

**17.09.10****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Vk - Fz - G - In - Uzu **Punkt** ..... der 874. Sitzung des Bundesrates am 24. September 2010

---

Entschließung des Bundesrates zu Verbesserungen beim Verkehrs-  
lärmschutz

- Antrag des Landes Rheinland-Pfalz -

A.

Der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** und  
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**  
empfehlen dem Bundesrat,  
die Entschließung nach der Überschrift wie folgt zu fassen:

Straßenverkehrslärm

- In, U 1. a) Der Bundesrat begrüßt die Verbesserung des Lärmschutzes durch die im Bundeshaushaltsgesetz 2010 erfolgte Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A). Diese Absenkung kann allerdings nur ein erster Schritt sein; sie reicht nicht aus, um die Lärmbelastung weiter Teile der Bevölkerung durch den Straßenverkehr auf ein gesundheitlich vertretbares Maß zu verringern. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, ab dem Jahr 2012 die Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen prioritär an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen und in Gebieten, die dem Wohnen dienen, um min-

...

destens weitere 2 dB(A) zu senken. Damit können Lärmbelastungen mit Pegeln oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts abgebaut werden, bei denen zunehmend gesundheitsgefährdende Effekte auftreten.

[nur U] 2. [b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Richtwerte in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) um 5 dB(A) zu senken.]

c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung weiterhin, die dauerhafte Nutzung von Standstreifen in Fahrstreifen zwischen zwei Anschlussstellen als bauliche Erweiterung um einen durchgängigen Fahrstreifen im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 1 der Verkehrslärmschutzverordnung zu bewerten. Damit könnten im Interesse einer deutlichen Entlastung der Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm in den in Frage stehenden Fällen einer Standstreifenumnutzung die Neubaugrenzwerte eingehalten werden. Der Bundesrat nimmt dabei Bezug auf das Verkehrslärmschutzpaket I, mit dem die Bundesregierung einen verbesserten Lärmschutz bei der Umnutzung von Standstreifen anstrebt.

d) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, für Lärmschutzmaßnahmen an

[U] 3. [Straßen in kommunaler Baulast]\*  
bei An-  
nahme  
entfällt  
Ziffer 4

---

\* Setzt die Annahme von Ziffer 1 voraus.

{In}  
entfällt bei  
Annahme  
von  
Ziffer 3

4. {Bundes- und Landesstraßen in der Baulast der Städte}\*

die gemeinsame Finanzierung der Lärmsanierung zwischen Bund, Ländern und Kommunen über das Konjunkturprogramm hinaus fortzuführen.

Schienenverkehrslärm

- e) Der Bundesrat begrüßt die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II verankerte Absicht der Bundesregierung, den Schienenverkehrslärm gegenüber dem heutigen Niveau bis zum Jahr 2020 um 10 dB(A) zu senken und damit praktisch zu halbieren.
- f) Der Bundesrat sieht in der Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen einen zentralen Beitrag zur Lärmverminderung an der Quelle. Er bittet die Bundesregierung, gegenüber der Kommission darauf hinzuwirken, dass in der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)

{In} 5. {zum Teilsystem "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (TSI-Lärm)}\*

, die bisher nur Lärmgrenzwerte für neue und umgebaute Fahrzeuge enthält, in einem Stufenplan auch Grenzwerte für Bestandsfahrzeuge festgelegt werden.

---

\* Setzt die Annahme von Ziffer 1 voraus.

- g) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die von ihr angekündigte Einführung lärmabhängiger Trassenpreise schnellstmöglich zu verwirklichen, um einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf lärmarme Bremsen zu schaffen. [Der Bundesrat verweist insofern auf seinen Verordnungsentwurf zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (vgl. BR-Drucksache 553/10 (Beschluss)).]\*
- h) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, insbesondere für einen besseren Schutz in der Nacht den Schienenbonus beginnend ab dem Jahr 2012 stufenweise abzusenken und zu prüfen, ob neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann, um die Realität besser abzubilden.
- i) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, eine Befugnis für das Eisenbahn-Bundesamt zu schaffen, um Anordnungen zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen zu treffen. Das Eisenbahn-Bundesamt soll neben der Lärmkartierung auch mit der Aufgabe der Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz betraut werden.

