

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs- lärm*

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2) wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift zum Fünften Teil wird nach dem Wort „Luftreinhalteplanung“ das Komma und das Wort „Lärminderungspläne“ gestrichen.
 - b) In den Angaben zum Fünften Teil wird die Angabe „§ 47a Lärminderungspläne“ gestrichen.
 - c) Nach den Angaben zum Fünften Teil wird folgender Wortlaut eingefügt:

* Die Rechtsvorschriften dienen 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. Die Rechtsvorschriften dienen auch der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. EG Nr. L 197 S. 30) in deutsches Recht, soweit es um den Bereich der Lärminderungsplanung geht.

„Sechster Teil Lärminderungsplanung

- § 47a Örtliche Lärmkartierung
 - § 47b Strategische Lärmkartierung
 - § 47c Datenerhebung und Datenaustausch
 - § 47d Lärminderungsplanung für Wohngebiete
 - § 47e Lärminderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen
 - § 47f Ziele der Lärminderungsplanung
 - § 47g Beteiligung der Öffentlichkeit
 - § 47h Beteiligung der Behörden
 - § 47i Gemeinsame Vorschriften zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
 - § 47j Strategische Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen
 - § 47k Gemeinsame Aufstellungsverfahren mit anderen Fachplänen
 - § 47l Information der Öffentlichkeit
 - § 47m Zuständige Behörden
 - § 47n Sachverständige Stellen
 - § 47o Rechtsverordnungen“
- d) Die bisherige Überschrift „Sechster Teil“ wird „Siebenter Teil“, die bisherige Überschrift „Siebenter Teil“ wird „Achter Teil“.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Nr. 4 wird der Punkt nach der Angabe „§§ 41 bis 43“ gestrichen und folgender Wortlaut angefügt:

„sowie die Kartierung des aufgrund des Verkehrs hervorgerufenen Umgebungslärms und die Lärminderungsplanung nach Maßgabe

der Vorschriften des Sechsten Teils.“

- b) In Absatz 2 Satz 1 wird nach dem Wort „Flugplätze“ ein Komma und folgender Halbsatz eingefügt:

„soweit es nicht um die Kartierung des aufgrund des Betriebs hervorgerufenen Umgebungslärms und um die Lärminderungsplanung geht,“

3. In § 32 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter „durch Luftverunreinigungen, Geräusche oder Erschütterungen“ gestrichen.
4. Der bisherige § 47a wird gestrichen und die nachstehenden §§ 47a bis 47o mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Sechster Teil Lärminderungsplanung

§ 47a Örtliche Lärmkartierung

(1) In Gebieten, in denen Umgebungslärm hervorgerufen wird oder zu erwarten ist, der geeignet ist, schädliche Umwelteinwirkungen herbeizuführen, haben die Gemeinden örtliche Lärmkarten aufzustellen, in denen die Lärmquellen sowie die Belastung durch den Umgebungslärm und seine schädlichen Umwelteinwirkungen angegeben werden. Eine Aufstellung kann auch insoweit erfolgen, wie es im Hinblick auf die Bekämpfung des Umgebungslärms um Nachteile und Belästigungen für die Allgemeinheit geht.

(2) Soweit nach § 47b Strategische Lärmkarten aufzustellen sind, findet Absatz 1 keine Anwendung. In örtlichen Lärmkarten können Teile der Strategischen Lärmkarten nachrichtlich übernommen werden.

§ 47b Strategische Lärmkartierung

(1) Die zuständigen Behörden haben Strategische Lärmkarten

1. für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen sowie
2. in Ballungsräumen auch für sonstige Hauptlärmquellen, insbesondere sonstige Verkehrsstraßen, sonstige Eisenbahnstrecken und andere Bahnstrecken, sonstige Verkehrsflughäfen sowie immissionsschutzrechtliche Anlagen, aufzustellen, soweit dies nach den in der Rechtsverordnung nach § 47o geregelten Begriffsbestimmungen sowie Kriterien oder Schwellenwerten erforderlich ist.

(2) Die Lärmkarten werden bei bedeutsamen Entwicklungen, die sich auf die Lärmsituation auswirken, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

(3) Die zuständigen Behörden arbeiten mit den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft bei der Aufstellung und bei der Überarbeitung der Strategischen Lärmkarten in Grenzgebieten zusammen.

(4) Die zuständigen Behörden teilen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder einer von ihnen benannten Stelle den Bestand an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Hauptverkehrsflughäfen und Ballungsräumen im Hinblick auf die nach Artikel 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2002/49/EG erforderlichen Meldungen an die Europäische Kommission mit.

(5) Die zuständigen Behörden sammeln Informationen aus den Strategischen Lärmkarten, die in der Rechtsverordnung nach § 47o bezeichnet werden, und teilen diese dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz- und Reaktorsicherheit sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder einer von ihnen benannten Stelle im Hinblick auf die nach Artikel 10 Abs. 2 der Richtlinie 2002/49/EG erforderliche Meldung an die Europäische Kommission mit.

§ 47c Datenerhebung und Datenaustausch

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die für die Lärmkarten nach den §§ 47a und 47b erforderlichen Daten über den durch Eisenbahnen und Eisenbahninfrastruktureinrichtungen hervorgerufenen Umgebungslärm zu erheben und den für die Aufstellung der Lärmkarten zuständigen Behörden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Gleiches gilt im Hinblick auf

1. den durch andere Bahnen und Bahninfrastruktureinrichtungen hervorgerufenen Umgebungslärm für Bahnunternehmen,
2. den durch Flugzeuge und Flughäfen hervorgerufenen Umgebungslärm für Betreiber von Flughäfen,
3. den durch immissionsschutzrechtliche Anlagen hervorgerufenen Umgebungslärm für Anlagenbetreiber.

