nach Angaben der Deutschen Bahn existiert für den Bereich ihrer Schienenstrecken seit kurzem die Möglichkeit, Lärmkarten zu erstellen, die allerdings eine freie Schallausbreitung entlang der Bahnstrecken zugrunde legt. Für den Bereich der Straße stellt sich die Situation aufgrund der verschiedenen Baulastträger sehr unterschiedlich dar. Grundsätzlich kann aber vorhandenes Datenmaterial für verschiedene Lärmberechnungen aus den Bereichen Straße und Schiene als Grundlage für die Strategische Lärmkartierung herangezogen werden.

### **cc) Lärmkartierung bei Flughäfen**

Für Flughäfen sind nach dem Fluglärmgesetz von 1971 Lärmschutzbereiche festzusetzen. Die Lärmschutzbereiche sind bei wesentlichen Veränderungen der Lärmbelastung neu festzusetzen. Spätestens zehn Jahre nach der letzten Festsetzung ist eine Überprüfung vorzunehmen. Karten und Pläne sind Bestandteil der Festsetzung. In den Lärmschutzbereichen kommen Beschränkungen der baulichen Nutzung sowie Schallschutzanforderungen zur Anwendung. Ferner sind Entschädigungs- und

Erstattungsansprüche für die Betroffenen eingeräumt.

**b) Umsetzungsbedarf aufgrund der Umgebungslärmrichtlinie**

Der Weg, den die deutsche Gesetzgebung für die Erfassung der Lärmbelastung verfolgt hat, ist in wesentlichen Teilen ein anderer als der, der nach den Regelungsansätzen der Umgebungslärmrichtlinie für die Umsetzung in deutsches Recht einzuschlagen ist.

**aa) Vergleich der Regelungsansätze**

Die Lärmkartierung nach dem bisherigen § 47a BImSchG weist erhebliche Unterschiede gegenüber der Strategischen Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie auf. § 47a Abs. 1 BImSchG betrifft lediglich „Gebiete“, in denen „schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche“ hervorgerufen werden oder zu erwarten sind. Die Richtlinie greift demgegenüber Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie Ballungsräume auf, und zwar unabhängig von vorhandenen oder zu erwartenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten ist insoweit unbedingte Pflicht.

In der Praxis wird als „Gebiet“ im Sinne des bisherigen § 47a Abs. 1 BImSchG in der Regel eine Fläche verstanden, die auf Gemeindeebene angesiedelt ist. Dabei werden solche Gebiete aufgegriffen, in denen auch ein Lärminderungsplan nach Absatz 2 des § 47a BImSchG aufgestellt werden soll, also „Wohngebiete und andere schutzwürdige Gebiete“. Praktisch wird damit die Lärmkartierung vornehmlich für Wohngebiete durchgeführt. Die Aufstellung eigenständiger Karten für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen im Sinne der Richtlinie ist nach dem bisherigen § 47a Abs. 1 BImSchG nicht explizit erforderlich.

**bb) Einzelne Regelungsunterschiede**

Neben den angeführten grundsätzlichen Unterschieden zwischen der

Umgebungslärmrichtlinie und insbesondere dem Instrumentarium des bisherigen § 47a BImSchG sind auch Unterschiede in einzelnen Punkten für die Lärmkartierung von Bedeutung:

- Regelungsgegenstand

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in seiner bisherigen Fassung klammert Flughäfen und auch bestehende Verkehrswege aus seinen Regelungen aus; allein über die Begrifflichkeit des bisherigen § 47a BImSchG, in dem es heißt, „die einwirkenden Geräuschquellen sind zu erfassen“, gelangen die Immissionen auch von Flughäfen und bestehenden Verkehrswegen in die Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG und damit auch in die Erfassung des Umgebungslärms. Zentraler Regelungsgegenstand der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume. Daher besteht im deutschen Recht ein Umsetzungsbedarf, dem Rechnung getragen werden muss.

- Berechnungsmethoden

Die Lärmkartierung sowohl nach dem bisherigen § 47a BImSchG als auch nach der Umgebungslärmrichtlinie trennt die einzelnen Geräuschemittenten voneinander; es existieren unterschiedliche Berechnungsmethoden. Zwar können die nationalen Methoden bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zunächst beibehalten werden. Allerdings muss eine Anpassung der nationalen Berechnungsmethoden an die in Anhang I der Richtlinie definierten Indizes erfolgen. Weiterhin müssen die angepassten Berechnungsmethoden zu Ergebnissen führen, die denen gleichwertig sind, die mit den empfohlenen vorläufigen Methoden (Interimsmethoden) nach Abschnitt 2.2 des Anhangs II erzielt werden. Erst nach der ersten Lärmkartierung bis zum Jahre 2007 sollen die Interimsmethoden durch harmonisierte Berechnungsmethoden für die verschiedenen Emittenten ersetzt werden. Hierzu wird auf EU-Ebene an einheitlichen Berechnungsmethodiken für alle Emittenten gearbeitet (Projekte Harmonoise / Imagine).

- Betroffenzahlen

In den Strategischen Lärmkarten ist nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie die

geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, an deren Fassade die Belastung in von der Richtlinie vorgegebenen Isophonenbändern liegt, anzugeben (Betroffenzahlen). Dies geht über die Regelung der Lärminderungsplanung nach dem bisherigen § 47a BImSchG hinaus und kann erhebliche Folgen für die Datenermittlung auf der Vollzugsebene haben, da die Daten nach bisherigem Kenntnisstand in der benötigten Form noch nicht vorliegen.

- Information der Öffentlichkeit

Gegenüber der Lärminderungsplanung nach dem bisherigen § 47a BImSchG stellt nach der Umgebungslärmrichtlinie die Information der Öffentlichkeit über Strategische Lärmkarten, auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien, ein neues Element dar (Artikel 9).

- Dosis-Wirkungs-Relationen

Die Umgebungslärmrichtlinie nimmt in Aussicht, dass für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung Dosis-Wirkungs-Relationen verwendet werden sollen (Anhang III zu Artikel 6 Abs. 3), und zwar vor allem für Belästigungen (tagsüber) und Schlafstörungen (nachts). Diese Dosis-Wirkungs-Relationen liegen zur Zeit aber noch nicht vor; sie können durch künftige Änderungen des Anhangs III eingeführt werden.

### **3. Konzeption der Umsetzung der Strategischen Lärmkartierung in deutsches Recht**

Auf die Konzeption der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht wird bereits übergreifend im Rahmen der Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, BR Drs. 610/04, eingegangen. Im Hinblick auf die Strategische Lärmkartierung ist von Bedeutung, dass mit dem o.g. Gesetz statt eines quellenbezogenen Regelungsansatzes ein schutzgutbezogener Regelungsansatz gewählt worden ist, der durch eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eine einheitliche und weitere Zersplitterung des Lärmschutzrechts vermeidende Umsetzung im gesamten Anwendungsbereich der

Umgebungslärmrichtlinie gewährleistet. Vor diesem Hintergrund soll dieser Ansatz auch insoweit für die Strategische Lärmkartierung zum Tragen kommen, wie die Umsetzung der diesbezüglichen Richtlinienvorgaben erst durch Erlass dieser Rechtsverordnung bewirkt werden muss.

Durch den mit dem o.g. Gesetz neu eingeführten § 47c BImSchG werden die Richtlinienvorgaben zur Strategischen Lärmkartierung insoweit in deutsches Recht umgesetzt, wie sie die grundsätzliche Verpflichtung zur Kartierung betreffen und wesentlich sind, um dem Parlamentsvorbehalt Rechnung zu tragen. Die näheren Vorgaben, insbesondere die inhaltlichen Vorgaben für die Kartierung (Anhang IV i.V.m. VI) und die Vollzugsfristen für die Kartierung (Artikel 7 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1) sowie in diesem Zusammenhang die Regelungen zu dem Geltungsbereich (Artikel 2), den Begriffsbestimmungen (Artikel 3), den Mitteilungspflichten (Artikel 4 Abs. 2), den Lärmindizes (Artikel 5 und Anhang I) und den Bewertungsmethoden (Artikel 6 und Anhang II) sollen durch diese Rechtsverordnung umgesetzt werden.

#### **4. Wesentlicher Inhalt des Verordnungsentwurfs**

Nachdem mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm eine Umsetzung von Artikel 4 Abs. 1, Artikel 7 bis 9 und Artikel 10 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie schon insoweit in deutsches Recht erfolgt, wie eine Regelung der wesentlichen Inhalte auf formalgesetzlicher Ebene erforderlich ist, betrifft der Verordnungsentwurf vor allem die weitere Umsetzung, indem nähere Regelungen zur Strategischen Lärmkartierung nach Artikel 7 der Richtlinie getroffen werden.

