

05.12.05**Empfehlungen
der Ausschüsse**U - Fz - In - Vk - Wi - Wozu **Punkt** der 818. Sitzung des Bundesrates am 21. Dezember 2005

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

A

Der **federführende Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**,
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**,
der **Verkehrsausschuss (Vk)**,
der **Wirtschaftsausschuss (Wi)** und
der **Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen
und Raumordnung (Wo)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der unter Ziffer 1 wiedergegebenen Fassung und dieser nach Maßgabe der unter Ziffern 2 bis 30 wiedergegebenen Änderungen* zuzustimmen:

* Die den Ziffern 2 bis 30 korrespondierenden Textteile der Fassung unter Ziffer 1 gelten jeweils als Hilfsempfehlung.

...

U
In
V
k
Wi
Wo

1. Zur Verordnung insgesamt*

Die Verordnung ist wie folgt zu fassen:

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

Bei Ab-
lehnung
entfallen
die Ziffern
2 bis 30

Auf Grund des § 47f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der durch Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) eingefügt worden ist, verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten die Begriffe

1. Hauptlärmquelle:

eine Hauptverkehrsstraße, eine Haupteisenbahnstrecke oder ein Großflughafen nach § 47b Nr. 3 bis 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes,

2. Lärmindex:

eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms mit

a) L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex),

b) L_{Night} (Nacht-Lärmindex).

Im Einzelnen gelten die Regelungen des Anhangs.

* Diese Ziffer endet auf Seite 10.

** Die Rechtsverordnung dient der 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.

§ 3

Datenerhebung und Datenübermittlung

(1) Soweit die für die Ausarbeitung der Lärmkarten zuständigen Behörden nicht auf Bestände zurückgreifen können, können sie anordnen, dass für die Lärmkarten erforderliche vorhandene Daten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden von

1. Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den durch Eisenbahnen hervorgerufenen Umgebungslärm,
2. Verkehrsunternehmen für den durch Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes hervorgerufenen Umgebungslärm,
3. Betreibern von Verkehrsflughäfen für den durch Flugzeuge in der Umgebung von Verkehrsflughäfen hervorgerufenen Umgebungslärm,
4. Anlagenbetreibern für den durch Anlagen nach Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung hervorgerufenen Umgebungslärm.

Sofern für die Ausarbeitung der Lärmkarten die Erhebung von Daten erforderlich ist, sind die Betreiber und Unternehmen nach Satz 1 zur Mitwirkung verpflichtet, insbesondere dazu, das Betreten von Betriebsgrundstücken und -räumen zu dulden, Anlagen und Einrichtungen zugänglich zu machen oder Unterlagen zur Verfügung zu stellen. § 52 Abs. 5 und 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt entsprechend.

(2) Gemeinden haben die für die Lärmkarten erforderlichen Daten über die vom Umgebungslärm betroffene Wohnbevölkerung sowie die Lage und die Höhe der Bebauung und sonstiger Schallhindernisse auf dem Ausbreitungsweg, soweit sie nicht den Emissionsdaten der Geräuschquellen zuzurechnen sind, zu erheben und den für die Ausarbeitung der Lärmkarten zuständigen Behörden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

(3) Andere Behörden haben den für die Ausarbeitung der Lärmkarten zuständigen Behörden die dort vorhandenen und für die Lärmkarten erforderlichen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

§ 4

Ausarbeitung von Lärmkarten

- (1) Die Lärmkarten für Ballungsräume haben die Lärmbelastungen durch
1. Straßenverkehr,
 2. Eisenbahnverkehr,
 3. Verkehr von Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes,
 4. Flughäfen und
 5. Industrie- sowie Gewerbegebiete, auf dem sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden, die in besonderer Weise geeignet sind, Umgebungslärm hervorzurufen, sowie Häfen für die Binnen- und Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr
- so genau zu erfassen, dass die Identifizierung der in die Aktionsplanung einzubeziehenden Bereiche sicher möglich ist.
- (2) Die Lärmkarten außerhalb von Ballungsräumen haben die Geräuschimmissionen in der Nähe der nach § 47c Abs. 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mitgeteilten Hauptlärmquellen so genau zu erfassen, dass die Identifizierung der in die Aktionsplanung einzubeziehenden Bereiche sicher möglich ist.
- (3) Die Ausarbeitung von Lärmkarten hat getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafentlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} zu erfolgen.
- (4) Lärmkarten müssen georeferenziert sein. Alle Daten sind in einer Form vorzuhalten, die ihre digitale Weiterverarbeitung ermöglicht. Lärmkarten sind in elektronischer Form zu erstellen; sie müssen in körperlicher Form herstellbar sein.

(5) Lärmkarten bestehen aus:

1. einer graphischen Darstellung der Lärmsituation mit den Isophonen-Bändern für
 - a) den L_{DEN} über 55 dB(A) bis 60 dB(A), über 60 dB(A) bis 65 dB(A), über 65 dB(A) bis 70 dB(A), über 70 dB(A) bis 75 dB(A) sowie über 75 dB(A), und
 - b) den L_{Night} über 50 dB(A) bis 55 dB(A), über 55 dB(A) bis 60 dB(A), über 60 dB(A) bis 65 dB(A), über 65 dB(A) bis 70 dB(A), sowie über 70 dB(A) und optional über 45 dB(A) bis 50 dB(A),mit den Farben nach DIN 18005 Teil 2, Ausgabe September 1991, erschienen bei der Beuth-Verlag GmbH, 10772 Berlin, und archivmäßig niedergelegt beim Deutschen Patentamt in München, mit einer Angabe der Isophonen-Linien von 65 dB(A) und 55 dB(A) in den Lärmkarten von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, wenn Dörfer, Städte oder Ballungsräume innerhalb der Linien liegen,
2. tabellarischen Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die durch den von Hauptlärmquellen hervorgerufenen Lärm belastet werden, wobei die Abschätzung nach Absatz 6 zu erfolgen hat,
3. einer allgemeinen Beschreibung der Hauptlärmquellen nach Lage, Größe und Verkehrsaufkommen,
4. einer Beschreibung der Umgebung: Ballungsräume (Lage, Größe, Einwohnerzahl), Dörfer, ländliche Gegend oder nicht ländliche Gegend, Flächennutzung, andere Hauptlärmquellen,
5. Angaben über durchgeführte und laufende Lärmaktionspläne und Lärmschutzprogramme,
6. einer tabellarischen Angabe über die Gesamtfläche der Gebiete, die durch den von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen hervorgerufenen Lärm belastet werden, sowie über die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser in diesen Gebieten, nach Maßgabe des Absatzes 7,

7. Angaben über die zuständigen Behörden für die Lärmkartierung.

In den Lärmkarten können zusätzliche Texterläuterungen und Informationen verwendet werden.

(6) Die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen (Absatz 5 Satz 1 Nr. 2) ist separat für jede Lärmart anzugeben. Die Angaben sind aufzugliedern entsprechend den in Absatz 5 Satz 1 Nr. 1 angegebenen Isophonenbändern für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} . Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden.

(7) Die Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete (Absatz 5 Satz 1 Nr. 6) ist außerhalb von Ballungsräumen separat für jede Hauptverkehrsstraße und jede Haupteisenbahnstrecke anzugeben. Innerhalb von Ballungsräumen ist jeweils die gesamte, durch Straßenverkehr und durch Eisenbahnverkehr lärmbelastete Fläche anzugeben. Für jeden Großflughafen ist die gesamte lärmbelastete Fläche anzugeben. Die Angabe hat in Quadratkilometern zu erfolgen und ist aufzugliedern nach L_{DEN} -Werten über 55 dB(A), über 65 dB(A) und über 75 dB(A). Für alle Lärmkarten gilt Entsprechendes für die Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser. Bei der Zahlenangabe für Wohnungen ist auf 100 Wohnungen zu runden.

§ 5

Berechnungsverfahren

(1) Die L_{DEN} - und L_{Night} -Werte werden durch Berechnung bestimmt. Die Berechnungsverfahren für die Bereiche Straßenlärm, Schienenlärm und Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm haben den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu entsprechen, die für die Bereiche Straßenlärm und Schienenlärm durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie für Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger konkretisiert werden können.

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

(3) Für die Ermittlung der Belastetenzahlen nach § 4 Abs. 6 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 § 4 Abs. 5 ist ein Raster von 50 Meter mal 50 Meter oder weniger zu Grunde zu legen.

(4) Für die Berechnung der 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 Ausarbeitung der Lärmkarten zuständigen Bundes- und Landesbehörden zentral zur Verfügung gestellt. Liegen in den Ländern weiter gehende 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.

§ 6

Mitteilung über Lärmkarten

Die nach § 47e Abs. 2 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zuständigen Behörden teilen binnen vier Monaten nach den in § 47c Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes aufgeführten Fristen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit oder einer von ihm benannten Stelle die vollständigen Lärmkarten mit.

§ 7

Information der Öffentlichkeit über Lärmkarten

Geeignete Ausfertigungen der Lärmkarten, die der Unterrichtung der Öffentlichkeit dienen, werden von den zuständigen Behörden nach § 47e Abs. 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verbreitet. Die Verbreitung der Lärmkarten hat in für die Öffentlichkeit verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten zu erfolgen. Erforderlichenfalls ist eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Für die Verbreitung sollen, soweit vorhanden, elektronische Kommunikationsmittel verwendet werden. Die Anforderungen an die Unterrichtung der Öffentlichkeit können auch dadurch erfüllt werden, dass Verknüpfungen zu Internet-Seiten eingerichtet werden, auf denen die zu verbreitenden Lärmkarten zu finden sind.

§ 8

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Anhang

zu § 2 Nr. 2

1. Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindez (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:

- a) 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.
 - b) $L_{Evening}$ 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.
 - c) 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-Lärmindez L_{Night} in Dezibel entspricht dem unter Nummer 1 Satz 2 Buchstabe c genannten Dauerschallpegel.
 3. Für die Lärmindez gilt:
 - a) 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.
 - b) Ein Jahr ist das für die Schallemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Kalenderjahr."

Begründung:

Bereits die Vorlage des ersten Entwurfs der Kartierungsverordnung (BR-Drs. 95/05) stieß auf fachliche Einwände der Länder. Trotz Überarbeitung nach Verabschiedung des Umsetzungsgesetzes im Juni 2005 blieben die meisten Einwendungen der Länder unberücksichtigt. Die hier vorliegende Fassung berücksichtigt dagegen die Einwendungen weitgehend. Das betrifft den Verzicht auf Wiederholung von an anderer Stelle verankerten Regelungen, die strikte 1:1-Umsetzung von Vorgaben der Richtlinie mit dem Verzicht auf die Einführung sonstiger Hauptlärmquellen und die klare Zuweisung der Festlegung von Auslöseschwellen und -kriterien für die Maßnahmeplanung in die noch zu erlassende Verordnung zur Lärmaktionsplanung. [Dabei wird davon ausgegangen, dass die Verordnung zur Lärmaktionsplanung als Änderungsverordnung zur Verordnung über die Lärmkartierung* konzipiert wird.]