Die Vorschriften des § 52 Abs. 5 und 7 gelten

entsprechend.

(2) Gemeinden haben die für die Lärmkarten nach den §§ 47a und 47b erforderlichen Daten über die vom Umgebungslärm betroffene Wohnbevölkerung zu erheben und den für die Aufstellung der Lärmkarten zuständigen Behörden zur Verfügung zu stellen.

(3) Auf Ersuchen der für die Aufstellung von Lärmkarten nach den §§ 47a und 47b zuständigen Behörden haben ihnen andere Behörden die dort vorhandenen und für die Lärmkarten erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen.

§ 47d Lärminderungsplanung für Wohngebiete

(1) Die Gemeinden haben Lärminderungspläne für Wohngebiete und andere schutzwürdige Gebiete aufzustellen, wenn in den Gebieten nicht nur vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Umgebungslärm hervorgerufen werden oder zu erwarten sind und die Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Umwelteinwirkungen ein abgestimmtes Vorgehen gegen mehrere Lärmquellen erfordert. Eine Aufstellung kann auch erfolgen, um Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms mit dem Ziel festzulegen, Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit zu verhindern und zu vermindern. Im Aufstellungsverfahren ist die Öffentlichkeit zu beteiligen.

(2) In den Lärminderungsplänen sind Maßnahmen zur Verminderung des Umgebungslärms oder zur Verhinderung seines weiteren Anstiegs festzulegen. In die Lärminderungspläne können Teile der Lärminderungspläne nach § 47e nachrichtlich übernommen werden. § 47e Abs. 4 Satz 2 gilt entsprechend.

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

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

(5) Soweit Lärminderungspläne nach § 47e aufzustellen sind, finden die vorstehenden Absätze nur insoweit Anwendung, wie darauf verwiesen wird.

§ 47e Lärminderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen

(1) Die zuständigen Behörden haben Lärminderungspläne

1. für die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsfughäfen, sowie
2. in Ballungsräumen auch für die Umgebung von sonstigen Hauptlärmquellen im Sinne des § 47b Abs. 1 Nr. 2

aufzustellen, soweit dies aufgrund der in der Rechtsverordnung nach § 47o festgelegten Kriterien auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen und der Prioritäten bei der Verfolgung von Lärminderungszielen erforderlich ist.

(2) Die zuständigen Behörden prüfen nach Aufstellung der Strategischen Lärmkarten nach § 47b unverzüglich, ob die Aufstellung von Lärminderungsplänen erforderlich ist. Gleiches gilt nach Überarbeitung der Karten, wenn nach deren Aufstellung keine Lärminderungspläne aufgestellt worden sind.

(3) Die Regelung des § 47b Abs. 2 zur Überprüfung und Überarbeitung von Strategischen Lärmkarten findet auf Lärminderungspläne entsprechende Anwendung.

(4) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Strategischen Lärmkarten nach § 47b sind in den Lärminderungsplänen Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms von Hauptlärmquellen mit dem Ziel festzulegen, den Umgebungslärm so weit erforderlich zu verhindern und zu vermindern und einer Zunahme des Umgebungslärms in schutzwürdigen ruhigen Gebieten vorzubeugen. Für die Lärminderungsplanung für Flughäfen sind die Schutzziele des Fluglärmschutzgesetzes [in der Fassung des Novellierungsentwurfes] und des Luftverkehrsgesetzes ausreichend; weitergehende Lärminderungsplanungen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt.

(5) Die Regelungen des § 47d Abs. 3 und 4 zu den Belangen der Raumordnung und zu den Planungsfolgen finden auf die Aufstellung und die Überarbeitung von Lärminderungsplänen ent-

sprechende Anwendung.

(6) Die zuständigen Behörden sammeln Informationen aus den Lärminderungsplänen, die in der Rechtsverordnung nach § 47o bezeichnet werden, und teilen diese dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz- und Reaktorsicherheit sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder einer von ihnen benannten Stelle im Hinblick auf die nach Artikel 10 Abs. 2 der Richtlinie 2002/49/EG erforderliche Meldung an die Europäische Kommission mit.

§ 47f Ziele für die Lärminderungsplanung

Die Lärminderungsplanung soll vor allem das Ziel verfolgen, die Belastung der Bevölkerung mit Umgebungslärm so weit zu senken, dass

1. kurzfristig Gefährdungen für die Gesundheit und
2. langfristig erhebliche Belästigungen vermieden werden.

§ 47g Beteiligung der Öffentlichkeit

(1) Die Öffentlichkeit ist im Planungsgebiet eines Lärminderungsplans nach § 47e von der zuständigen Behörde möglichst frühzeitig bei der Aufstellung eines solchen Plans über die sich wesentlich unterscheidenden Vorschläge für darin festzulegende Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten. Der Öffentlichkeit ist zumindest für die Dauer eines Monats Gelegenheit zur Äußerung, ferner auch Gelegenheit zur Erörterung zu geben.

(2) Der aufgrund des Verfahrensschrittes nach Absatz 1 von der zuständigen Behörde ausgearbeitete Entwurf des Lärminderungsplans ist für die Dauer eines Monats von den Gemeinden, auf deren Gebiet sich die Planung erstreckt, öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Auslegung sind von den Gemeinden vorher ortsüblich bekannt zu machen; dabei ist darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen bei der in der Bekanntmachung zu bezeichnenden zuständigen Behörde während der Auslegungsfrist abgegeben werden können.