Der Verordnungsentwurf dient daneben auch der Umsetzung von weiteren Artikeln, die für die Strategische Lärmkartierung von Bedeutung sind, so vor allem von Artikel 2 und 3 zum Anwendungsbereich und zu den Begriffsbestimmungen, Artikel 4 Abs. 2 zur Information der EU-Kommission und der Öffentlichkeit über die zuständigen Behörden, Artikel 5 und 6 sowie der Anhänge I, II, IV und VI zu den Lärmindizes und den Berechnungsmethoden.

Nähere Regelungen werden auch zur Umsetzung von Artikel 9 zur Information der Öffentlichkeit über Strategische Lärmkarten getroffen.

Die zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie vorgesehene Verordnung über die Strategische Lärmkartierung bezieht sich im Wesentlichen auf die Einführung von

- Regelungen über den Anwendungsbereich und die Begriffsbestimmungen,
- Regelungen über die Mitteilung des Bestandes von Hauptlärmquellen und Ballungsräumen sowie der zuständigen Behörden an den Bund,
- Regelungen über die Aufstellung sowie die Überprüfung und Überarbeitung von Strategischen Lärmkarten,
- Regelungen über Anforderungen an Strategische Lärmkarten, insbesondere über Lärmindizes und Berechnungsverfahren,
- Regelungen über die Information der Öffentlichkeit über Strategische Lärmkarten,
- Regelungen über die Mitteilung von Informationen aus den Strategischen Lärmkarten an den Bund.

## **5. Verordnungsermächtigungen**

Die Verordnung über die Strategische Lärmkartierung stützt sich auf die Verordnungsermächtigung des mit dem o.g. Gesetz neu eingeführten § 47m BImSchG. Nach Absatz 1 dieser Vorschrift ist die Bundesregierung ermächtigt, zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie nähere Regelungen durch Rechtsverordnung zu treffen. Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung werden durch Bezug auf die Richtlinie in ihrer Fassung vom 25. Juni 2002 bestimmt. Da die Richtlinie hinreichend bestimmt und unbedingt gefasst ist, können aus ihr die erforderlichen näheren Regelungen unmittelbar abgeleitet werden.

Nach Absatz 2 dieser Vorschrift ist die Bundesregierung ermächtigt, darüber hinausgehend durch Rechtsverordnung vorzuschreiben, dass zum Zweck der Ermittlung und Bekämpfung von Umgebungslärm Lärmkarten und Lärminderungspläne bestimmten Anforderungen genügen müssen, die im einzelnen nach Inhalt und Ausmaß in den Nummern 1 bis 14 des

Absatzes 2 angegeben sind. Auf diese Verordnungsermächtigung können

- teilweise die Regelungen über die Begriffsbestimmungen für Ballungsräume und sonstige Hauptlärmquellen (§ 47m Abs. 2 Nr. 3 und 4 BImSchG),
- die Regelungen über die Beteiligung der Gemeinden bei der Abgrenzung der Ballungsräume (§ 47m Abs. 2 Nr. 3 BImSchG),
- teilweise die Regelungen über die Anforderungen an Strategische Lärmkarten (§ 47m Abs. 2 Nr. 2 BImSchG),

gestützt werden, soweit sie nicht bereits unmittelbar aus der Umgebungslärmrichtlinie ableitbar sind und ihre Ermächtigungsgrundlage in Absatz 1 des § 47m BImSchG finden können. Bei entsprechendem Bedarf könnten zukünftig weitere Regelungen auf Absatz 2 des § 47m BImSchG gestützt werden.

### **III. Alternativen**

Der Verordnungsentwurf dient der weiteren Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EG Nr. L 189 S. 12, in deutsches Recht. Die Vorgaben der Richtlinie erfordern eine solche Umsetzung. Eine Nichtumsetzung der Vorgaben könnte Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland gemäß den Artikeln 226 bis 228 des EG-Vertrages zur Folge haben. Alternativen sind daher nicht gegeben.

### **IV. Kosten**

#### **a) Kosten für die öffentlichen Haushalte**

Zu ausführlichen Schätzungen der durch die Kartierung verursachten Kosten und ihrer Erwirtschaftung wird auf die Darstellung in der Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, BR Drs. 610/04, verwiesen.

Zusammenfassend wird in nachfolgender Tabelle eine Übersicht über die voraussichtlichen

Kosten gegeben, wie sie aufgrund einer Kostenschätzung auch in der BR Drs. 610/04 enthalten ist:

bis Juni 2007	Minimum	Maximum
Ballungsräume	5.000.000 €	8.300.000 €
Hauptverkehrsstraßen	11.200.000 €	21.500.000 €
Haupteisenbahnstrecken	2.200.000 €	3.900.000 €
Großflughäfen	200.000 €	300.000 €
Summe	18.600.000 €	34.000.000 €
bis Juni 2012	Minimum	Maximum
Ballungsräume	5.600.000 €	9.500.000 €
Hauptverkehrsstraßen	10.300.000 €	19.700.000 €
Haupteisenbahnstrecken	5.000.000 €	8.800.000 €
Großflughäfen	40.000 €	70.000 €
Summe	20.940.000 €	38.070.000 €
	Minimum	Maximum
Gesamtsumme	39.540.000 €	72.070.000 €

lt. unveröffentlichter Studie zur „Abschätzung des Aufwandes für die Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Ergänzend zu diesen Kostenangaben liegt eine Schätzung des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) vor, in der die Kosten für die Kartierung in Ballungsräumen im Bundesdurchschnitt auf 1,00 € bis 2,00 € pro Einwohner sowie in Nordrhein-Westfalen auf 1 € pro Einwohner geschätzt werden. Die Spannbreite der dem Durchschnitt zugrunde liegenden Einzelangaben beträgt 0,4 € bis 11,4 € pro Einwohner. Die Spannbreite lässt die Schwierigkeit erkennen, zu zutreffenden Kostenangaben für die Strategische Lärmkartierung zu kommen.

**b) Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen**

Zu Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen, die durch die Kartierung verursacht werden, wird grundsätzlich auf die Darstellung in der Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, BR Drs. 610/04, verwiesen. Zusammenfassend ist darauf hinzuweisen, dass die Kartierung eine öffentliche Aufgabe ist, die durch verschiedene Behörden wahrgenommen wird. Insoweit entstehen Kosten für die Wirtschaft nur, wenn Infrastrukturunternehmen (Betreiber von Schienenbahnen, Verkehrsflughäfen und Industrie- und Gewerbeanlagen) unter der Voraussetzung, dass die bei den Behörden vorliegenden Daten zur Berechnung noch nicht ausreichend sind, verpflichtet sind, die benötigten Daten zu erheben und zur Verfügung zu stellen.

**B. Zu den einzelnen Vorschriften****Zu § 1 (Anwendungsbereich)**

Die vorgesehene Regelung des § 1 zum Anwendungsbereich dient mit ihrem Satz 1 der Umsetzung von Artikel 2 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie. Indem der Anwendungsbereich der Verordnung auf die Kartierung von Umgebungslärm bezogen wird, soll einleitend deutlich gemacht werden, dass die Verordnung nicht auf die Erfassung von Lärm schlechthin ausgerichtet ist, sondern dass sie den Lärm im Freien und seine Kartierung betrifft.

Mit Satz 2 der Regelung wird – wie üblicherweise in Immissionsschutzverordnungen – der Regelungsgehalt der Verordnung kurz angesprochen.

**Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)**

Die vorgesehene Regelung des § 2 zu den Begriffsbestimmungen dient der Umsetzung von Artikel 3 sowie von Anhang IV Nr. 3 der Umgebungslärmrichtlinie.

Die Nummern 1 und 3 bis 5 setzen die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 lit. k, n, o und p um. Andere Begriffsbestimmungen werden teilweise durch den Regelungsgehalt der vorgesehenen Regelungen der §§ 3 ff. umgesetzt. Teilweise sind weitere Begriffsbestimmungen für die Strategische Lärmkartierung nicht relevant, so dass sich im vorliegenden Regelungszusammenhang eine Umsetzung erübrigt. Mit Nummer 6 werden Begriffsbestimmungen vorgenommen, um vor allem in den in Anhang IV Nr. 3 der Umgebungslärmrichtlinie genannten Bereichen Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr und Flugverkehr sowie Industriegelände sonstige Hauptlärmquellen zu benennen, die nach dem neuen § 47c Abs. 1 Nr. 2 BImSchG in Ballungsräumen einer Strategischen Lärmkartierung unterliegen.