[...] nur U,
In und Wi

Vk
Wi

2. Zur Verordnungsüberschrift

In der Verordnungsüberschrift ist das Wort "Lärmkartierung" durch das Wort "Lärminderungsplanung" zu ersetzen.

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die vorliegende Verordnung soll in einem zweiten Schritt um Regelungen zur Lärmaktionsplanung ergänzt werden. Ein solches Vorgehen ist aus Gründen der Übersichtlichkeit und der leichteren Bezugnahme dem Erlass zweier separater Verordnungen vorzuziehen. Zur Vermeidung einer nachträglichen Änderung der Überschrift ist diese in Anlehnung an die Überschrift des Sechsten Teils des BImSchG ("Lärminderungsplanung") so zu fassen, dass Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung abgedeckt werden.

* wird bei Annahme mit Ziffer 2 redaktionell angepasst

Vk
Wi

3. Zu § 2*

§ 2 ist wie folgt zu fassen:

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

"§ 2
Lärmindizes

(1) Die Lärmindizes L_{Tag} , L_{Abend} und L_{Nacht} sind die A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel in Dezibel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Tagen in folgenden Zeiträumen erfolgen:

1. L_{Tag} : 12 Stunden, beginnend um 6.00 Uhr,
2. L_{Abend} : 4 Stunden, beginnend um 18.00 Uhr,
3. L_{Nacht} : 8 Stunden, beginnend um 22.00 Uhr.

Ein Jahr ist das für die Schallemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Kalenderjahr.

(2) Der Lärmindex L_{TAN} in Dezibel ist wie folgt definiert:

$$L_{TAN} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{Tag}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{Abend} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{Nacht} + 10}{10}} \right)$$

Folgeänderungen:

- a) Der Anhang zu § 2 Nr. 2 ist zu streichen.
- b) In § 4 Abs. 2 sind die Wörter "nach § 47c Abs. 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mitgeteilten Hauptlärmquellen" durch die Wörter "Hauptlärmquellen (§ 47b Nr. 3 bis 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)" zu ersetzen.**
- c) In § 4 Abs. 3, Abs. 5 Satz 1 Nr. 1, Abs. 6 Satz 2, § 5 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 ist jeweils die Bezeichnung " L_{Night} " durch die Bezeichnung " L_{Nacht} " zu ersetzen.***

* Bei Ablehnung von Ziffer 3 ist Ziffer 16 redaktionell anzupassen.

** entfällt bei Annahme mit Ziffer 14

*** zu Buchstabe c und d vgl. Ziffern 16, 19, 21, 22

- d) In § 4 Abs. 3, Abs. 5 Nr. 1, Abs. 6 Satz 2 und Abs. 7, § 5 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 ist jeweils die Bezeichnung " L_{DEN} " durch die Bezeichnung " L_{TAN} " zu ersetzen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

§ 2 enthält wenig mehr als einen Verweis auf den sehr kompliziert formulierten Anhang. Es ist übersichtlicher, in § 2 die Lärmindizes zu definieren und die Definition für Hauptlärmquellen in § 4 Abs. 2 zu verschieben. Die Lärmindizes sind in der deutschen Amtssprache zu bezeichnen. In der Formel für L_{TAN} sind die gebräuchlichen Multiplikationspunkte zu verwenden. Alle Indizes sind als Zahlenwerte zu definieren, da ansonsten in der Formel für L_{TAN} Dezibel- und Zahlenwerte addiert werden müssten (in den Exponenten der Zehnerpotenzen).

U 4. Zu § 3 Abs. 1 Satz 1

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

§ 3 Abs. 1 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

"Soweit die für die Ausarbeitung der Lärmkarten zuständigen Behörden nicht auf Bestände zurückgreifen können, können sie anordnen, dass ihnen vorhandene, nach den §§ 4 und 5 für die Erarbeitung von Lärmkarten erforderliche Daten sowie vorhandene Ergebnisdaten für Lärmkarten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden von

1. Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den durch Eisenbahnen hervorgerufenen Umgebungslärm,
2. Verkehrsunternehmen für den durch Straßenbahnen* im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes hervorgerufenen Umgebungslärm,
3. Betreibern von Verkehrsflughäfen für den durch Flugzeuge in der Umgebung von Verkehrsflughäfen hervorgerufenen Umgebungslärm,
4. Anlagenbetreibern für den durch Anlagen nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 hervorgerufenen Umgebungslärm,**
5. Trägern der Straßenbaulast für den durch Straßenverkehr hervorgerufenen Umgebungslärm."

* wird bei Annahme mit Ziffer 5 redaktionell angepasst

** wird bei Annahme mit Ziffer 6 redaktionell angepasst

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Durch die Änderungen wird folgenden Aspekten Rechnung getragen:

Die Ergänzung "nach §§ 4 und 5" verweist zur Klarstellung an die Stellen in der Verordnung, an denen geregelt ist, welche Lärmquellen relevant sind und welche Daten konkret für die Lärmkarten erforderlich sind. Damit wird der Kreis der Verpflichteten und der Umfang der Verpflichtungen ersichtlich auf das Notwendige beschränkt.