(3) Die Entscheidung über die Annahme oder die Ablehnung des Lärminderungsplans durch die zuständige Behörde ist von den Gemeinden ortsüblich bekannt zu machen. In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, bei welchen Behörden der angenommene Lärminderungsplan oder die Ablehnungsentscheidung vorhanden ist

und der Informationszugang nach § 47i Abs. 1 gewährt werden kann. Mit der Bekanntmachung wird der Lärminderungsplan oder die Ablehnungsentscheidung wirksam.

§ 47h Beteiligung der Behörden

(1) Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch einen Lärminderungsplan nach § 47e berührt werden kann, sind von der für die Aufstellung des Plans zuständigen Behörde entsprechend § 47g Abs. 1 Satz 1 schriftlich zu unterrichten und zur Äußerung aufzufordern. Die beteiligten Behörden nach § 47m Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 haben möglichst frühzeitig einen ihren Aufgabenbereich berührenden Planungsbeitrag zur Verfügung zu stellen.

(2) Die zuständige Behörde holt die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Lärminderungsplans ein; sie sollen von der Auslegung nach § 47g Abs. 2 benachrichtigt werden. Die Stellungnahmen sind innerhalb eines Monats abzugeben; die zuständige Behörde soll diese Frist bei Vorliegen eines wichtigen Grundes angemessen verlängern. In den Stellungnahmen sollen sich die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf ihren Aufgabenbereich beschränken; sie haben auch Aufschluss über von ihnen beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung zu geben, die für die Lärminderung in dem Planungsgebiet bedeutsam sein können.

(3) Die Regelung des § 47b Abs. 3 zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit findet auf die Aufstellung von Lärminderungsplänen entsprechende Anwendung.

§ 47i Gemeinsame Vorschriften zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

(1) Die Verfahrensschritte nach § 47g Abs. 1 und § 47h Abs. 1 können gleichzeitig durchgeführt werden, ebenso die Verfahrensschritte nach § 47g Abs. 2 und § 47h Abs. 2. Auch wenn Äußerungen nach § 47g Abs. 1 oder § 47h Abs. 1 zu einer Änderung der Planung geführt haben, schließen sich die Verfahrensschritte nach § 47g Abs. 2 und § 47h Abs. 2 an. Wird nach Durchführung dieser Verfahrensschritte der Entwurf des Lärminderungsplans geändert oder ergänzt, ist er erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dabei kann bestimmt werden, dass

Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme kann bis auf zwei Wochen verkürzt werden.

(2) Stellungnahmen, die in den Verfahrensschritten nach den §§ 47g Abs. 2 und 47h Abs. 2 nicht rechtzeitig abgegeben worden sind, können bei der Annahme eines Lärminderungsplans unberücksichtigt bleiben, sofern die zuständige Behörde deren Inhalt nicht kannte und nicht hätte kennen müssen und deren Inhalt für die Rechtmäßigkeit des Lärminderungsplans nicht von Bedeutung ist. Satz 1 gilt für Stellungnahmen nach § 47g Abs. 2 nur, wenn darauf in der Bekanntmachung nach § 47g Abs. 2 Satz 2 hingewiesen worden ist.

(3) Für die nach § 47e Abs. 3 erforderliche Überarbeitung eines Lärminderungsplans gelten die §§ 47g und 47h sowie die Absätze 1 und 2 entsprechend. Werden durch die Überarbeitung die Grundzüge der Planung nicht berührt, kann von den Verfahrensschritten nach § 47g Abs. 1 und § 47h Abs. 1 abgesehen werden.

(4) Die zuständige Behörde führt für die Prüfung nach § 47e Abs. 2 zur Erforderlichkeit der Aufstellung eines Lärminderungsplans oder für die Überprüfung nach § 47e Abs. 3 zur Erforderlichkeit der Überarbeitung eines Lärminderungsplans eine den §§ 47g und 47h sowie den Absätzen 1 bis 3 entsprechende Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durch. Die Beteiligung kann gemeinsam mit der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung für die Aufstellung oder Überarbeitung des Lärminderungsplans erfolgen. Ist die zuständige Behörde der Auffassung, dass eine Aufstellung oder Überarbeitung nicht erforderlich ist, führt sie zum Entwurf ihrer Prüfungs- oder Überprüfungsentscheidung nur die Verfahrensschritte nach den §§ 47g Abs. 2 und 47h Abs. 2 unter Anwendung des Absatzes 2 entsprechend durch; auf die Entscheidung findet § 47g Abs. 3 entsprechende Anwendung.

(5) In dem angenommenen Lärminderungsplan oder in der Ablehnungsentscheidung sind der Verlauf und das Ergebnis der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zusammenfassend darzustellen. Satz 1 findet entsprechende Anwendung auf die Prüfungs- und Überprüfungsentscheidung nach § 47e Abs. 2 und 3.

§ 47j Strategische Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen

(1) Soweit nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei Lärminderungsplänen nach § 47e eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen ist, wird die dafür erforderliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung mit der Maßgabe nach den §§ 47g bis 47i durchgeführt, dass der erforderliche Umweltbericht Teil des Entwurfs des Lärminderungsplans ist. Soweit bei Lärminderungsplänen nach § 47d eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen ist, finden die §§ 47g bis 47i mit gleicher Maßgabe Anwendung.

(2) Bei Lärminderungsplänen, die einer Strategischen Umweltprüfung unterliegen, sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung der Pläne ergeben, zu überwachen. Die Überwachung erfolgt bei Lärminderungsplänen nach § 47e im Rahmen ihrer nach § 47e Abs. 3 erforderlichen Überprüfung und bei Lärminderungsplänen nach § 47d alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Planaufstellung.