Nummer 1 bestimmt den Begriff des Ballungsraums. Zunächst werden durch die Begriffsbestimmung Gemeinden mit mehr als 100.000 EW und mit einer Bevölkerungsdichte von 1.000 EW oder mehr je Quadratkilometer als Ballungsraum erfasst, da davon auszugehen ist, dass solche Gemeinden einen städtischen Charakter im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie aufweisen und somit relevant für die Strategische Lärmkartierung sind. Die weitergehende Begriffsbestimmung, die neben dem Gebiet einer einzelnen Gemeinde auch auf das Gebiet mehrerer zusammenliegender Gemeinden abstellt, trägt dem Umstand Rechnung, dass die Umgebungslärmrichtlinie nicht einzelne Großstädte mit jeweils mehr als 100.000 EW als Ballungsraum definiert, sondern darunter Gebiete mit einer bestimmten Bevölkerungs- und Bebauungsverdichtung versteht.

Weil solche Ballungsräume aber auch nicht notwendigerweise mit dem Gebiet einer oder mehrerer Gemeinden in ihren politischen Grenzen gleichzusetzen sind, kommt in der Begriffsbestimmung noch ein weiteres Begriffselement hinzu, das gewährleistet, dass einige Großstädte nicht aus der Begriffsbestimmung herausfallen, nur weil sie politische Gemeindegrenzen weit im Umland aufweisen und dadurch die durchschnittliche Bevölkerungsdichte das o.g. Kriterium nicht erfüllt. Neben dem Gemeindegebiet wird in der Begriffsbestimmung deshalb darauf abgestellt, dass auch mehrere Gebietsteile einer Gemeinde oder mehrerer zusammenliegender Gemeinden mit insgesamt mehr als 100.000

EW und mit jeweils einer Bevölkerungsdichte von 1.000 EW oder mehr je Quadratkilometer für die Bildung eines Ballungsraums relevant sind. Dadurch werden auch die angesprochenen Großstädte mit weitem Umland insoweit erfasst, wie ihr Kerngebiet die Kriterien erfüllt. Für den Fall, dass nach Berücksichtigung der Gebiete bzw. Gebietsteile mit mehr als 1.000 Einwohnern je Quadratkilometer der gebildete Ballungsraum „Lücken“ innerhalb seiner äußeren Abgrenzung aufweist und somit der Ballungsraum keine geschlossene Fläche bildet, sieht die Begriffsdefinition weiterhin vor, dass Gebiete bzw. Gebietsteile mit einer geringeren Bevölkerungsdichte zur Schließung dieser innerhalb des Ballungsraums gelegenen Flächen herangezogen werden. Ein „Abrunden“ der äußeren Grenzen des Ballungsraums unterfällt dieser Regelung nicht.

Das Kriterium für die Bevölkerungsdichte lehnt sich an die Begriffsbestimmung in der 22. BImSchV an. Die mittlere Dichte der in Deutschland vorhandenen Städte mit mehr als 250.000 EW beträgt 2.180 EW/km<sup>2</sup>, die mittlere Dichte der 56 Städte mit mehr als 100.000 EW beträgt 1.388 EW/km<sup>2</sup>. Mit der Vorgabe eines Dichtekriteriums von 1.000 EW/km<sup>2</sup> ist deshalb gewährleistet, dass außer den eigentlichen Großstädten auch andere Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte einen Ballungsraum darstellen können und so den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie entsprochen wird.

Nummer 2 führt den Begriff „Hauptlärmquelle“ als Oberbegriff für die Begriffe „Hauptverkehrsstraße“, „Haupteisenbahnstrecke“, „Hauptverkehrsflughafen“ und „sonstige Hauptlärmquelle“ ein, die in den Nummern 3 ff. bestimmt werden. Der Begriff wird in der Verordnung verschiedentlich verwendet und dient der sprachlichen Vereinfachung.

Nummer 3 bestimmt den Begriff „Hauptverkehrsstraße“, indem - neben dem identischen Schwellenwert - die europäischen Formulierungen der innerstaatlichen Begrifflichkeit angepasst werden. Unter die Hauptverkehrsstraßen fallen insofern Bundesfernstraßen und Straßen nach Landesrecht, wenn sie ein Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufweisen. Im Hinblick auf die grenzüberschreitenden Straßen ist von Bedeutung, dass es sich insoweit auch um örtliche Straßen handeln kann.

Nummer 4 bestimmt den Begriff „Haupteisenbahnstrecke“ und entspricht den inhaltlichen Vorgaben von Artikel 3 lit. o der Umgebungslärmrichtlinie. Der Hinweis auf Eisenbahnen „nach dem AEG“ dient der Klarstellung, dass hier Straßenbahnen nicht erfasst werden. Diese fallen bei Erfüllen der Voraussetzungen als sonstige Hauptlärmquelle unter Nummer 7 lit. c.

Nummer 5 bestimmt den Begriff „Hauptverkehrsflughafen“, der schon in dem neuen § 47c BImSchG anstelle des in der Umgebungslärmrichtlinie verwendeten Begriffes „Großflughafen“ verwendet wird, um klarzustellen, dass es sich bei allen erfassten Flughäfen um zivilen und nicht um militärischen Luftverkehr handelt. Die für die Konkretisierung des Begriffes genannte Schwelle entspricht der in der Richtlinie vorgegebenen Größenordnung und setzt somit Artikel 3 lit. p um.

Nummer 6 bestimmt den Begriff „sonstige Hauptlärmquelle“ mit dem Ziel, für die Strategische Lärmkartierung zum einen die nach der Richtlinie in Ballungsräumen relevanten Lärmquellen zu erfassen und zum anderen eine sinnvolle Abgrenzung für die Kartierungspraxis vorzunehmen. Nach Anhang IV Nr. 3 der Richtlinie müssen Strategische Lärmkarten für Ballungsräume insbesondere Lärm aus den Bereichen Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flughäfen sowie Industriegelände, einschließlich Häfen, ausweisen. Da es im Zuge einer Strategischen Lärmkartierung nicht um die Erfassung kleiner und kleinster Lärmquellen gehen kann, sondern um die Darstellung der Lärmbelastung aufgrund der hauptsächlichen Lärmquellen, wird hier für die genannten Bereiche eine Abgrenzung vorgenommen, die auch der Örtlichen Lärmkartierung nach dem bisherigen § 47a BImSchG und dem neuen § 47b BImSchG noch einen sinnvollen Anwendungsbereich belässt. Im Hinblick auf die Festlegung der Schwellenwerte ist deshalb zunächst ein Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt worden, das von einer Halbierung der nach der Umgebungslärmrichtlinie maßgeblichen Werte für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen ausgeht und das eine um etwa 3 dB(A) geringere Immission verursacht. Weiterhin sind die in der LAI-

Musterverwaltungsvorschrift genannten Orientierungswerte für die Erheblichkeit sonstiger Hauptlärmquellen herangezogen worden.

Nummer 6 lit. a definiert als sonstige Hauptlärmquelle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 1,5 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Diese Schwelle liegt mit einem DTV-Wert (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von ca. 4.000 Fahrzeugen pro Tag zwischen dem nach LAI-Musterverwaltungsvorschrift empfohlenen Verkehrsaufkommen (3.000 Kfz/Tag bzw. 1.000 Kfz/Tag) und der nach der Richtlinie vorgegebenen Schwelle von ca. 8.000 Fahrzeugen pro Tag. Dadurch wird gewährleistet, dass im Sinne einer Strategischen Lärmkartierung in Ballungsräumen die hauptsächlichste Lärmbelastung durch den Straßenlärm erfasst wird.

Nummer 6 lit. b definiert als sonstige Hauptlärmquelle Schienenwege nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von 15.000 Zügen pro Jahr. Diese Schwelle liegt mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von ca. 41 Zügen pro Tag zwischen dem nach LAI-Musterverwaltungsvorschrift empfohlenen Verkehrsaufkommen (24 Züge pro Tag) und der nach der Richtlinie vorgegebenen Schwelle für Haupteisenbahnstrecken von ca. 82 Zügen pro Tag. Dadurch wird gewährleistet, dass im Sinne einer Strategischen Lärmkartierung in Ballungsräumen die Lärmbelastung durch den Schienenlärm erfasst wird.

Nummer 6 lit. c definiert als sonstige Hauptlärmquelle Schienenwege von Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes mit einem Verkehrsaufkommen von 15.000 Zügen pro Jahr. Diese Schwelle ist in Analogie zum Schwellenwert der Schienenwege nach AEG gewählt worden, sie trägt dem Umstand Rechnung, dass es sich bei dem von Straßenbahnen verursachten Lärm ebenfalls um Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie handelt und dieser zur Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung in Ballungsräumen beiträgt.

Nummer 6 lit. d definiert als sonstige Hauptlärmquelle Flugplätze für den zivilen Luftverkehr mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen von Flugzeugen.