### Fluglärm

- j) Der Bundesrat misst dem Schutz der Bevölkerung auch vor den schädlichen Wirkungen des nächtlichen Fluglärms einen hohen Stellenwert bei. Er fordert die Bundesregierung auf<sup>\*\*</sup>, den luftverkehrsrechtlichen Rahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm nicht zu Lasten des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in den Nachtstunden zu verändern. Die rechtlichen Regelungen zur Begrenzung von Nachtflügen dürfen wirtschaftlichen Interessen nicht untergeordnet werden.

---

\* Setzt einen entsprechenden Beschluss des Bundesrates (vgl. TOP 13) voraus.

\*\* Formulierung In: "bittet die Bundesregierung"

**Begründung:**\*

**Straßenverkehrslärm**

Zwei Drittel der deutschen Bevölkerung fühlen sich durch Lärm belästigt. Hauptlärmquelle ist die verkehrliche Mobilität, die grundsätzlich ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensqualität und unseres Wohlstands ist. Dies gilt in erster Linie für den Straßenverkehrslärm, aber auch Schienen- und Flugverkehr führen zu einem hohen Maß an Lärmbelastung.

Mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II hat die Bundesregierung in der vergangenen Legislaturperiode Verbesserungen beim Lärmschutz angekündigt. Die im Bundeshaushaltsgesetz 2010 erfolgte Reduzierung der Grenzwerte bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) ist ein erster Schritt zur Verbesserung der Lärmsituation entlang hoch belasteter Straßen; sie reicht aber insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in der Lärmwirkungsforschung nicht aus, um die durch Straßenverkehrslärm ausgelösten Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen in hinreichendem Maß zu verringern.

[nur U]

[Verkehrsrechtliche Maßnahmen sind häufig in Innenstädten die einzig wirksamen Maßnahmen, um die Lärmbelastung spürbar zu senken. Um einen hohen und konsistenten Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm zu gewährleisten, sollten die Möglichkeiten, verkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen, ebenso wie die o. g. Maßnahmen der Lärmsanierung an den gesundheitlich begründeten Zielwerten des Umweltbundesamtes ausgerichtet werden.]

Dem Sachverständigenrat der Bundesregierung für Umweltfragen zufolge bestätigen die aktuellen Entwicklungen in der Lärmwirkungsforschung, dass es für einen wirksamen Gesundheitsschutz unabdingbar ist, die Lärmbelastung zum Schutz der Wohngebiete am Tage kurzfristig auf 65 dB(A) im Außenbereich zu reduzieren (Umweltgutachten 2008). Im Oktober 2009 veröffentlichte die Weltgesundheitsorganisation (WHO) nach der Erhebung des aktuellen

---

\* U hat die Begründung nur gegenüber dem Plenum beschlossen.

Wissensstandes und nach einem internen und externen Begutachtungsprozess die "Night Noise Guidelines for Europe". Darin empfiehlt die WHO für die Nacht zum Schutz der Gesundheit als Minimalziel Außenpegel von 55 dB(A).

Die Absenkung um mindestens 2 dB(A) führt zu einer aus gesundheits- und umweltpolitischer Sicht dringend erforderlichen weiteren Annäherung der Lärmsanierungsgrenzwerte an die Werte der Lärmvorsorge. Die zweite Stufe der Absenkung soll prioritär schutzbedürftigen Einrichtungen wie Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen und zum Wohnen dienenden Gebieten zugutekommen. Hierzu zählen entsprechend der Baunutzungsverordnung neben reinen und allgemeinen Wohngebieten auch Dorf-, Misch- und Kleinsiedlungsgebiete. Die Bundesregierung wird gebeten, die Grenzwertreduzierung rechtzeitig für die kommende Lärmaktionsplanung, d. h. spätestens 2012 umzusetzen, und die erforderlichen Mittel im Bundeshaushalt bereitzustellen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung weiter, die dauerhafte Umnutzung von Standstreifen in Fahrstreifen zwischen zwei Anschlussstellen als bauliche Erweiterung um einen durchgängigen Fahrstreifen im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 1 der Verkehrslärmschutzverordnung zu bewerten. Hierdurch wird es in den in Rede stehenden Fällen möglich, die für die Lärmbetroffenen besonders günstigen Neubaugrenzwerte zu Grunde zu legen; die Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verbessern sich erheblich. Dem im Verkehrslärmschutzpaket I formulierten Ziel eines verbesserten Lärmschutzes bei der Umnutzung von Standstreifen wird damit Rechnung getragen.