Die Ergänzung "sowie vorhandene Ergebnisdaten" stellt sicher, dass nicht nur vorhandene Eingangsdaten für akustische Berechnungen, sondern auch gegebenenfalls vorhandene Ergebnisdaten für Lärmkarten zur Verfügung gestellt werden müssen. Diese Verpflichtung betrifft konkret zumindest das Eisenbahn-Bundesamt, das nach § 47e Abs. 3 BImSchG solche Ergebnisdaten für Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes nach § 47c BImSchG ermittelt. Andere zuständige Behörden, z.B. diejenigen für die Kartierung von Ballungsräumen, erhalten so Zugriff auf solche vorhandenen Ergebnisdaten.

Der in Nummer 4 an Stelle der Ausformulierung gewählte Verweis auf Anlagen nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 dient der Straffung.

Die in Nummer 5 explizit vorgenommene Benennung der Straßenbaulastträger erscheint klarer als deren Subsumierung in Absatz 3 unter dem Begriff "andere Behörden" und verpflichtet sie außerdem ebenfalls zur Weitergabe ggf. vorhandener Ergebnisdaten.

Vk
Wi

5. Zu § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2*

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

In § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 sind die Wörter "Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes" durch die Wörter "oberirdisch verkehrende Straßenbahnen und Obusse (§ 4 Abs. 1 bis 3 des Personenbeförderungsgesetzes)" zu ersetzen.

* vgl. Ziffer 4

Folgeänderung:

§ 4 Abs. 1 Nr. 3* ist wie folgt zu fassen:

"3. Verkehr von Straßenbahnen und Obussen,"

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Klarstellung des Gewollten. Die Bezugnahme auf § 4 PBefG ist zu ungenau, da dort der im Verordnungsvorschlag unter Ziffer 1 verwendete Begriff "Bahnen" nicht definiert ist. Gemeint sind Straßenbahnen i. S. d. § 4 Abs. 1 und 2 PBefG mit Ausnahme von U-Bahnen. Es erscheint sinnvoll, Lärmbelastungen durch Obusse einzubeziehen, da diese wie Straßenbahnen auf festgelegten Linienwegen verkehren, so dass im Gegensatz zum Straßenverkehr die Lärmkarten nur ein abgegrenztes Netz abdecken müssen.

Vk 6. Zu § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4**

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

§ 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 ist wie folgt zu fassen:

"4. Anlagenbetreibern und Betreibern von Häfen für den durch Anlagen und Häfen nach § 4 Abs. 1 Nr. 5 hervorgerufenen Umgebungslärm."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die unter Ziffer 1 vorgeschlagene Fassung des § 3 Abs. 1 sieht für die Betreiber der in § 4 Abs. 1 Nr. 5 genannten Häfen keine Verpflichtung vor, die zur Ausarbeitung von Lärmkarten erforderlichen vorhandenen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Da diese Häfen auch im Rahmen der Kartierung von Ballungsräumen erfasst werden können, ist § 3 Abs. 1 um eine solche Verpflichtung zu ergänzen.

* vgl. Ziffer 14

** vgl. Ziffer 4

- U 7. Zu § 3 Abs. 1 Satz 2
- Entfällt bei Ablehnung von Ziffer 1
- In § 3 Abs. 1 Satz 2 sind nach dem Wort "dazu," die Wörter "während der üblichen Geschäftszeiten" einzufügen.
- Begründung (nur gegenüber dem Plenum):
Die Änderung trägt verfassungsrechtlichen Bedenken Rechnung.
- Vk 8. Zu § 3 Abs. 1 Satz 2
Wi
- Entfällt bei Ablehnung von Ziffer 1
- In § 3 Abs. 1 Satz 2 ist nach dem Wort "oder" das Wort "vorhandene" einzufügen.
- Begründung (nur gegenüber dem Plenum):
Klarstellung des Gewollten. In der Verordnung sollte festgelegt werden, dass für die Verursacher von Umgebungslärm eine Verpflichtung, Daten zur Verfügung zu stellen, nur dann besteht, wenn die entsprechenden Daten vorhanden sind.
Durch die vorgeschlagene Ergänzung in § 3 Abs. 1 Satz 2 werden Auslegungszweifel verhindert.
Die Zielrichtung des Vorschlags entspricht auch den Vorstellungen der Bundesregierung (vgl. Begründung zu § 4 der Verordnung der Bundesregierung).
- Vk 9. Zu § 3 Abs. 1 Satz 3
Wi
- Entfällt bei Ablehnung von Ziffer 1
- § 3 Abs. 1 Satz 3 ist wie folgt zu fassen:
"§ 52 Abs. 2, 5 bis 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt entsprechend."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Klarstellung. Durch die jetzige Formulierung wird der Eindruck erweckt, dass nur die genannten Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gelten würden. Einschlägig ist in diesem Zusammenhang jedoch vor allem auch § 52 Abs. 6 BImSchG, der den Rahmen der möglichen Einschränkung der Unverletzlichkeit der Wohnung gemäß Artikel 13 des Grundgesetzes für die Ermittlung von Immissionen nach dem BImSchG sowie auf das BImSchG gestützter Rechtsverordnungen vorgibt. Die Rechtsverordnung zum BImSchG kann diesen Rahmen weder einschränken noch erweitern.

In 10. Zu § 3 Abs. 2Vk
Wo

§ 3 Abs. 2 ist wie folgt zu fassen:

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 11

"(2) Die Gemeinden haben die für die Lärmkarten erforderlichen Daten über die vom Umgebungslärm betroffene Wohnbevölkerung, soweit vorhanden, den für die Ausarbeitung der Lärmkarten zuständigen Behörden unentgeltlich* zur Verfügung zu stellen."