Der Schwellenwert beträgt die Hälfte des Wertes, der für die Kartierung von Hauptverkehrsflughäfen maßgeblich ist. Im Unterschied zur Begriffsdefinition des Hauptverkehrsflughafens handelt es sich bei den in Ballungsräumen zusätzlich zu kartierenden Flugplätzen auch um Verkehrslandeplätze nach § 49 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Voraussetzung ist, dass die Flugbewegungszahl sowohl bei Verkehrslandeplätzen als auch Verkehrsflughäfen mehr als 25.000 Bewegungen beträgt. Die Bewegungen müssen durch Flugzeuge im Sinne des Luftverkehrsgesetzes erzeugt werden, so dass Bewegungen von Fesselballonen etc. nicht mitgezählt werden. Diese tragen nicht wesentlich zur Lärmbelastung eines Verkehrsflughafens/Verkehrslandeplatzes bei. Durch diese Begriffsdefinition wird gewährleistet, dass zum einen in Ballungsräumen lärmrelevante Flugplätze erfasst werden und zum anderen Flugplätze mit geringen Bewegungszahlen und mit Flugbewegungen von Luftfahrzeugen, die keine Flugzeuge sind, von der Kartierungspflicht ausgenommen werden.

Nummer 6 lit. e definiert als sonstige Hauptlärmquelle ein Industrie- oder Gewerbegebiet, auf dem sich eine oder mehrere Anlagen im Sinne der 4.BImSchV befinden, die in besonderer Weise geeignet sind, Umgebungslärm hervorzurufen. Hierbei kann es sich beispielsweise um Anlagen zur Wärme- und Energieerzeugung, Stahl- und Eisenerzeugung sowie -verarbeitung und Chemieanlagen handeln.

Nummer 6 lit. f definiert als sonstige Hauptlärmquelle Häfen für die Binnen- und Seeschifffahrt. Die Höhe der Gesamtumschlagsleistung von 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr wird in Analogie zum derzeitigen EU-Richtlinienvorschlag über den Marktzugang für Hafendienste (Port Package) angesetzt. In diesem Rahmen werden Häfen mit einem Umschlag größer 1,5 Millionen Tonnen bzw. 200.000 Passagieren erfasst.

Bei diesen Häfen ist davon auszugehen, dass sie lärmrelevant im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind. Gleichzeitig wird mit diesem Schwellenwert deutlich gemacht, dass es sich im Sinne der Richtlinie bei den zu erfassenden Häfen nicht um Anlegestellen, Kutterhäfen oder Yacht- und sonstige Sportboothäfen handelt.

### Zu § 3 (Mitteilung des Bestandes)

Die vorgesehene Regelung des § 3 zur Mitteilung des Bestandes an Ballungsräumen sowie an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen dient insoweit der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 der Umgebungslärmrichtlinie, als die innerstaatlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Bundesregierung ihren Mitteilungspflichten gegenüber der EU-Kommission nachkommen kann. Gleichzeitig dient die Regelung auch der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 der Umgebungslärmrichtlinie, da mit der Mitteilung des Bestandes der Gegenstand der Lärmkartierung fixiert wird, auf die sich die Kartierungspflichten beziehen. Andernfalls würde eine Diskrepanz zwischen dem Umfang der Mitteilungspflichten und der Kartierungspflichten entstehen, die der Umgebungslärmrichtlinie nicht unterstellt werden darf.

Absatz 1 greift das in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 der Umgebungslärmrichtlinie genannte Datum 30. Juni 2005 auf, zu dem ein bestimmtes Mitteilungsprofil geregelt wird, das sich zum einem aus sämtlichen Hauptverkehrsflughäfen und den „großen“ Hauptverkehrsstraßen (mit über 6 Millionen Kfz/a) und Haupteisenbahnstrecken (mit über 60.000 Zügen/a) und zum anderen aus den „großen“ Ballungsräumen (mit mehr als 250.000 EW) sowie den darin auch gelegenen „kleinen“ Hauptverkehrsstraßen (mit über 3 Millionen Kfz/a) und „kleinen“ Haupteisenbahnstrecken (mit über 30.000 Zügen/a) ergibt. Da alle „großen“ Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken zum 30. Juni 2005 zu kartieren sind, gleich ob außerhalb oder innerhalb von Ballungsräumen gelegen, muss eine davon unabhängige Kartierungspflicht in Ballungsräumen dazu führen, dass insoweit auch die „kleinen“ Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken zu erfassen und mitzuteilen sind.

Absatz 2 greift das in Artikel 7 Abs. 2 Satz 2 der Umgebungslärmrichtlinie genannte Datum 31. Dezember 2008 auf, wonach sämtliche, d.h. „große“ und „kleine“ Ballungsräume sowie sämtliche, d.h. „große“ und „kleine“ Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken mitzuteilen sind. Der Regelung des Absatzes 2 liegt zugrund, dass sich eine wiederholte

Mitteilung erübrigt, wenn bereits eine entsprechende Mitteilung nach Absatz 1 zum 30. Juni 2005 erfolgt ist. Das Mitteilungsprofil des Absatzes 2 ist deshalb komplementär zu dem Mitteilungsprofil nach Absatz 1 ausgestaltet. Die Mitteilungspflicht nach Satz 1 bezieht sich zum einen auf die „kleinen“ Ballungsräume und zum anderen auf die außerhalb der „großen“ Ballungsräume gelegenen „kleinen“ Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken. Die innerhalb der „großen“ Ballungsräume gelegenen „kleinen“ Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sind bereits in Absatz 1 erfasst. Da allerdings in der Zeit vom 30. Juni 2005 bis zum 31. Dezember 2008 sich der zum 30. Juni 2005 mitgeteilte Bestand verändern kann, bestimmt Satz 2 des Absatzes 2 ergänzend, dass insoweit auch eine Erweiterung oder Verminderung des Bestandes mitzuteilen ist.

Absatz 3 greift die in Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 der Umgebungslärmrichtlinie genannte Regelung auf, wonach alle fünf Jahre nach dem 30. Juni 2005, d.h. somit zum 30. Juni 2010, 2015 usw., eine erneute Mitteilung des Bestandes zu erfolgen hat. Nach der Richtlinie gilt diese Verpflichtung allerdings ausdrücklich nur für sämtliche Hauptverkehrsflughäfen und die „großen“ Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sowie die „großen“ Ballungsräume. Da nach Artikel 7 Abs. 2 Satz 1 der Richtlinie aber auch alle fünf Jahre nach dem 30. Juni 2012 Strategische Lärmkarten für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sowie sämtliche Ballungsräume aufzustellen sind, setzt diese Verpflichtung voraus, dass auch ansonsten der Bestand jeweils zum 30. Juni 2010, 2015 usw. erfasst und zur Fixierung des Gegenstandes der Kartierung mitgeteilt wird. Entsprechend sieht Absatz 3 vor, dass über den bereits nach Absatz 1 und 2 mitgeteilten Bestand hinaus Erweiterungen oder Verminderungen des Bestandes mitzuteilen sind.

Absatz 4 konkretisiert die Anforderungen, die bei der Mitteilung des Bestandes zu beachten sind. Satz 1 dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie, wonach Strategische Lärmkarten für das jeweils der Aufstellung vorangegangene Kalenderjahr auszuarbeiten sind. Insoweit kommt es für die Mitteilung des Bestandes auf die Erreichung oder Überschreitung der Schwellenwerte in dem der Mitteilung vorangegangenen Jahr an. Satz 2 regelt vor dem Hintergrund, dass nicht der gesamte Verlauf einer Straße oder das gesamte Streckennetz der Bahn für das Erreichen oder Überschreiten der Schwellenwerte maßgeblich

sein kann, dass es insoweit auf einzelne Abschnitte bei Straßen und Eisenbahnstrecken ankommt und diese als Bestand mitzuteilen sind. Die Vorschrift schafft darüber hinaus Klarheit über die Abschnittsbildung, indem sie auf Knotenpunkte im Bereich Straße und Schiene abstellt. Im Straßenbereich werden unter Knotenpunkten „bauliche Anlagen, die der Verknüpfung von Verkehrswegen dienen“ wie z.B. Kreuzungen verstanden (FGSV Begriffsbestimmungen, Teil: Verkehrsplanung, Strassentwurf und Straßenbetrieb – Ausgabe 2000). Knotenpunkte von Eisenbahnstrecken sind bei der Lärmkartierung die Betriebsstellen, in denen sich die Anzahl der Züge ändern kann. Satz 3 eröffnet die Möglichkeit, mehrere Abschnitte, die in ihrem gesamten Verlauf die entsprechenden Schwellenwerte überschreiten, sinnvoll zusammenzufassen, so dass größere zusammenhängende Abschnitte sowohl in Ballungsräumen als auch außerhalb von Ballungsräumen gemeldet werden und in diesem Fall Grundlage für die Kartierung sind. Satz 4 macht deutlich, dass bei Ballungsräumen eine Erweiterung oder Verminderung des Bestandes nicht nur vorliegt, wenn gänzlich neue Ballungsräume hinzukommen oder bisherige Ballungsräume gänzlich verschwinden, sondern sich ihr Umfang vergrößert oder verkleinert oder sich ihre Abgrenzung in sonstiger Weise verändert.