§ 47k Gemeinsame Aufstellungsverfahren mit anderen Fachplänen

Soweit dieselbe Behörde für die Aufstellung eines Lärminderungsplans nach § 47d und eines Lärminderungsplans nach § 47e oder auch für die Aufstellung eines Luftreinhalteplans nach § 47 Abs. 1 oder eines anderen Fachplans, insbesondere eines Generalverkehrsplans im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, zuständig ist, kann ein gemeinsames Aufstellungsverfahren durchgeführt werden. Im Übrigen bleiben die Vorschriften dieses Gesetzesteils unberührt; die verschiedenen Pläne bleiben rechtlich selbstständig.

§ 47l Information der Öffentlichkeit

(1) Jeder hat Anspruch auf freien Zugang zu den Lärmkarten nach den §§ 47a und 47b sowie den Lärminderungsplänen nach den §§ 47d und 47e. Die Vorschriften des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen finden Anwendung.

(2) Geeignete Ausfertigungen der Lärmkarten und der Lärminderungspläne, die der Information der Öffentlichkeit dienen und die in der Rechtsverordnung nach § 47o festgelegten Angaben enthalten, werden von den zuständigen Behörden in der Öffentlichkeit verbreitet. Die Ver-

breitung soll auch durch elektronische Informationstechnologien erfolgen.

§ 47m Zuständige Behörden

(1) Zuständige Behörden sind für

1. die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten nach § 47b
 - a) das Eisenbahnbundesamt für Eisenbahnstrecken von Eisenbahnen des Bundes und für Magnetschwebbahnstrecken,
 - b) die Landesstraßenbaubehörden für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, soweit nicht eine Zuständigkeit nach dem Buchstaben c besteht,
 - c) die Gemeinden für Bundesstraßen, soweit es sich um Ortsdurchfahrten im Sinne des § 5 Abs. 2 bis 4 des Bundesfernstraßengesetzes handelt,
 - d) die Landesluftfahrtbehörden im Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt für Flughäfen,
 - e) die nach Landesrecht zuständigen Behörden für sonstige Hauptverkehrsstraßen und sonstige Haupteisenbahnstrecken sowie, soweit nicht bereits nach den Buchstaben a bis d erfasst, für sonstige Hauptlärmquellen im Sinne des § 47b Abs. 1 Nr. 2,
2. die Mitteilungen nach § 47b Abs. 4 und 5 und die Sammlung von Informationen nach § 47b Abs. 5,
 - a) das Eisenbahnbundesamt in seinem in Nummer 1 Buchstabe a angegebenen Zuständigkeitsbereich,
 - b) die jeweiligen obersten Landesbehörden oder die von ihnen beauftragten nachgeordneten Behörden in den sonstigen in Nummer 1 angegebenen Zuständigkeitsbereichen,
3. die Aufstellung von Lärminderungsplänen nach § 47e
 - a) die Gemeinden im Einvernehmen mit den für Anordnungen und sonstige Entscheidungen zur Lärmbekämpfung sowie für lärmbedeutsame Planungen auf Grund eisenbahnrechtlicher, straßenrechtlicher und immissionsschutzrechtlicher sowie sonstiger Vorschriften des Bundes und der Länder zuständigen Behörden, oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden im Einvernehmen mit den Gemeinden und den vorgenannten Behörden, soweit nicht eine Zuständigkeit nach dem Buchstaben b besteht,
 - b) die Landesluftfahrtbehörden für Flughäfen nach Stellungnahme der Gemeinden und des Umweltbundesamtes,

4. die Sammlung von Informationen und die Mitteilung nach § 47e Abs. 6 die jeweiligen obersten Landesbehörden oder die von ihnen beauftragten nachgeordneten Behörden,
5. die Verbreitung von Lärmkarten und Lärminderungsplänen nach § 47l Abs. 2 die für die Aufstellung von Lärmkarten oder Lärminderungsplänen zuständigen Behörden,
6. die Bekanntgabe von sachverständigen Stellen nach § 47n die obersten Immissionsschutzbehörden der Länder oder jeweils eine von ihnen beauftragte nachgeordnete Behörde.

Soweit nach Satz 1 Nr. 3 Gemeinden zuständige Behörde oder beteiligte Behörde für die Lärminderungsplanung sind und im Rahmen der kommunalen Planung weitergehende Lärminderungsziele als die anderen Behörden verfolgen, können sie diese gesondert im Lärminderungsplan niederlegen.

(2) Die jeweiligen obersten Landesbehörden in den in Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 angegebenen Zuständigkeitsbereichen teilen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 zuständigen Landesbehörden und Gemeinden im Hinblick auf die nach Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 2002/49/EG erforderliche Meldung an die Europäische Kommission mit.

§ 47n Sachverständige Stellen

Von den zuständigen Behörden werden sachverständige Stellen bekannt gegeben, die in den Aufstellungsverfahren nach den §§ 47b und 47e für die Ausarbeitung von Lärmkarten sowie von Lärminderungsplänen und Planungsbeiträgen hinzugezogen werden können.

§ 47o Rechtsverordnungen

(1) Die Bundesregierung wird zur 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 ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Regelungen zu treffen. Passt die Europäische Kommission gemäß Artikel 12 der Richtlinie Anhang I Abschnitt 3, Anhang II und Anhang III der Richtlinie nach dem Verfahren des Artikels 13 Abs. 2 der Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt an, gilt Satz 1 auch insoweit.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates vorzuschreiben, dass zur Ermittlung und Bekämpfung von Umgebungslärm Lärmkarten und Lärminderungspläne bestimmten Anforderungen genügen müssen, insbesondere