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die in § 3 Abs. 1 vorgeschlagene Beschränkung auf vorhandene Daten bezieht sich nicht auf die Gemeinden als Datenlieferanten. Da dieser Fall im Absatz 2 geregelt ist, muss die Beschränkung auf vorhandene Daten auch in diesen Absatz aufgenommen werden. Dies ist insbesondere auch deshalb erforderlich, weil die in § 4 Abs. 6 geforderten Angaben bei den Gemeinden nicht vorhanden sind und entsprechend der bisherigen Textfassung durch die Gemeinden erhoben werden müssten, was eine Aufgabenübertragung auf die Kommunen bedeuten würde, ohne dass zugleich eine Kostenerstattungsregelung getroffen ist.

* wird bei Annahme mit Ziffer 12 redaktionell angepasst

U 11. Zu § 3 Abs. 2

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 10

In § 3 Abs. 2 sind die Wörter "sowie die Lage und die Höhe der Bebauung und sonstiger Schallhindernisse auf dem Ausbreitungsweg, soweit sie nicht den Emissionsdaten der Geräuschquellen zuzurechnen sind," zu streichen.

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Eine Verpflichtung für die zuständige Behörde, die Höhe der Bebauung und sonstiger Schallhindernisse auf dem Ausbreitungsweg, soweit sie nicht von anderen Stellen zur Verfügung gestellt werden, selbst zu erheben, ergibt sich bereits aus den Anforderungen zur Ermittlung der Lärmsituation nach §§ 4 und 5. Zudem würde die Festlegung der Gemeinden als dafür zuständige Behörde die im Gesetz vorgesehene Möglichkeit der Länder, andere zuständige Behörden festlegen zu können, in diesem Punkt unterlaufen. Die Bestimmung anderer Behörden kann aber sachlich geboten sein, weil diese Aufgabe insbesondere kleinere Gemeinden überfordern könnte.

In Zu § 3 Abs. 2 und 3

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

§ 3 ist wie folgt zu ändern:

12. a) In Absatz 2 ist das Wort "unentgeltlich"* zu streichen.
13. b) In Absatz 3 ist das Wort "unentgeltlich" zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Für die Lärmkarten sind in wesentlichem Umfang die Geobasisdaten von Landesvermessung und Liegenschaftskataster (u.a. Digitale Geländemodelle, topographisch-kartographische Daten, Gebäudekoordinaten) erforderlich. Die Gesetzgebungskompetenz für Landesvermessung und Liegenschaftskataster liegt

* vgl. Ziffer 10

bei den Ländern. Dies gilt auch für die Regelungen zur Bereitstellung dieser Daten, insbesondere für das Kosten- und Gebührenrecht. Mit der Änderung wird dieser Tatsache Rechnung getragen.

U 14. Zu § 4 Abs. 1 und 2

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 15

§ 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

"(1) Lärmkarten für Ballungsräume erstrecken sich auf sämtliche darin ge-
legene Hauptlärmquellen, sowie ferner auf

1. sonstige Straßen,
2. sonstige Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Ei-
senbahngesetz,
3. Schienenwege von Straßenbahnen* im Sinne des § 4 des
Personenbeförderungsgesetzes,
4. sonstige Flugplätze für den zivilen Luftverkehr,
5. Industrie- oder Gewerbegebiete, auf denen sich eine oder mehrere An-
lagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24.
September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung
der Umweltverschmutzung befinden, einschließlich Häfen für die Bin-
nen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr
als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr,

soweit diese sonstigen Lärmquellen erheblichen Umgebungslärm hervorrufen."

b) Absatz 2 ist zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Formulierung nennt die Lärmquellen, deren Geräuschmissionen zu kar-
tieren sind, d.h. neben den Hauptlärmquellen sind die sonstigen Lärmquellen
zu erfassen. Die Schwelle, welche sonstigen Lärmquellen zu erfassen sind,

* wird bei Annahme mit Ziffer 5 redaktionell angepasst

wird dadurch gezogen, dass nur diejenigen Quellen zu erfassen sind, die erheblichen Umgebungslärm hervorrufen. Damit wird vermieden, dass die Genauigkeit der Lärmkarte als Kriterium eingeführt wird. Die Bestimmung des Mindestkriteriums für die Lärmquellen, die in die Erfassung eingehen, steht damit formal vor der Ermittlung von Geräuschimmissionspegeln. Ohne Zweifel lassen sich bei dieser Herangehensweise die Bereiche sicher identifizieren, die in die Aktionsplanung einzubeziehen sind. Lärmkarten außerhalb von Ballungsräumen haben gemäß § 47c Abs. 1 BImSchG die Hauptlärmquellen zu erfassen. Es ist klar, dass die Grenze für die Erstellung einer Lärmkarte dabei nicht durch die seitliche Begrenzung des Verkehrsweges oder die Grenze des Flughafens gegeben ist. Die Umgebungslärmrichtlinie und folglich das Umsetzungsgesetz enthalten keinen Hinweis, ob sonstige gleichartige Lärmquellen im Einwirkungsbereich einer Hauptlärmquelle bei der Lärmkartierung zu berücksichtigen sind. Die Formulierung der Kartierungspflicht in § 47c Abs. 1 BImSchG steht der Berücksichtigung jedoch nicht entgegen. Da dieser Aspekt im Gesetz nicht berührt wird, besteht kein Regelungsbedarf in der Lärmkartierungsverordnung.