Absatz 5 gibt entsprechend dem neuen § 47c Abs. 4 BImSchG die Stellen an, gegenüber denen die Bestandsmitteilungen nach Absatz 1 und ebenso nach Absatz 2 und 3 zu erfolgen haben. Durch die eindeutige Zuordnung der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder einer davon benannten Stelle sowie der Ballungsräume an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz- und Reaktorsicherheit oder einer davon benannten Stelle ist sichergestellt, dass Mitteilungen nicht parallel an verschiedene Stellen auf Bundesebene erfolgen, sondern über die nach § 47l Abs. 2 BImSchG zuständigen obersten Landesbehörden kanalisiert im jeweiligen Geschäftsbereich abgewickelt werden.

**Zu § 4 (Beteiligung der Gemeinden)**

Die Regelung in § 4 sieht eine Beteiligung der Gemeinden vor, bevor der Bestand an Ballungsräumen durch die Landesbehörden mitgeteilt wird. Hierdurch soll den betroffenen Gemeinden die Möglichkeit eröffnet werden, Stellung zu der geplanten Abgrenzung eines Ballungsraumes zu nehmen, da die Gemeinden in besonderer Weise berührt werden, da in den Ballungsräumen eine weitergehende Verpflichtung zur Strategischen Lärmkartierung besteht.

Absatz 1 sieht eine Unterrichtung der Gemeinden durch die nach dem neuen § 471 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG zuständige Behörde vor, bevor der Bestand an Ballungsräumen gemäß § 3 Abs. 1 bis 3 mitgeteilt wird. Hierbei sind nach Satz 1 die Gemeinden, deren Gemeindegebiet von einem Ballungsraum erfasst werden soll oder deren Gemeindegebiet an einen Ballungsraum angrenzen soll, zu berücksichtigen. Hiermit wird insbesondere den Gemeinden, bei deren Gebietsteilen die Erfüllung der Kriterien nach § 2 Nr. 2 zweifelhaft sein könnte, die Gelegenheit gegeben, gegebenenfalls darauf hinzuwirken, in den jeweiligen Entwurf der Abgrenzung des Ballungsraumes mit aufgenommen zu werden. Nach Satz 2 ist die Behörde verpflichtet, den betroffenen Gemeinden rechtzeitig Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb einer angemessenen Frist zu geben. Diese Regelung dient der Gewährleistung, dass die Mitteilung des Bestandes an Ballungsräumen nach § 3 fristgerecht erfolgen kann.

Absatz 2 verweist für eine geplante Änderung des Bestandes an Ballungsräumen auf Absatz 1, weil im Hinblick auf eine Erweiterung oder Verminderung des Bestandes an Ballungsräumen die Belange der Gemeinden ebenfalls betroffen sind. Insoweit ist für diesen Fall eine Beteiligung durchzuführen.

**Zu § 5 (Mitteilung der zuständigen Behörden)**

§ 5 dient der Umsetzung von Artikel 4 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie. Danach haben die Mitgliedstaaten bis zum 18. Juli 2005 der EU-Kommission und der Öffentlichkeit

Informationen über die für die Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten zuständigen Behörden zur Verfügung zu stellen. Die nach Absatz 1 geregelte Übermittlung der Informationen an das BMVBW im Bereich der Karten für die Verkehrsanlagen und an das BMU im Bereich der Karten für Industrie- oder Gewerbegebiete im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe e stellt die innerstaatliche Voraussetzungen dar, damit die Bundesregierung ihren Mitteilungspflichten gegenüber der EU-Kommission nachkommen kann. Die Information der Öffentlichkeit erfolgt nach Absatz 2 unmittelbar durch die zuständigen Behörden.

### **Zu § 6 (Aufstellung von strategischen Lärmkarten)**

§ 6 dient im Anschluss an die Regelung des neu eingeführten § 47c BImSchG der weiteren Umsetzung von Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Umgebungslärmrichtlinie, wonach die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass von den zuständigen Behörden zeitlich gestaffelt Strategische Lärmkarten ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt werden, wobei wiederum zeitlich gestaffelt auf einen der EU-Kommission mitgeteilten Bestand abgestellt wird.

Mit dem neuen § 47c BImSchG ist bereits die grundlegende Verpflichtung in das deutsche Recht eingeführt worden, dass die zuständigen Behörden Strategische Lärmkarten aufzustellen haben. Von einer Genehmigungspflicht ist dabei allerdings abgesehen worden; sie ist nach der Richtlinie nicht obligatorisch. Statt dessen ist mit der Aufstellung der Karten durch die zuständigen Behörden implizit zum Ausdruck gebracht, dass es nicht nur um eine schlichte Ausarbeitung geht, zu der die Behörden auch Dritte hinzuziehen können, sondern abschließend auch um eine Annahme der Karten, die ausweist, dass es sich um Karten der zuständigen Behörden handelt. Über die Regelung des § 47c BImSchG hinaus bedarf es deshalb zur Umsetzung von Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Richtlinie einer weitergehenden Regelung auf Verordnungsebene nur noch insoweit, wie es um die in der Richtlinie enthaltene zeitliche Staffelung der Aufstellung der Strategischen Lärmkarten und um die Mitteilung des Bestands an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen sowie Ballungsräumen geht. Da Letzteres schon mit § 3 umgesetzt

wird, verbleibt nunmehr unter Bezugnahme auf die Bestandsmitteilungen nur noch, die in der Richtlinie genannten Kartierungsfristen 30. Juni 2007 und 30. Juni 2012 sowie die daran anknüpfende Periodizität in deutsches Recht umzusetzen, wonach alle fünf Jahre weitere Kartierungspflichten bestehen.

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs.1 der Umgebungslärmrichtlinie, wonach spätestens bis zum 30. Juni 2007 Strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen aufzustellen sind, die zu dem bis zum 30. Juni 2005 mitzuteilenden Bestand gehören.

Demnach hat die Aufstellung bis zum 30. Juni 2007 für die Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen zu erfolgen, die gemäß § 3 Abs.1 zu dem zum 30. Juni 2005 mitgeteilten Bestand gehören. Weiterhin sind in den mitgeteilten Ballungsräumen die sonstigen Hauptlärmquellen zu kartieren. Da diese nicht unmittelbar von der Mitteilungspflicht nach § 3 erfasst werden, ist die Regelung des Satzes 2 notwendig, um den Kartierungsumfang klarzustellen.

Absatz 2 dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie, wonach bis zum 30. Juni 2012 Strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken aufzustellen sind, die bis zum 31. Dezember 2008 und 30. Juni 2010 mitzuteilen sind. Demnach hat die Aufstellung bis zum 30. Juni 2012 für die Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen zu erfolgen, die gemäß § 3 Abs. 2 und 3 zu dem zum 31. Dezember 2008 und 30. Juni 2010 mitgeteilten Bestand gehören. Zu Satz 2 des Absatz 2 siehe die Begründung zu dem entsprechenden Satz 2 in Absatz 1.

Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie, insoweit als dieser verlangt, dass Strategische Lärmkarten auch alle 5 Jahre nach dem 30. Juni 2012

aufzustellen sind. Mit dem Verweis auf § 3 Abs.3 wird wiederum geregelt, dass die Aufstellung insoweit erfolgt, wie sich Änderungen gegenüber der Mitteilung des Bestandes zum 30. Juni 2015 und allen weiteren Mitteilungen ergeben.