In den vergangenen Jahrzehnten erfolgten beträchtliche Lärmschutzmaßnahmen durch Bund und Länder an Bundes- und Landesstraßen in deren Baulast. Heute wohnen deshalb etwa vier Fünftel der am höchsten Lärmbetroffenen vorwiegend an

[U] [Straßen in kommunaler Baulast.]\*

{In} {Bundes-, aber auch an Landesstraßen in der Baulast der Städte.}\*

---

\* Wird je nach Annahme von Ziffer 3 oder Ziffer 4 angepasst.

Damit ein besseres Lärmschutzkonzept in Deutschland erfolgreich sein kann, ist dort eine langfristige Finanzierung notwendig; die gemeinsame Finanzierung der Lärmsanierung in den Städten muss durch Bund, Länder und Kommunen über das Konjunkturprogramm hinaus fortgeführt werden.

### **Schieneverkehrslärm**

Das Ziel der Bundesregierung, den Schienenlärm in der nächsten Dekade zu halbieren, wird ausdrücklich unterstützt. Die Bundesregierung verfolgt seit mehreren Jahren für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes eine Politik zur Verminderung des Lärmproblems. Die Bevölkerung insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken ist jedoch in Sorge, dass damit allenfalls die zusätzlichen Lärmbelastungen auf Grund des mittel- und langfristig weiter wachsenden Güterverkehrs gemildert werden können. Intensivere Anstrengungen sind daher dringlich.

Bei der Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen handelt es sich auch um ein erklärtes, allerdings noch unverbindlich verankertes Ziel der Kommission. Es wäre im Interesse einer aktiven Lärmschutzpolitik konsequent, wenn sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine konkrete, zeitlich gestaffelte verbindliche Einführung von Lärmgrenzwerten für Bestandswagen in der TSI-Lärm einsetzen würde, wie sie derzeit für neu in den Verkehr zu bringende Fahrzeuge gelten.

Unabhängig davon ist es bereits jetzt möglich, die Nutzung leiser Güterwagen über den nationalen Trassenpreis durch einen Bonus zu belohnen und damit für die Halter der Fahrzeuge einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung zu schaffen. Dieser Weg muss jetzt schnell mit einem möglichst einfachen und wenig bürokratielastigen Erfassungsverfahren entsprechend dem Beispiel einiger europäischer Nachbarstaaten gegangen werden.

Seit Jahren steht der bisher in der Sechzehnten Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) verankerte Schienenbonus (5 dB(A)) zusammen mit dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren in der Kritik, weil dabei die tatsächliche Wirkung vor allem des nächtlichen Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit nicht realitätsnah erfasst wird. Auf Grund der Forschungsergebnisse der letzten Jahre besteht für den Gesetzgeber Anlass zu einer sachgerechten Anpassung der Verfahren für die Lärmermittlung. Da ein besserer Gesundheitsschutz beim Güterverkehrs-

lärm insbesondere in der Nacht vordringlich ist, ist es geboten, den Schienenbonus in einem ersten Schritt ab 2012 abzusenken und zu prüfen, ob zusätzlich zum Dauerschallpegel Spitzenschallpegel für die Nacht eingeführt werden können.

Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind gegenwärtig im Wesentlichen auf Verkehrs-, Wettbewerbs- und Sicherheitsaspekte beschränkt. Im Unterschied zum übrigen Verkehrsrecht enthält das AEG keine Anforderungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz oder zu anderen Umweltbereichen.

Die Geltung anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften, etwa des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), heilt dieses Defizit nicht, so dass bei dem bestehenden hohen Sanierungsbedarf u. a. im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung die Schaffung entsprechender Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes unabdingbar notwendig ist. Beispielsweise ist durch eine generelle Verpflichtung zur Schienenpflege aus Lärmschutzgründen eine kurzfristige Lärmentlastung erreichbar, wie es beim "besonders überwachten Gleis" durch frühzeitiges Schienenschleifen bei Neu- und Ausbaustrecken regelmäßig praktiziert wird.