In
Vk
Wi
Wo

15. Zu § 4 Abs. 2

In § 4 Abs. 2 sind die Wörter "so genau" und die Wörter ", dass die Identifizierung der in die Aktionsplanung einzubeziehende Bereiche sicher möglich ist" zu streichen.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 14

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Die Richtlinie hat im Falle von Hauptlärmquellen, anders als im Falle der Ballungsräume, nicht vorgesehen, Straßen, Schienen oder Flughäfen unterhalb der vorgesehenen Verkehrsmengenschwellen bei der Lärmkartierung mit zu erfassen. Es gibt daher in der Regel keine von Genauigkeitsanforderungen abhängige Fragestellung, welche Lärmquellen zu erfassen sind. Es verbleiben daher lediglich Genauigkeitsanforderungen zur Immissionsberechnung, die jedoch durch Absatz 5 sowie durch § 5 der Verordnung bereits vollständig abgedeckt sind.

Vk
Wi
16. Zu § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1

§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 ist wie folgt zu fassen:

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 17

"1. einer graphischen Darstellung der Lärmsituation mit den Isophonenbändern für

a) den L_{TAN}^* über 55, 60, 65, 70 und 75 dB(A),

b) den L_{Nacht}^* über 50, 55, 60, 65 und 70 dB(A),

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

mit den Farben nach DIN 18005 Teil 2, Ausgabe September 1991, erschienen bei der Beuth-Verlag GmbH, 10772 Berlin, und archivmäßig niedergelegt beim Deutschen Patentamt in München,"

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Anhang VI der Richtlinie sieht zwar eine Angabe der Isophonen-Linien 65/55 dB(A) vor, die Übernahme dieser Vorgabe in die Verordnung ist jedoch durch die übrigen Vorgaben der Nummer 1 bereits abgedeckt, weil bei der grafischen Darstellung Isophonen-Bänder üblicherweise ohnehin durch Isophonen-Linien voneinander abgegrenzt werden. Die Formulierung würde überdies gestrafft.

U
17. Zu § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 16

In § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 sind die Wörter "mit einer Angabe der Isophonen-Linien von 65 dB(A) und 55 dB(A) in den Lärmkarten von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, wenn Dörfer, Städte oder Ballungsräume innerhalb der Linien liegen," zu streichen.

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Anhang VI der Richtlinie sieht zwar eine solche Angabe vor, die Übernahme dieser Vorgabe in die Verordnung ist jedoch durch die übrigen Vorgaben der Nummer 1 bereits abgedeckt, weil bei der grafischen Darstellung Isophonen-Bänder üblicherweise ohnehin durch Isophonen-Linien voneinander abgegrenzt werden.

* vgl. Ziffer 3

U 18. Zu § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1a - neu -

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

In § 4 Abs. 5 Satz 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

"1a. einer graphischen Darstellung der Überschreitung eines Wertes, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden,"

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Einfügung setzt die Vorgaben aus Artikel 3 Buchstabe s und Anhang IV Nr. 1 der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG um.

Damit wird bei der Lärmkartierung bereits kenntlich gemacht, dass der jeweils einschlägige Wert in die Lärmkarte einzutragen ist, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm in Erwägung zu ziehen haben. Das heißt, bei Überschreitung des Wertes müssen die zuständigen Behörden prüfen, ob sie tätig werden. Eine Pflicht zur Lärminderung wird nicht ausgelöst.

Bei der bestehenden Rechtslage sind die Werte

- der Verkehrslärmschutzverordnung,
- der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes an Bundesfernstraßen,
- dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des BMVBS für Schienenwege des Bundes,
- der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm und
- dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

zu entnehmen. Die Möglichkeit, durch die Aktionsplanungsverordnung andere Werte einzuführen, bleibt bestehen. Mit der Formulierung wird der Diskussion über Eingriffswerte oder Ziele der Lärmaktionsplanung nicht vorgegriffen.

U 19. Zu § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

In § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 sind die Wörter "durch den von Hauptlärmquellen hervorgerufenen Lärm belastet werden" durch die Wörter "innerhalb der Isophonen-Bänder nach Nummer 1 liegen" zu ersetzen.

Folgeänderung:

§ 4 Abs. 6 Satz 2 ist zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Anforderungen müssen nach der Richtlinie nach Lärmkarten für Ballungsräume und solchen für Hauptlärmquellen unterschiedlichen werden (vgl. Anhang VI Nr. 1 bzw. Nr. 2 der Richtlinie). Der Bezug auf Hauptlärmquellen passt jedenfalls nicht exakt, denn er kann bezogen auf die für Ballungsräume zu erstellenden Lärmkarten unvollständig sein. Unabhängig davon lassen sich die Anforderungen durch den Änderungsvorschlag lösen. In der Folge kann außerdem Absatz 6 gestrichelt werden.

U 20. Zu § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 4

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

In § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 4 ist nach der Angabe "(Lage, Größe, Einwohnerzahl)" das Wort ", Städte" einzufügen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Klarstellung des Gewollten durch Vervollständigung der Aufzählung.

U 21. Zu § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 6

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

In § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 6 sind die Wörter "die Gesamtfläche der Gebiete, die durch den von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen hervorgerufenen Lärm belastet werden," durch die Wörter "lärmbelastete Flächen" zu ersetzen.

Folgeänderungen:

§ 4 Abs. 7 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind die Wörter "außerhalb von Ballungsräumen separat für jede Hauptverkehrsstraße und jede Haupteisenbahnstrecke" zu streichen.