### **Zu § 7 (Überprüfung und Überarbeitung von Strategischen Lärmkarten)**

§ 7 konkretisiert die Erforderlichkeit der Überarbeitung der Strategischen Lärmkarten nach § 47c Abs. 2 BImSchG und dient damit der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 5 der Umgebungslärmrichtlinie. Danach ergibt sich die Notwendigkeit einer Überarbeitung insbesondere, wenn sich im Rahmen der Überprüfung der Strategischen Lärmkarten herausstellt, dass es zu einer erheblichen Änderung der Lärmimmissionen kommt oder sich eine erhebliche Änderung der Zahl der Lärmbetroffenen etwa durch Zu- oder Wegzug oder Änderung der Wohn- oder Bebauungsstruktur ergibt. Dies entspricht auch dem wesentlichen Inhalt der Strategischen Lärmkarten, die einerseits die Lärmsituation, andererseits auch die dem Lärm ausgesetzte Bevölkerung darstellen müssen. Eine Überarbeitung ist deshalb erforderlich, wenn es zu einer großflächigen Verschiebung in den Isophonenbändern um mindestens 3 dB(A) kommt oder wenn sich die Zahl der betroffenen Menschen um 30 Prozent verändert, wobei das von den Isophonenbändern insgesamt umfasste Gebiet zugrunde zu legen ist. Eine Verschiebung um 3 dB(A) oder eine Änderung um 30 Prozent ist so erheblich, dass ein Erfordernis für die Überarbeitung der Strategischen Lärmkarten gegeben ist. Dieser Bewertung entspricht es allerdings, dass auf eine „großflächige“ Änderung in den Isophonenbändern abzustellen ist, da eine nur punktuelle Änderung der Lärmsituation den Bestand einer Lärmkarte, die einen strategischen Bewertungsansatz verfolgt, nicht in Frage stellen kann.

### **Zu § 8 (Anforderungen an Strategische Lärmkarten)**

§ 8 dient der Umsetzung von Artikel 5 Abs. 1 und Artikel 7 Abs. 3 der Umgebungslärmrichtlinie sowie der Anhänge IV und VI.

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang IV Nr. 8 und Anhang VI Nr. 1.5, 1.6, 2.5 und 2.6. Nach Anhang IV Nr. 8 müssen Strategische Lärmkarten in Ballungsräumen jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt werden. Auch nach Anhang VI Nr. 1.5 und 1.6 wird für Ballungsräume gefordert, dass die Angaben zur geschätzten Anzahl von Menschen, die bestimmten Lärmpegelbereichen ausgesetzt sind, für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind. Nach Artikel 5 Abs. 1 sind die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  bei der Aufstellung der Strategischen Lärmkarten zu verwenden.

Absatz 2 dient der Umsetzung von Artikel 7 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 2 insoweit, als Strategische Lärmkarten für das Kalenderjahr aufzustellen sind, das ihrer Aufstellung und gegebenenfalls Genehmigung vorausgeht. Dies bedeutet, dass die Eingangsdaten für die Berechnung in dem der Aufstellung vorangehenden Kalenderjahr als dem der Kartierung zugrunde liegenden Bezugsjahr aktuell sein müssen. Es kann sich dabei allerdings auch um frühere Prognosewerte handeln, solange die Prognose z.B. hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Rahmen der im 5-Jahres-Turnus durchzuführenden Bundesverkehrswegezählung noch valide ist.

Absatz 3 stellt sicher, dass Strategische Karten und die dazugehörigen Eingangsdaten georeferenziert sind, d.h. dass die Lage der einzelnen Punktinformationen bekannt ist und ein Koordinatenbezug mit Angabe der x-,y- und z-Koordinaten gegeben ist. Sollten bei der Erstellung von Strategischen Lärmkarten Eingangsdaten noch nicht in digitaler Form vorliegen, z.B. auf der Grundlage „alter“, nur in Papierfassung vorhandener Karten, müssen diese daher digital aufbereitet werden. Für die Weiterverarbeitung der Daten ist eine Georeferenzierung unabdingbar.

Absatz 4 dient der Vereinfachung und Vereinheitlichung bei der Ausarbeitung Strategischer Lärmkarten. Da die Ermittlung der Lärmbelastung wegen der großen Datenmengen nur rechnergestützt erfolgen kann, müssen die Eingangsdaten in entsprechend aufgearbeiteter – digital weiter verarbeitbarer – Form zugeliefert werden. Artikel 9 der

Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten dazu, die erarbeiteten Strategischen Lärmkarten der Öffentlichkeit – auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien - zugänglich zu machen; hierfür ist die Bereitstellung der Strategischen Lärmkarten in elektronischer Form notwendig. Nur für denjenigen Teil der Öffentlichkeit, der keinen Zugang zur Informationstechnologie hat, müssen die Strategischen Lärmkarten auch in körperlicher Form (Papierausdrucke) herstellbar sein.

Absatz 5 fasst die aus Anhang IV Nr. 1, 2, 5, 6 und 7 sowie Anhang VI Nr. 1 und 2 abzuleitenden Anforderungen, soweit sie Strategische Lärmkarten betreffen, zusammen. Dabei werden nur solche Anforderungen aufgegriffen, die obligatorisch sind; optionale Anforderungen, wie die Angabe der Anzahl von Personen, die in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade oder mit besonderer Schalldämmung wohnen, werden nicht umgesetzt, weil dies den Kartierungsaufwand unnötig erhöhen würde. Nach Absatz 5 besteht eine Strategische Lärmkarte aus einer Zusammenstellung verschiedener Datensätze, die – je nach von der Richtlinie gefordertem Inhalt - in graphischer, tabellarischer oder Fließtext-Form dargestellt werden.

Satz 1 Nr. 1, der eine graphische Darstellung der Lärmsituation fordert, dient zur Umsetzung von Anhang IV Nr. 1 Anstrich 1, Nr. 2 Anstrich 1, Nr. 4, Nr. 6 Anstrich 1 und Nr. 7 sowie von Anhang VI Nr. 1.7 und 2.7. Die graphische Darstellung der Lärmsituation ist die „klassische“ Lärmkarte, wie sie im Rahmen des bisherigen § 47a BImSchG üblich war. Sie dient insbesondere der Information der Öffentlichkeit.

Satz 1 Nr. 2 mit der Anforderung zur graphischen Darstellung der Überschreitung von Werten dient zur Umsetzung von Anhang IV Nr. 1 Anstrich 2, Nr. 2 Anstrich 1, Nr. 4 Anstrich 2 und 3, Nr. 6 Anstrich 2 und Nr. 7. Anhand dieser Darstellung können sowohl von den zuständigen Behörden als auch von der Öffentlichkeit einfach und schnell diejenigen Gebiete ausfindig gemacht werden, in denen eine hohe Lärmbelastung herrscht und für die eine genaue Untersuchung der Lärmbelastung der Bevölkerung angezeigt ist. Die Darstellung ist in Verbindung mit § 8 Abs. 7 von Bedeutung für die Prüfung der Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärminderungsplänen .

Satz 1 Nr. 3 mit der Anforderung zur tabellarischen Darstellung der Belastetenzahlen dient zur Umsetzung von Anhang IV Nr. 1 Anstrich 4, Nr. 2 Anstrich 2, Nr. 4 und Anhang VI Nr. 1.5 Satz 1 und 3, Nr. 1.6 Satz 1 und 3, Nr. 2.5 Satz 1, Nr. 2.6 Satz 1 und Nr. 2.7 Satz 2. Die tabellarische Darstellung der Belastetenzahlen stellt die Grundlage für die bindend vorgeschriebene Meldung der entsprechenden Daten an die Europäische Kommission dar. Darüber hinaus kann sie von Bedeutung bei der Prüfung der Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärminderungsplänen sein.

Satz 1 Nr. 4 dient der Umsetzung von Anhang VI Nr. 2.1. Für jede Strategische Lärmkarte wird eine allgemeine Beschreibung der Hauptlärmquellen gefordert. Die jeweilige Hauptlärmquelle muss nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen beschrieben werden. Hierbei muss sich die Beschreibung auf die nach § 3 Abs. 4 mitgeteilten Abschnitte für den Bereich der Straße und der Schiene beziehen.

Satz 1 Nr. 5 fordert eine allgemeine Beschreibung der Umgebung und dient der Umsetzung von Anhang VI Nr. 1.1 und 2.2. Danach muss die Beschreibung der Umgebung Angaben über die Ballungsräume (Lage, Größe, Einwohnerzahl), Dörfer sowie die Art des Gebietes, vorhandene Flächennutzungen und andere Hauptlärmquellen enthalten.

Satz 1 Nr. 6 dient der Umsetzung von Anhang VI Nr. 1.3 und 2.3. Danach sind Angaben über laufende und durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen und –programme erforderlich.

Satz 1 Nr. 7 dient der Umsetzung von Anhang VI Nr. 2.7 Abs. 1 und Anhang IV Nr. 1 Anstrich 4. Danach sind tabellarische Angaben zur Gesamtbelastungsfläche sowie der geschätzten Anzahl von Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in lärmbelasteten Gebieten zu machen.

Satz 1 Nr. 8 dient der Umsetzung von Anhang VI Nr. 1.2. Danach sind die für die Lärmkartierung zuständigen Behörden anzugeben.