1. dass die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten verfahrensrechtlichen Anforderungen entsprechen muss,
2. dass der Inhalt sowie die Art und das Format von Strategischen Lärmkarten formalen und technischen Anforderungen entsprechen müssen,
3. dass Ballungsräume unter Beachtung verfahrensrechtlicher Anforderungen festgelegt werden müssen und ihr Zuschnitt sachlichen Anforderungen entsprechen muss,
4. welche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen sowie sonstigen Hauptlärmquellen von Strategischen Lärmkarten erfasst werden müssen und insbesondere welche Kriterien oder Schwellenwerte für die Erfassung maßgeblich sind,
5. dass die Zusammenarbeit bei der Aufstellung von Strategischen Lärmkarten in Grenzgebieten verfahrensrechtlichen Anforderungen entsprechen muss,
6. welche Informationen aus den Strategischen Lärmkarten gesammelt werden müssen,
7. dass die Erhebung und der Austausch von Daten für Strategische Lärmkarten formalen und technischen Anforderungen entsprechen müssen,
8. welche Kriterien für die Erforderlichkeit der Aufstellung von Lärminderungsplänen maßgeblich sind,
9. dass die Aufstellung von Lärminderungsplänen verfahrensrechtlichen Anforderungen, auch im Hinblick auf die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung, entsprechen muss,
10. welche Angaben und Daten für die Aufstellung von Lärminderungsplänen, auch im Hinblick auf den Umweltbericht für die Strategische Umweltprüfung, erforderlich sind und wie die Art und das Format der Angaben und Daten beschaffen sein müssen,
11. welche Gebiete als schutzwürdige ruhige Gebiete für die Lärminderungsplanung gelten müssen,
12. an welchen Zielen und Zielwerten sich die Bekämpfung des Umgebungslärms bei der Aufstellung von Lärminderungsplänen orientieren soll,

13. welche Anforderungen bekannt gegebene Stellen insbesondere im Hinblick auf Fachkunde, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit für eine Hinzuziehung zur Lärmkartierung oder Lärminderungsplanung erfüllen müssen und welchen Anforderungen das Verfahren zur Bekanntgabe entsprechen muss,

14. welchen Anforderungen die Überarbeitung von Lärminderungsplänen, auch im Hinblick auf die Überwachung von erheblichen Umweltauswirkungen, die sich aus der Durchführung von der Strategischen Umweltprüfung unterliegenden Plänen ergeben, entsprechen muss.

(3) Soweit die Bundesregierung von der Ermächtigung keinen Gebrauch macht, sind die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung Vorschriften im Sinne des Absatzes 2 Nr. 4, 8, 11 und 12 zu erlassen, hinsichtlich der Nummern 4, 8 und 12 jedoch nur für Landesstraßen und für Bundesstraßen in der Baulast der Gemeinden, für Eisenbahnstrecken von nichtbundeseigenen Eisenbahnen und für sonstige Hauptlärmquellen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung auf eine oder mehrere oberste Landesbehörden übertragen.“

5. Die Überschrift vor § 48 erhält folgende Fassung:

„Siebenter Teil Gemeinsame Vorschriften“

6. In § 48b Satz 1 wird nach der Angabe „§ 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1,“ die Angabe „§ 47o Abs. 2 Nr. 12,“ eingefügt.

7. Die Überschrift vor § 66 erhält folgende Fassung:

„Achter Teil Schlussvorschriften“

8. § 66 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Bis zum Inkrafttreten von entsprechenden Rechtsverordnungen oder allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach diesem Gesetz ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970) maßgebend.“

Artikel 2

Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften

ggf. Anpassung verkehrsrechtlicher Vorschriften
an die Änderung des BImSchG

Artikel 3 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung
in Kraft.

Begründung zum Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm

A. Allgemeines

I. Zielsetzung und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfes

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll in erster Linie die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm, ABl. EG Nr. L 189 S. 12 (Umgebungsärmrichtlinie), in deutsches Recht umgesetzt werden. Darüber hinaus soll der Gesetzentwurf auch der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. EG Nr. L 197 S. 30 (SUP-Richtlinie), in deutsches Recht dienen, soweit es um den Bereich der Lärminderungsplanung geht.

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

Mit dem Gesetzentwurf sollen ferner geringfügige Gesetzesänderungen vorgenommen werden, die zur Rechtsbereinigung oder aus sonstigen Gründen erforderlich sind, ohne dass dafür ein eigenständiges Gesetzgebungsverfahren angezeigt wäre. Insbesondere soll die bestehende Verordnungsermächtigung in § 32 BImSchG dergestalt erweitert werden, dass Regelungen zur Beschaffenheit und Kennzeichnung von Anlagen und Anlagenteilen auch zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen erlassen werden können.

II. Umsetzung der Umgebungsärm- richtlinie (2002/49/EG)

1. Gegenstand der Gesetzentwurfes

Der Gesetzentwurf hat die Änderung verschiedener Gesetze zum Gegenstand (Artikelgesetz). Der erste und wesentliche Teil betrifft die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, um es an

die zwingenden Erfordernisse der Umgebungsärmrichtlinie anzupassen (Artikel 1). In dem folgenden Teil des Artikelgesetzes geht es um ergänzende Regelungen vor allem in verschiedenen Verkehrsgesetzen und Verordnungen.

2. Zielsetzung der Umgebungsärmrichtlinie

Vor dem Hintergrund des „Grünbuchs über die künftige Lärmschutzpolitik“ (KOM/96/0540 endg.), in dem die Europäische Kommission den Umgebungsärm als eines der größten Umweltprobleme in Europa bezeichnet hat, verfolgt die Umgebungsärmrichtlinie das Ziel, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm festzulegen, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungsärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern (Artikel 1 Abs. 1). Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungsärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden,
- Information der Öffentlichkeit über Umgebungsärm und seine Auswirkungen,
- Aufstellung von Aktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungsärm 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.