Eine Lärmaktionsplanung durch die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständige Behörde kann nur das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes abbilden und ist deshalb unzweckmäßig. Bei einer Aufgabenübertragung der Lärmaktionsplanung auf das Eisenbahn-Bundesamt durch die Änderung des § 47e BImSchG kann das Instrument Lärmaktionsplanung mit dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes verzahnt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt kann so ein übergreifendes Konzept für die Lärminderung an hoch belasteten Schienenwegen entwickeln. Die Kommunen oder die nach Landesrecht zuständigen Stellen werden von unnötiger Bürokratie entlastet.

### **Fluglärm**

Die Zulassung eines nächtlichen Flugbetriebs ist wegen der Pflicht, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen, nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vor allem in der Kernzeit von 0 Uhr bis 5 Uhr in erhöhtem Maß rechtfertigungsbedürftig.

Mit Blick auf die Ausführungen im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode steht zu besorgen, dass die bisherige gefestigte Rechtsprechung, die eine besondere Rücksichtnahme auf das Ruhebedürfnis der Anwohner von



Flughäfen in der Nachtzeit anerkennt, durch eine Gesetzesänderung zu Gunsten wirtschaftlicher Interessen gelockert werden soll.

Den Anwohnern von Flughäfen sind weitere Fluglärmbelastungen aber gerade in der Nachtkernzeit nicht zumutbar. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, die maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen unverändert zu lassen. Danach sind Nachtflugbewegungen bei entsprechend nachgewiesenem Bedarf möglich.

nur In

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Straßenverkehrslärm

Der Bund hat im Rahmen des Verkehrslärmschutzpaketes II die Auslösewerte für die Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen) im Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) reduziert (beispielsweise in reinen Wohngebieten auf 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts). Die aktuelle Lärmwirkungsforschung bestätigt jedoch allgemein die Gesundheitsgefährdung oberhalb eines Dauerschallpegels tagsüber von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A).

Vor diesem Hintergrund ist es in der Folge des im November 2009 von Rheinland-Pfalz eingebrachten Antrags zu Verbesserungen beim Verkehrslärmschutz die Zielsetzung der neuerlichen Bundesratsinitiative, aus gesundheits- und umweltpolitischer Sicht die Lärmsanierungswerte um weitere mindestens 2 dB(A) abzusenken und so gleichzeitig eine Annäherung der Lärmsanierungsgrenzwerte an die Lärmvorsorge (Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen) zu erreichen.

Konkret verfolgt werden dabei eine zeitnahe Regelung bis spätestens 2012 und eine entsprechende Mittelausstattung im Bundeshaushalt.

- Lärmbeurteilung an dauerhaft genutzten Standstreifen

Um dem gestiegenen Verkehrsaufkommen insbesondere im Zuge von Bundesautobahnen Rechnung zu tragen, werden zunehmend Standstreifen zwischen zwei Anschlussstellen ausgebaut. Lärmtechnisch sollen derartige Maßnahmen als bauliche Erweiterung um einen durchgängigen Fahrstreifen im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung bewertet werden. Damit können die Lärmvorsorgekriterien mit den deutlich niedrigeren Neubaugrenzwerten zu Grunde gelegt und so die Voraussetzungen geschaffen werden, um den Straßenverkehrslärm im Bereich der betroffenen Anwohner auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Folglich würde die bereits im Verkehrslärmschutzpaket I angestrebte Verbesserung des Lärmschutzes bei einer Standstreifenumnutzung konsequent weitergeführt.

- Lärmschutzkonzept/Finanzierung

Verkehrlich hoch belastete Bundes- und Landesstraßen sind regelmäßig mit massiven Lärmbeeinträchtigungen des Umfeldes verbunden und liegen

insbesondere im Verantwortungsbereich der Städte mit mehr als 80 000 Einwohnern. Es ist daher eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen, ein über das Konjunkturprogramm hinausgehendes weit reichendes Finanzierungskonzept zu entwerfen.

#### Schienenverkehrslärm

Die Ergänzung der Antragspunkte zum Schienenverkehr (Punkte g und h) geht auf eine Initiative der Umweltminister zurück und vermeidet einen gesonderten Antrag, was ansonsten den Eindruck einer unkoordinierten Vorgehensweise der Länder entstehen lassen könnte. Inhaltlich soll eine staatliche Eingriffsmöglichkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichtsbehörde geschaffen werden, um berechnete Ansprüche zur Abwehr von Lärmbelastungen besser durchsetzen zu können. Die vorgeschlagene Lösung lehnt sich an sein vielen Jahren bestehendes Landesrecht für Eisenbahnen an. Außerdem soll das Eisenbahn-Bundesamt eine aktive Rolle bei der vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung übernehmen. Den sonst dafür zuständigen Kommunen fehlt gegenüber der Deutsche Bahn AG die für eine effiziente Planung erforderliche Kompetenz.