Satz 2 eröffnet die Möglichkeit, in Strategischen Lärmkarten auch weitere Angaben zu machen, die zur Erläuterung oder zum besseren Verständnis im jeweiligen Einzelfall notwendig erscheinen.

Absatz 6 Satz 1 gibt vor, in welcher Form die graphische Darstellung der Lärmbelastung durch die Indizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  vorzunehmen ist: die Belastung muss für den Tag im gesamten Pegelbereich von 55 dB(A) bis über 75 dB(A) und für die Nacht im gesamten Pegelbereich von 50 dB(A) bis über 70 dB(A) dargestellt werden; die Klassenbreite hat dabei 5 dB(A) zu betragen. Optional kann für die Nacht darüber hinaus auch die Belastung im Pegelbereich von 45 dB(A) bis 50 dB(A) dargestellt werden. Diese Festlegungen entsprechen den Anforderungen, die implizit in Anhang VI Nr. 1.5 und 1.6 sowie in Anhang VI Nr. 2.5 und 2.6 enthalten sind. Sie sind notwendig, um die Anzahl der Belasteten in diesen Isophonenbändern zu bestimmen (siehe § 8 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3) und um die nach § 8 Abs. 5 Satz 1 Nr.7 i.V.m. § 8 Abs. 9 notwendigen Daten zu ermitteln.

Absatz 6 Satz 2 legt fest, dass bei der graphischen Darstellung für die verschiedenen Isophonenbänder (siehe Absatz 1 Satz 1) die Farben analog DIN 18005 Teil 2 zu verwenden sind. Diese Festlegung dient der Vereinheitlichung und Transparenz der Darstellung von Lärmkarten und damit der besseren Information der Öffentlichkeit.

Absatz 7 dient der Umsetzung von Anhang IV Nr. 1 Anstrich 2 und Nr. 6 Anstrich 2. Danach müssen Überschreitungen eines „Grenzwertes“ in einer Strategischen Lärmkarte dargestellt werden. Die Richtlinie definiert in Artikel 3 lit. s einen Grenzwert als „einen von den Mitgliedstaaten festgelegten Wert für den  $L_{DEN}$  oder  $L_{Night}$ , bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen“. Als „Überschreitungswerte“ werden ein  $L_{DEN}$  von 65 dB(A) und ein  $L_{Night}$  von 55 dB(A) normiert. Die Werte orientieren sich an den im Sondergutachten des Rates von Sachverständigen (SRU) für Umweltfragen, Umwelt und Gesundheit, Bundestags-Drucksache 14/2300 vom 15.12.1999, genannten Werten, die auch im Gutachten des SRU von 2004 wieder aufgegriffen werden (BT-Drs. 15/3600). Falls die genannten Werte überschritten werden, ist die Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärminderungsplänen zu prüfen. Neben diesem

Kriterium werden voraussichtlich noch weitere Prüfkriterien in der Rechtsverordnung nach dem neuen § 47m BImSchG definiert werden müssen, so dass ggf. bei der Prüfung der Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärminderungsplänen zusätzliche Kriterien zu berücksichtigen sein werden, wie z.B. Lärmwirkungen. Um der Anforderung der Richtlinie nach Anhang IV Nr. 1 Anstrich 2 und Nr. 6 Anstrich 2 Rechnung zu tragen, wird im letzten Halbsatz geregelt, dass die Isophonenlinien für die genannten Überschreitungswerte für die Bevölkerung mit einem entsprechenden Hinweis zu versehen sind.

Absatz 8 regelt, dass die Anzahl der belasteten Menschen für jede Lärmart angegeben werden muss und dass auch für die Angabe der Belastetenzahlen eine Aufgliederung der Belasteten nach den in Absatz 6 angegebenen Isophonenbändern vorzunehmen ist. Die Regelung dient der Umsetzung von Anhang VI Nr. 1.5, 1.6, 2.5 und 2.6.

Absatz 9 dient der Umsetzung von Anhang VI Nr. 2.7 und gibt vor, in welcher Weise die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete nach Absatz 5 Satz 1 Nr. 7 darzustellen ist; auch hier hat die Angabe der Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern separat für die einzelnen Lärmquellen und in vorgeschriebenen Pegelbereichen zu erfolgen.

### **Zu § 9 (Lärmindizes)**

§ 9 dient der Umsetzung von Artikel 5 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie sowie von Anhang I der Richtlinie.

Absatz 1 dient der Umsetzung von Anhang I Nr. 1 der Richtlinie, indem der LärmindeX  $L_{DEN}$  eingeführt wird. Satz 1 gibt die Gleichung zur Berechnung des  $L_{DEN}$  nach Anhang I wieder. In Satz 2 Nr. 1 bis 3 werden die Indizes  $L_{Day}$ ,  $L_{Evening}$  und  $L_{Night}$  nach Anhang I definiert. Danach handelt es sich bei den drei Indizes um A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen im jeweiligen Tag-, Abend- bzw. Nachtzeitraum zu erfolgen hat.

Absatz 2 dient der Umsetzung von Anhang I Nr. 2 der Richtlinie, indem neben dem  $L_{DEN}$  der zweite Index  $L_{Night}$  für den Nachtzeitraum eingeführt wird. Der Index  $L_{Night}$  entspricht dem unter Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 definierten Index.

Absatz 3 Nr. 1 dient der Umsetzung von Anhang I Anstrich 4 der Richtlinie, wonach grundsätzlich der Tag einem Zeitraum von 12 Stunden, der Abend einem Zeitraum von 4 Stunden und die Nacht einem Zeitraum von 8 Stunden entspricht. Die Vorgaben werden umgesetzt und konkretisiert. Danach beginnt der „Tag“ um 6.00 Uhr, der „Abend“ um 18.00 Uhr und die „Nacht“ um 22.00 Uhr. Mit diesen Festlegungen wird der im Immissionsschutzrecht gebräuchliche Nachtzeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr aufgegriffen.

Absatz 3 Nr. 2 dient der Umsetzung von Anhang I Anstrich 6 der Richtlinie. Die Richtlinie fordert bei der Berechnung der Lärmindizes, ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Kalenderjahr zugrunde zu legen. Dies bedeutet für die Berechnung die Berücksichtigung mittlerer meteorologischer Bedingungen. Diese Berücksichtigung erfolgt durch entsprechende Anpassungen in den Berechnungsverfahren nach § 10 dieser Verordnung.

#### **Zu § 10 (Berechnungsverfahren)**

Die vorgesehene Regelung des § 10 dient der Umsetzung von Artikel 6 der Umgebungslärmrichtlinie, der Vorgaben für die zur Ausarbeitung der Strategischen Lärmkarten zu verwendenden Berechnungsverfahren enthält.

Bis gemeinsame Bewertungsmethoden für Lärmindizes geschaffen und ihre Anwendung verbindlich im Verfahren nach dem Beschluss 1999/468/EG vorgeschrieben wird, eröffnet die Richtlinie in Artikel 6 i.V.m. Anhang I und II den Mitgliedstaaten entweder die Möglichkeit, die bestehenden nationalen Bewertungsmethoden anzuwenden oder die Interimsverfahren nach Anhang II zu verwenden. In Hinblick auf die Entscheidung, welche Verfahren für die Kartierung verwendet werden sollen, bis die harmonisierten Verfahren vorliegen, wird die

Möglichkeit der Richtlinie genutzt, die nationalen Verfahren weiterzuverwenden, da die Verwendung der Interimsverfahren als Zwischenlösung in Hinblick auf die bereits existierenden Verfahren nur einen weiteren Umstellungsschritt bedeuten würde. Bei der Verwendung der nationalen Verfahren muss nach der Richtlinie zum einen eine Anpassung nach Anhang I der Richtlinie erfolgen. Zum anderen muss der Nachweis der Gleichwertigkeit mit den empfohlenen vorläufigen Berechnungsmethoden nach Nummer 2.2 des Anhangs II erzielt werden. Die nationalen Verfahren werden z.Zt. im unbedingt notwendigen Umfang angepasst. Bei den bestehenden nationalen Verfahren handelt es sich um die AzB für den Bereich des Fluglärms, die TA Lärm für den Bereich des Industrie- und Gewerbelärms, die RLS-90 für den Bereich des Straßenlärms und die Schall 03 für den Bereich des Schienenlärms. In Anhang I der Richtlinie werden als mögliche zu verwendende vorläufige Berechnungsmethoden (sog. Interimsverfahren) das Verfahren der „ISO 9613-2“ für Industrie- und Gewerbelärm, das Verfahren des „ECAC.DOC 29“ für Fluglärm, das Verfahren der „NMBP-ROUTES“ für Straßenlärm und das Verfahren der „Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï“ für Schienenlärm genannt.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt zunächst, dass die Lärmbelastung durch Berechnung ermittelt wird. Eine Messung des Lärms ist in der Praxis nicht geeignet, eine zuverlässige und belastbare Darstellung der Lärmbelastung zu erreichen. Messergebnisse stellen die Wiedergabe von Momentansituationen dar und hängen stark von den jeweiligen Randbedingungen wie der aktuellen Verkehrsstärke, den Witterungsbedingungen etc. ab. Daher wird bei der Umsetzung in deutsches Recht die Berechnung vorgegeben.