Ferner soll die Richtlinie auch eine Grundlage für die breitere Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung (über die in anderen Richtlinien bereits getroffenen emissionsbezogenen Regelungen für bestimmte Kraft- und Luftfahrzeuge hinaus) bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen, insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge, Verkehrsinfrastruktur, Flugzeuge, im Freien verwendete Geräte und Maschinen, Industrieausrüstungen, mobile Maschinen und Geräte (Artikel 1 Abs. 2). Hierzu soll die innerstaatliche und gemeinschaftsweite Sammlung und Veröffentlichung von Daten über Umgebungsärmpegel nach vergleichbaren Kriterien, harmonisierten Indizes und gemeinsamen Bewertungsmethoden dienen.

3. Wesentlicher Inhalt der Umgebungsärmrichtlinie

Die Umgebungsärmrichtlinie ist am 18.07.2002 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften

veröffentlicht worden (ABl. EG Nr. L 189 S. 12) und gemäß ihrem Artikel 15 am Tag der Veröffentlichung in Kraft getreten.

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 innerstaatlicher 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 Aktionsplänen einzuhalten sind (Artikel 7 und 8).

Im Hinblick auf die Verwendung der von der Richtlinie eingeführten Lärmindizes L_{DEN} und L_{NIGHT} (Artikel 5) für die Aufstellung Strategischer Lärmkarten können die Mitgliedstaaten bestehende nationale Bewertungsmethoden für Lärmindizes (Berechnungs- und Messmethoden) so lange anwenden, bis die Anwendung gemeinsamer Bewertungsmethoden von der Europäischen Kommission verbindlich vorgeschrieben wird (Artikel 6 Abs. 1 und 2). Allerdings sind die nationalen Bewertungsmethoden an die Anforderungen der Richtlinie anzupassen. Anhand der angepassten bzw. gemeinsamen Bewertungsmethoden sind die Strategischen Lärmkarten aufzustellen, mit denen die Belastung durch Umgebungslärm dargestellt wird (Artikel 7). Auf dieser Grundlage sind anschließend unter Beteiligung der Öffentlichkeit die Aktionspläne aufzustellen, in denen Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms - auch mit dem Ziel des Schutzes ruhiger Gebiete - vorgesehen werden (Artikel 8). Die Karten und Aktionspläne sind spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben. Weiterhin ist die Öffentlichkeit über die Strategischen Lärmkarten und Aktionspläne zu informieren (Artikel 9) und sind der Europäischen Kommission Informationen aus den Strategischen Lärmkarten und den Aktionsplänen zu übermitteln (Artikel 10 Abs. 2).

Diese Inhalte der Richtlinie bedeuten im Wesentlichen:

a) Verwendung gemeinsamer Lärmindizes

Die Verwendung gemeinsamer Lärmindizes zur Beurteilung von lärmbedingten allgemeinen Belästigungen und von Schlafstörungen ist durch die Einführung der Messpegel 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. Hierbei entspricht der Tag einem Zeitraum von zwölf Stunden, die Nacht einem Zeitraum von acht Stunden und der Abend einem Zeitraum von vier Stunden, wobei der Abend um ein bis zwei Stunden gekürzt werden und der Tag bzw. die Nacht entsprechend verlängert werden kann. Bei dem Index L_{NIGHT} handelt es sich um einen Nachtlärmindex, über dessen Höhe Aussagen über die Hauptruhezeit und somit über Schlafstörungen gemacht werden können. Der Wert der Lärmindizes lässt sich entweder durch Berechnung oder Messung bestimmen, wobei die Berechnung in der Regel leichter und kostengünstiger durchzuführen ist. Beide Lärmindizes dienen zur Ausarbeitung und Überprüfung Strategischer Lärmkarten.

Bis gemeinsame Bewertungsmethoden für Lärmindizes geschaffen und ihre Anwendung verbindlich im Verfahren nach dem Beschluss 1999/468/EG vorgeschrieben wird, können die bestehenden nationalen Bewertungsmethoden angewandt werden, sofern sie an die Lärmindizes L_{DEN} und L_{NIGHT} nach Anhang I angepasst worden sind. In diesem Fall weisen die Mitgliedstaaten nach, 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 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 Strategischer 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 und Prognose des Lärms anhand der Lärmindizes.

Unter einem Ballungsraum versteht die Richtlinie ein Gebiet mit einer Bevölkerung von über

100.000 Einwohnern und 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 Mio. 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 liegt nach der Richtlinie bei einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr vor (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 weiteren Lärmquellen aufzustellen. In weiteren Stufen sind die Lärmkarten spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

Die Strategischen Lärmkarten müssen den Mindestanforderungen nach Anhang IV der Richtlinie genügen. Dies bedeutet vor allem, dass in den Karten Daten zur aktuellen, früheren oder vorhersehbaren Lärmsituation, zur Überschreitung eines Grenzwertes und zur Anzahl der betroffenen Personen und Wohnungen dargestellt werden.

c) Aufstellung der Aktionsplänen

Nach der Aufstellung der Strategischen Lärmkarten sind Aktionspläne zur Bekämpfung des Umgebungslärms für die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie für Ballungsräume aufzustellen (Artikel 8 i.V.m. Anhang V). Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das behördliche Ermessen gestellt, sollten aber insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich ggf. aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder anderer, national festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden.

Die Aufstellung der Aktionspläne hat auch nach Maßgabe einer zeitlichen Stufung zu erfolgen, wobei die Frist für die Aufstellung der Aktionspläne jeweils etwa 1 Jahr nach der entsprechenden Frist für die Aufstellung der Strategischen Lärmkarten liegt. In einer ersten Stufe sind bis zum 18.07.2008 Aktionspläne aufzustellen für die Umgebung der größeren Lärmquellen und bis

zum 18.07.2013 für die Umgebung der weiteren Lärmquellen. In weiteren Stufen sind die Aktionspläne spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

Die Aktionspläne müssen den Anforderungen nach Anhang V der Richtlinie genügen. Hierzu gehören u.a. Angaben zu bereits vorhandenen oder für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen zur Lärminderung, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete, sowie zur langfristigen Strategie.

d) Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit ist über Lärmkarten und Aktionspläne 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).