#### Fluglärm

Der Entschließungstext wurde weiter gefasst, da neben dem Luftverkehrsgesetz auch andere Rechtsnormen in Betracht kommen, um den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu verbessern.

### B.

Der **Gesundheitsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, die Entschließung nach Maßgabe folgender Änderungen zu fassen:\*

#### 6. Zu Nummer 1

In Nummer 1 ist die Angabe "um mindestens 3 dB(A)" durch die Angabe "um zunächst 5 dB(A)" zu ersetzen.

---

\* Entfällt bei Annahme von Ziffer 1 und/oder Ziffer 2.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Lärm löst in Abhängigkeit von seiner Lautstärke, seiner Einwirkungsdauer und der Einwirkungszeit (Tag oder Nacht) unterschiedliche Reaktionen aus. Die für die Gesundheit entstehenden Risiken und Gefahren bewegen sich von der allgemeinen Belästigung über Störungen des Schlafs und kreislaufbedingte Erkrankungen bis hin zu direkten Wirkungen im Ohr wie Schmerzen und bleibende Hörschäden.

Oberhalb von Dauerschallpegeln tagsüber von 65 dB(A) und nachts von 55 dB(A) können nach Angaben des Umweltbundesamtes Gesundheitsgefährdungen allgemein nicht mehr ausgeschlossen werden. Ab einem Dauerschallpegel von 65 dB(A) tagsüber durch Verkehrslärm steigt das Herzinfarktrisiko bei Männern um 30 Prozent an. Bei nächtlichen Mittelungspegeln von über 55 dB(A) außen ist von einem deutlich erhöhten Risiko für stressbedingte Erkrankungen auszugehen. Bereits 1999 hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen ausgeführt, dass "eine trennscharfe Abgrenzung von Gesundheitsgefahr und erheblicher Belästigung" nicht möglich sei, insbesondere könnten "dauerhafte erhebliche Belästigungen durchaus bereits im Bereich der Gesundheitsgefährdung liegen".

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in der Lärmwirkungsforschung sieht der Bundesrat die Einhaltung der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen vorgeschlagenen kurzfristig zur erreichenden Umwelthandlungsziele zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen auch in der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen als erforderlich an. Deshalb hat z. B. Bremen das Wertepaar  $L_{DEN}$  65 dB(A) und  $L_n$  55 dB(A) bereits als Auslöseschwellenwerte im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagen.

Die Forderung nach Absenkung der Auslösewerte "um zunächst 5 dB(A)" weist darauf hin, dass aus gesundheitlicher Sicht nach Erreichen des kurzfristigen Umwelthandlungsziels in den Folgejahren eine weitere Absenkung der Auslöseschwelle erforderlich sein wird, um auch dem vom Sachverständigenrat für Umweltfragen vorgeschlagenen mittelfristigen Umwelthandlungsziel zur Minderung der erheblichen Belästigung ( $L_{DEN}$  60 dB(A) und  $L_n$  50 dB(A)) und angenähert auch den Anforderungen der in 2009 von der Weltgesundheitsorganisation verabschiedeten so genannten "Night Noise Guidelines for Europe" zum Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Lärm gerecht zu werden.

7. Zu Nummer 5

In Nummer 5 sind die Wörter "und damit praktisch zu halbieren" zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Bei der Halbierung handelt es sich nicht - wie ggf. irrtümlich aus dem Text zu entnehmen - um eine Halbierung des Werts in dB(A) sondern um eine entsprechende Verminderung des Höreindrucks. Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte der Hinweis auf die Halbierung gestrichen werden.

C.

8. Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, die EntschlieÙung **n i c h t** zu fassen.

D.

Der **federführende Verkehrsausschuss** hat seine Beratungen noch nicht abgeschlossen.\*

---

\* Das Land Rheinland-Pfalz hat beantragt, die Vorlage auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 24. September 2010 zu setzen.