- b) Die Sätze 2 und 3 sind zu streichen.
- c) In Satz 5 sind die Wörter "Für alle Lärmkarten gilt Entsprechendes" durch die Wörter "Entsprechendes gilt" zu ersetzen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Der Änderungsvorschlag dient der Richtigstellung und der Straffung. Die Tabellen für Lärmkarten für Ballungsräume lassen sich nicht auf Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen beschränken. Welche Quellen zu berücksichtigen sind, ergibt sich bereits aus den Absätzen 1 bis 3. In der Folge kann Absatz 7 gestrafft werden. Auf die Unterscheidung in der Richtlinie, Flächenangaben nur für Lärmkarten für Hauptlärmquellen zu fordern, kann im Sinne der Vereinfachung und wegen der fehlenden fachlichen Begründung verzichtet werden.

Vk
Wi

22. Zu § 5 Abs. 1

§ 5 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 23

"(1) Die Lärmindizes werden nach Verfahren berechnet, die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die Berechnungsverfahren werden

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

1. für die Lärmarten nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
2. für Fluglärm (§ 4 Abs. 1 Nr. 4) vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
3. für Industrie- und Gewerbelärm (§ 4 Abs. 1 Nr. 5) vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger konkretisiert."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Veröffentlichung der Berechnungsverfahren ist angesichts der kurzen Fristen für die Ausarbeitung der ersten Lärmkarten nicht nur sinnvoll, sondern erforderlich.

Die Berechnung bezieht sich nicht nur auf L_{Nacht} und L_{TAN} , sondern auf alle Indizes.

Fluglärm berührt gleichermaßen Belange der Umwelt wie des Verkehrs, so dass das Einvernehmen des Bundesverkehrsministeriums vorzusehen ist.

Die Formulierung wurde überdies gestrafft.

U 23. Zu § 5 Abs. 1 Satz 2

Entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 22

In § 5 Abs. 1 Satz 2 ist das Wort "können" zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Es ist unbedingt erforderlich, dass das BMU bzw. das BMVBS schnellstmöglich die Berechnungsverfahren veröffentlichen. Dies sollte dem BMU bzw. dem BMVBS nicht frei gestellt werden.

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Vk
Wi 24. Zu § 5 Abs. 4

§ 5 Abs. 4 ist wie folgt zu fassen:

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 25

"(4) Das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie stellt den für die Ausarbeitung von Lärmkarten zuständigen Behörden zentral das Digitale Geländemodell für Deutschland (DGM-D) zur Verfügung. Liegen in den Ländern detailliertere geographische Daten vor, können diese ergänzend* zu dem DGM-D verwendet werden."

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

In den Ländern liegen teilweise Geländemodelle mit deutlich weiter gehenden geographischen Daten als das vorgesehene DGM-D vor.

Die Formulierung wurde überdies gestrafft, an die vom Bundesamt für Kartographie und Geodäsie verwendete Bezeichnung "DGM-D" angepasst und um die fehlende Information ergänzt, von welcher Stelle das DGM-D zur Verfügung gestellt wird.

* wird bei Annahme mit Ziffer 26 redaktionell angepasst

U 25. Zu § 5 Abs. 4 Satz 2

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 24

In § 5 Abs. 4 Satz 2 sind die Wörter "Bundes- und Landesbehörden" durch das Wort "Behörden" zu ersetzen."

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Auf Grund der Zuständigkeitsregelung des § 47e BImSchG muss auch gewährleistet werden, dass den Kommunen das DGM-Deutschland zentral zur Verfügung steht.

U In 26. Zu § 5 Abs. 4 Satz 3*

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

In § 5 Abs. 4 Satz 3 ist das Wort "ergänzend" durch das Wort "stattdessen" zu ersetzen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

In den Ländern liegen teilweise Geländemodelle mit deutlich weiter gehenden geographischen Daten als das vorgesehene Digitale Geländemodell für die Bundesrepublik Deutschland vor. Um diesen Ländern eine Kartierung unter Verwendung dieser guten Datenlage zu ermöglichen, ist die Änderung notwendig, da Geländemodelle nur alternativ, aber nicht ergänzend verwendet werden können.

* vgl. Ziffer 24 (dort Satz 2)

Vk
Wi
27. Zu § 6 Überschrift, Abs. 1 und 2*

§ 6 ist wie folgt zu ändern:

- a) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:
"Übermittlung der Lärmkarten"
- b) In den Absätzen 1 und 2 ist jeweils das Wort "teilen" durch das Wort "übermitteln" zu ersetzen und das Wort "mit" ist jeweils zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Sprachliche Klarstellung. Lärmkarten werden nicht mitgeteilt, sondern übermittelt.

U
28. Zu § 6 Abs. 2 - neu -

§ 6 ist wie folgt zu ändern:

- a) Dem bisherigen Text ist die Absatzbezeichnung "(1)" voranzustellen.
- b) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

"(2) Die nach § 47e Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zuständigen Behörden teilen** zu den in § 47c Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes aufgeführten Fristen den obersten Landesbehörden oder den von ihnen benannten Stellen die vollständigen Lärmkarten mit."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Um eine fristgemäße Mitteilung an die EU sicherzustellen, sollte in der Verordnung festgelegt werden, dass die für die Aufstellung der Lärmkarten zuständigen Behörden die Informationen aus den Lärmkarten entsprechend den im Umsetzungsgesetz genannten Fristen an die obersten Landesbehörden melden, die diese dann zusammengefasst an den Bund weiter leiten.