Ferner ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören. Der Öffentlichkeit ist rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken (Artikel 8 Abs. 7). Die Ergebnisse dieser Mitwirkung sind zu berücksichtigen und die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Für die Öffentlichkeitsbeteiligung sind angemessene Fristen mit ausreichender Zeitspanne zur Mitwirkung bei den einzelnen Phasen vorzusehen.

e) 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 und den Aktionsplänen der Europäischen Kommission zu übermitteln.

4. Umsetzungsbedarf

Die Umgebungslärmrichtlinie bedarf zur Umsetzung in deutsches Recht neuer Rechtsvorschriften, da noch keine ausreichenden Vorschriften vorhanden sind. Ein Abgleich mit dem geltenden Recht zeigt den Umsetzungsbedarf auf.

a) Stand der Lärminderungsplanung im geltenden Recht

Zentrale Vorschrift für die Lärminderungspla-

nung im geltenden Recht ist § 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 Lärminderungsplanung

Mit dem 3. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11. Mai 1990 ist § 47a BImSchG und damit erstmals eine Vorschrift zur kommunalen Lärminderungsplanung in das Immissionsschutzrecht des Bundes eingeführt worden. Nach dieser Vorschrift haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden die Lärmbelastung durch einwirkende Geräuschquellen zu erfassen und ihre Auswirkungen festzustellen. Für Wohngebiete oder andere schutzwürdige Gebiete haben sie Lärminderungspläne aufzustellen, wenn schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden und ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen erforderlich ist.

Die Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG wird durch die vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) vorgelegte Musterverwaltungsvorschrift (Muster-VV) von 1992 konkretisiert. Sie wurde teilweise von den Ländern durch entsprechende Erlasse umgesetzt und beschreibt im wesentlichen folgendes Vorgehen:

Zunächst ist festzustellen, ob schädliche Umwelteinwirkungen im Gemeindegebiet vorhanden oder zu erwarten sind. Die Schädlichkeitsgrenze ergibt sich aus dem Vergleich der vorhandenen Immissionsbelastung (Schallimmissionsplan) mit den Immissionswerten bzw. Immissionsgrenzwerten (Immissionsempfindlichkeitsplan). Dabei ist auch das mögliche Zusammenwirken mehrerer Quellenarten zu beachten. Um den Erhebungsaufwand für die Aufstellung eines Schallimmissionsplans für die Gemeinden zu begrenzen, können diese zunächst im Rahmen einer Vorprüfung feststellen, ob wesentliche Geräuschbelastungen vorhanden oder zu erwarten sind (näheres hierzu siehe Muster-VV). Bei positiver Vorprüfung sind detailliertere Untersuchungen durchzuführen und Schallimmissions- und Immissionsempfindlichkeitspläne aufzustellen. Anschließend werden durch arithmetische Differenz die Über- und

Unterschreitungen der Richt- bzw. Grenzwerte ermittelt und die Ergebnisse in einem sogenannten Konfliktplan (Plan im Sinne von Karte) dargestellt. Folgende drei Planarten können also unterschieden werden:

- Schallimmissionsplan,
- Immissionsempfindlichkeitsplan,
- Konfliktplan.

In den Plänen wird der Lärm für jeden Geräuschemittenten, wie

- Straßenverkehr,
- Schienenverkehr,
- Luftverkehr,
- Wasserstraßenverkehr,
- Industrie- und Gewerbe,
- Sportanlagen,
- Freizeitanlagen,

getrennt erfasst. Diese getrennte Erfassung ist bedingt durch die verschiedenen Regelwerke und Berechnungsmethoden, die je nach Geräuschart unterschiedlich sind:

- Straßenverkehr: 16. BImSchV, Richtlinie für den Lärmschutz an Strassen (RLS-90),
- Schienenverkehr: 16. BImSchV, Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03), VDI 2716,
- Luftverkehr: Lärmschutzbereiche: Gesetz gegen Fluglärm, AzB, DES, DES-MIL
- Wasserstraßenverkehr: DIN 18005, DIN E 45682,
- Industrie- und Gewerbe: TA Lärm,
- Sportanlagen: 18. BImSchV, VDI 3770,
- Freizeitanlagen: Freizeitlärm-Richtlinie des LAI,

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.

Die Summe aller Konfliktpläne wird durch Überlagerung als Konfliktgebiet der Gemeinde im Rahmen eines Summenkonfliktplanes dargestellt.

Lärminderungspläne (Plan im Sinne von Planung) sind aufzustellen, wenn die Konfliktpläne Überschreitungen der Immissionsgrenz- oder Immissionsrichtwerte dokumentieren oder in ihnen bei verschiedenartigen Lärmquellen für mindestens zwei Lärmquellen die Immissionswerte um jeweils nicht mehr als 5 dB(A) unterschritten werden. Die Dringlichkeit der Lärmsanierung für die einzelnen Gebiete wird von der Gemeinde nach Abstimmung mit den Fachbehörden festgestellt (Kriterien: Anzahl betroffener Personen o.ä.).