Absatz 1 Satz 2 sieht vor, dass die zur Berechnung der Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  zu verwendenden Berechnungsverfahren den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu entsprechen haben und durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger konkretisiert werden können. Weiterhin kann die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen.

Absatz 2 mit der Bestimmung der Höhe der Berechnungspunkte dient der Umsetzung der Vorgaben von Anhang I Nr. 1 Anstrich 8. Indem in Absatz 2 eine Höhe von 4 m über dem

Boden vorgegeben wird, handelt es sich um eine Genauigkeitsanforderung, die praktischen Anforderungen entspricht.

Absatz 3 dient zunächst der Umsetzung von Anhang I Nr. 1 Anstrich 7 und 8. Ferner wird eine ergänzende Vorgabe für die Verwendung eines einheitlichen Rasters geregelt. Satz 1 legt die Lage des Berechnungspunktes fest, indem die Gebäudefassade als Immissionsort für die Ermittlung der Belastetenzahlen nach Anhang VI für die Berechnung maßgeblich ist. Satz 2 schließt die Berücksichtigung der letzten Reflexion an der betrachteten Gebäudefassade aus. Das entspricht auch schon der in den existierenden nationalen Verfahren festgelegten Vorgehensweise bei der Berechnung der Lärmbelastung. Satz 3 gibt ein Raster zur flächenhaften Berechnung der Lärmbelastung mit einem Abstand von 10m x 10m oder weniger vor. Der Rasterabstand entspricht einer in der Praxis für Darstellungszwecke üblichen Rasterweite. Liegen die zugrunde zu legenden geographischen Daten nicht in dieser Rasterweite vor, so kann das 10m x 10m-Raster aus diesen Daten interpoliert werden.

Absatz 4 Satz 1 regelt die Verwendung eines deutschlandweiten digitalen Geländemodells. Ein solches Geländemodell wird zur Zeit vom Bundesamt für Kartographie und Geodäsie zentral zur Verfügung gestellt. Da die einheitliche Geländeinformation eine Voraussetzung für die konsistente Berechnung und Darstellung der Lärmbelastung verschiedener Lärmquellen ist, ist die Verpflichtung zur Verwendung dieses Modells notwendig. Auch in Hinblick auf die Lärminderungsplanung, in der die Dringlichkeit der Maßnahmen auch unter Berücksichtigung mehrerer Lärmquellen möglich sein muss, ist die Verwendung eines einheitlichen Modells zweckmäßig. Das beim Bundesamt für Kartographie und Geodäsie verfügbare bundesweite digitale Geländemodell hat zur Zeit eine Rasterweite von 50m x 50m. Anfang des 2. Quartals 2005 soll das Geländemodell in einer Rasterweite von 25m x 25m zur Verfügung stehen und eine gute Grundlage für die Erstellung der Strategischen Lärmkarten bieten. Satz 2 ermöglicht es den Ländern, weitergehende geographische Daten zu verwenden, um eine Verbesserung der Datengrundlage und somit eine bessere Qualität der Geländeinformationen zu erreichen.

Nach dem neuen § 47i Abs. 3 BImSchG haben die Behörden die bei ihnen vorliegenden und für die Lärmkarten erforderlichen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Absatz 5 regelt die einheitliche Verwendung von Eingangsdaten für die Berechnung. Satz 1 sieht die Verwendung derselben Gebäude- und Einwohnerdaten für die Berechnung unterschiedlicher Lärmarten in ein- und demselben Gebiet vor. Dies soll gewährleisten, dass durch die zuständigen Behörden auf einheitliche Daten zurückgegriffen wird, um die Kompatibilität der für die einzelnen Lärmarten aufgestellten Strategischen Lärmkarten zu gewährleisten. Durch die Ausweitung der in Satz 1 genannten Regelung auf eine Verwendung einheitlicher Daten auch für den Bereich sonstiger Bauwerke (z.B. Brücken, Dämme und Einschnitte) auf dem Ausbreitungsweg wird in Satz 2 ein weiterer wesentlicher Bereich der in die Berechnung eingehenden Daten mit erfasst und insoweit die Strategische Lärmkartierung ebenfalls vereinheitlicht.

#### **Zu § 11 (Mitteilung über Strategische Lärmkarten)**

§ 11 konkretisiert die Verpflichtung der zuständigen Behörden aus dem neuen § 47c Abs.5 BImSchG, Informationen aus den Strategischen Lärmkarten dem BMVBW oder dem BMU mitzuteilen und schafft insofern die Voraussetzungen, damit die Bundesregierung ihrer Verpflichtung nach Art. 10 Abs.2 der Umgebungslärmrichtlinie nachkommen kann. Die Informationen nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie sind von den Mitgliedstaaten der EU-Kommission binnen 6 Monaten nach der Aufstellung oder Überarbeitung zu übermitteln. § 11 regelt daher, dass die Strategischen Lärmkarten aus dem Verkehrsbereich dem BMVBW oder einer von ihm benannten Stelle übermittelt werden müssen. Karten für Industrie- oder Gewerbegebiete im Sinne des § 2 Nr. 6 Buchstabe e sind dem BMU oder einer von ihm benannten Stelle zu übermitteln.

Die Übermittlung hat zu den in § 6 Abs.1 bis 3 genannten Aufstellungsfristen zu erfolgen, um die rechtzeitige Weiterleitung an die EU-Kommission zu gewährleisten. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird davon abgesehen, die Übermittlung nur bestimmter Angaben nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie zu verlangen. Es ist dem Mitgliedstaat unbenommen, die Strategischen Lärmkarten vollständig an die EU-Kommission zu übermitteln.

### **Zu § 12 (Verbreitung von Informationen über Strategische Lärmkarten)**

§ 12 dient der Umsetzung von Art.9 der Umgebungslärmrichtlinie und konkretisiert den neuen § 47k BImSchG. Ziel ist zu gewährleisten, dass die Strategischen Lärmkarten dem Bürger eine optimale Information bieten. Dazu ist es erforderlich, dass die Darstellung verständlich ist und in leicht zugänglichen Formaten vorliegt. Hierzu ist beispielsweise für die graphische Darstellung der Strategischen Lärmkarten ein der jeweiligen Situation entsprechender Maßstab zu wählen, der dem Zweck der Information der Öffentlichkeit gerecht wird.

Im Rahmen der Verbreitung von Informationen über Strategische Lärmkarten ist der Öffentlichkeit erforderlichenfalls eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten gemäß Art. 9 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie zur Verfügung zu stellen. Eine Zusammenfassung ist insbesondere dann erforderlich, wenn der Umfang der Strategischen Lärmkarte dies erfordert.

Soweit möglich und vorhanden soll die Verbreitung der Strategischen Lärmkarten durch elektronische Kommunikationsmittel erfolgen. Deshalb eröffnet § 12 Abs.2 die Möglichkeit der Nutzung des Internets. Dies entspricht ausdrücklich dem Artikel 9 Abs.1 der Umgebungslärmrichtlinie und trägt diesem sich auch zukünftig schnell und immer weiter verbreitenden Kommunikationsmedium Rechnung. Damit wird die Möglichkeit eines einfachen und komfortablen Zugriffs auf diese Informationen eröffnet und einer zunehmenden Anzahl von Bürgerwünschen nach dieser Form der Information entsprochen.

### **Zu § 13 (Eingangsdaten bestehender Lärmkarten)**

§ 13 dient der Umsetzung von Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 und 3 der Umgebungslärmrichtlinie. Nach Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 dürfen die bestehenden nationalen Indizes als auch die zugehörigen Daten weiterverwendet werden, vorausgesetzt, diese werden in  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  umgesetzt. Nach Artikel 5 Abs. 1 Satz 3 dürfen diese Daten für die Kartierung nicht älter als drei Jahre sein. Dieser Vorgabe entsprechend wird geregelt, dass Eingangsdaten aus

bestehenden Lärmkarten für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten verwendet werden können, diese aber nicht älter als drei Jahre sein dürfen.

**Zu § 14 (Inkrafttreten)**

Das Inkrafttreten der Verordnung sofort am Tage nach der Verkündung ist erforderlich, um der Umsetzungsfrist nach Artikel 14 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie noch so zeitnah wie möglich Rechnung zu tragen.