* Absatz 2 nur bei Annahme mit Ziffer 28

** wird bei Annahme mit Ziffer 27 redaktionell angepasst

In 29. Zu § 7

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 30

§ 7 ist wie folgt zu fassen:

"§ 7

Unterrichtung der Öffentlichkeit

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Für die Information der Öffentlichkeit gilt § 10 des Umweltinformationsgesetzes; für Landesbehörden und Gemeinden gelten die entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Bei § 7 handelt es sich um eine unnötige Doppelregelung neben den Umweltinformationsgesetzen des Bundes und der Länder. Solange ein Land noch kein UIG erlassen hat, gilt dort die Richtlinie 2003/4/EG unmittelbar.

Vk 30. Zu § 7
Wi

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 29

§ 7 ist wie folgt zu fassen:

"§ 7

Information der Öffentlichkeit über Lärmkarten

Entfällt
bei Ab-
lehnung
von
Ziffer 1

Die für die Information der Öffentlichkeit zuständigen Behörden verbreiten die Lärmkarten, erforderlichenfalls mit Zusammenfassungen der wichtigsten Punkte gemäß § 10 des Umweltinformationsgesetzes; für Landesbehörden und Gemeinden gelten die entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Unnötige Doppelregelung neben den Umweltinformationsgesetzen des Bundes und der Länder. Solange ein Land noch kein UIG erlassen hat, gilt dort die Richtlinie 2003/4/EG unmittelbar.

B

31. Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nicht zuzustimmen.

32. Begründung:

Die Verordnung der Bundesregierung hat den Beschluss des Bundesrates vom 08.07.2005 nur zum Teil umgesetzt. Die damals abgelehnte Verordnung wurde von der Bundesregierung inzwischen zwar formal an die im Vermittlungsausschuss erzielte, inzwischen gültige Fassung des Gesetzes angepasst. Inhaltlich wurden die von den Ländern in weiten Teilen übereinstimmend und wiederholt vorgetragenen Vorschläge jedoch überwiegend nicht berücksichtigt. Die Verordnung geht über eine 1 : 1-Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie hinaus. Von finanzpolitisch besonderer Bedeutung ist die in der Verordnung vorgesehene Definition relevanter Lärmwerte für die nachgeschaltete Lärmaktionsplanung.

C

Der **federführende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**, der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** und der **Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung** empfehlen dem Bundesrat ferner, die folgende

E n t s c h l i e ß u n g

zu fassen:

U 33. Die Aufstellung der Lärmkarten ist eine umfangreiche und anspruchsvolle Aufgabe, die die bisher in der Lärmbekämpfung durchgeführten Kartierungsaufgaben nach Art und Umfang bei Weitem übersteigt. Um die Lärmkarten der verschiedenen Quellen mit gleicher Qualität erarbeiten und vergleichen zu können,

müssen detaillierte Festlegungen zur Vorgehensweise getroffen werden. Dies betrifft insbesondere die Berechnungsverfahren für die einzelnen Lärmquellen bzw. die Verfahren zur Kennzeichnung der belasteten Bevölkerung, die in diesem Zusammenhang eine wesentliche Arbeitsgrundlage darstellen. Die Verordnung enthält zwar die Verpflichtung zur Veröffentlichung der Berechnungsverfahren, hiermit sind aber zeitliche Verzögerungen bei der Umsetzung verbunden.

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, unverzüglich die Berechnungsverfahren für die Bereiche Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Fluglärm sowie Industrie- und Gewerbelärm zu konkretisieren, damit die zuständigen Behörden die Lärmkarten in den von der EU-Richtlinie vorgegebenen Fristen erstellen können.

- U 34. Die Bundesregierung wird gebeten, bei der Berechnung den Gleispflegezustand in der Berechnungsvorschrift für die Lärmkartierung von Schienenlärm zu berücksichtigen, d. h. einen (akustischen) Malus für das nicht gepflegte Gleis neben dem Bonus für das besonders überwachte und aus akustischen Gründen gepflegte Gleis einzuführen.

Der Bundesrat bittet den Bund, das Problem des akustisch ungünstigen Schienenzustandes in der vorgelegten "Vorläufigen Berechnungsvorschrift für den Umgebungslärm an Schienen" (VBUSch) zu berücksichtigen und das Rechenverfahren entsprechend anzupassen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Maßgeblichen Einfluss auf die Lärmbelastung durch Schienenverkehr hat der Schienenzustand. In der geltenden Berechnungsvorschrift wird von einem guten Pflegezustand der Schienen ausgegangen und das besonders überwachte Gleis durch einen Bonus berücksichtigt. Allerdings wird nur ein kleiner Teil des Schienennetzes aus akustischen Gründen besonders gepflegt. Von dem übrigen Schienennetz weist wiederum nur ein Teil einen durchschnittlich guten Pflegezustand auf. Der nicht zu vernachlässigende Rest des Schienennetzes erreicht diese Qualität nicht, mit der Folge, dass der Schienenverkehr auf den Strecken entsprechend lauter ist. Insofern hat der Pflegezustand der Gleise deutlichen Einfluss auf Geräuschbelastung. Aus Messungen ist bekannt, dass in

Folge mangelhafter Gleispflege Pegelzuwächse von 15 bis 20 dB(A) auftreten können. Das gleiche Problem ergibt sich inzwischen bei der Lärmsanierung, wenn Lärmschutzwände und -fenster ebenfalls unter der Annahme durchschnittlich guter Schienenzustände dimensioniert werden. Da sich die Umgebungslärmrichtlinie im Wesentlichen auf die Lärmsanierung bestehender Verkehrswege zielt, muss der Status Quo auch bei den Berechnungsvorschriften ausreichend berücksichtigt werden.

- In
Wo
35. Der Bundesrat appelliert an die Bundesregierung, die Kommunen bei den Aufgaben der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung finanziell zu unterstützen.