Der Lärminderungsplan gibt das Ergebnis der

Untersuchungen über Möglichkeit, Durchsetzbarkeit, Kosten und Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen wieder. Er soll die einzelnen Schallschutzmaßnahmen und die Stellen, die für die Umsetzung zuständig sind, nennen, die zeitliche Abwicklung beschreiben und eine Abschätzung der zu erwartenden Lärmentlastung enthalten. Die Regelungen des § 47a BImSchG machen allerdings keine Vorgaben, welche konkreten Lärminderungsmaßnahmen zu ergreifen sind. Auch die Beseitigung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Geräusche ist nicht zwingend vorgegeben, allein ihre Verminderung oder die Verhinderung des weiteren Anstiegs der Lärmbelastung kann ein zulässiges Ziel des Lärminderungsplans sein.

Die kommunale Lärminderungsplanung entfaltet in der Praxis nur geringe Wirksamkeit. Verschiedene Veröffentlichungen belegen, dass trotz der gesetzlichen Verpflichtung und teilweise der Unterstützung durch die Länder sowohl in finanzieller als auch personeller Hinsicht (Erstellung der Schallimmissionspläne durch Landesumweltämter) ein erhebliches Vollzugsdefizit besteht. So haben nach einer Untersuchung von Eckhart Heinrichs (Lärminderungsplanung in Deutschland, Dortmund Beiträge zur Raumplanung, Institut für Raumplanung Universität Dortmund, Dortmund 2002), die auf einer Befragung von Straßen- und Gemeindeverwaltungen beruht, bis zum Sommer 2000 erst rund 350 Gemeinden mit Arbeiten an einem Lärminderungsplan begonnen, wobei teilweise auch lediglich erst Vorprüfungen durchgeführt wurden. Ferner wurde festgestellt, dass nur 248 der befragten Gemeinden über eine abgeschlossene Lärmanalyse (Schallimmissionsberechnungen mit Konfliktdanalyse) verfügen und von diesen Gemeinden nur 42% eine Maßnahmenplanung durchgeführt haben. Weiterhin haben nur 27% der Gemeinden geplante Lärminderungsmaßnahmen zumindest teilweise umgesetzt. Berücksichtigt man die Gesamtzahl von bundesweit ca. 14.000 Städten und Gemeinden, wird der geringe Prozentsatz der lärminderungsplanenden und insbesondere Lärminderungsmaßnahmen durchführenden Gemeinden deutlich. Zwar ist davon auszugehen, dass nicht in jeder Gemeinde eine Lärminderungsplanung durchgeführt werden muss, berücksichtigt man aber die für eine positive Vorprüfung nach der LAI-Muster-VV empfohlenen Kriterien, so ist zu erwarten, dass die vorliegende Lärmbelastung in Gemeinden sehr häufig die Planungspflicht nach § 47a BImSchG auslösen und dementsprechend eine hohe Anzahl von Gemeinden Lärminderungsplanung betreiben

müsste.

Das Umsetzungsdefizit des § 47a BImSchG wird auch deutlich, wenn der nach dem bestehenden Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen (siehe Kapitel A. II. 4. a) cc)) vorhandene Sanierungsbedarf berücksichtigt wird. Derzeit sind 910 Ortslagen mit einer Gesamtlänge von 1.265 km in der Dringlichkeitsliste ausgewiesen, wobei die von der Dringlichkeitsliste erfassten Ortslagen mit ihrer Lärmbelastung erheblich über den Sanierungswerten und diese nochmals erheblich über den im Sinne der Lärminderungspraxis relevanten Konfliktwerten entsprechend der 16. BImSchV liegen (siehe Kapitel B. Zu Artikel 1, Zu Nummer 4, Zu § 47f). Die Zahl der lärminderungsplanenden Gemeinden allein an Schienenwegen müsste dementsprechend schon wesentlich höher ausfallen, zumal der zukünftig nach der Umgebungslärmrichtlinie zu kartierende Umfang allein bei Haupteisenbahnstrecken mindestens 10.000 km beträgt (siehe Kapitel B. Zu Artikel 1, Zu Nummer 4, Zu § 47b).

Ähnlich verhält es sich bei Straßen, wo nach der Umgebungslärmrichtlinie allein 40.000 km Hauptverkehrsstraßen zu kartieren sind (siehe Kapitel B. Zu Artikel 1, Zu Nummer 4, Zu § 47b). Auch nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Bundesfernstraßen (siehe Kapitel A. II. 4. a) cc)) liegen die Sanierungswerte erheblich über den im Sinne der Lärminderungspraxis auslösenden Konfliktwerten entsprechend der 16. BImSchV (siehe Kapitel B. Zu Artikel 1, Zu Nummer 4, Zu § 47f).

Ursachen für das beschriebene Vollzugsdefizit sind vielfältiger Natur. In der o.g. Untersuchung werden als erfolgshemmende Faktoren strukturelle, kommunale und konzeptionelle Rahmenbedingungen genannt. Diese sind u.a. fehlende Möglichkeiten zur Durchsetzung der ggf. bestehenden Lärminderungsplanungspflicht, fehlender Rechtsanspruch auf Lärmsanierung, keine oder ineffiziente Fördermittelzuwendung, unzureichende Finanz- und Personalausstattung der Gemeinden, kommunale verwaltungsinterne Konkurrenzen, unzureichende Verbindung der Lärminderungsplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung, unterschiedliche Zuständigkeiten für Lärminderungspläne und Lärmschutzmaßnahmen sowie fehlende Betroffenenanalysen.

bb) Lärminderung in der Fachplanung

Im Gegensatz zur Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG, die ein eigenständiges Planungsinstrumentarium darstellt, enthält § 50 BImSchG lediglich inhaltliche Anforderungen, die bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen durch öffentlich-rechtliche Stellen zu beachten sind. Wenn danach die für eine Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geräusche so weit wie möglich vermieden werden, geht dieses ausdrückliche Optimierungsgebot zwar über die Anforderungen des § 47a BImSchG hinaus, letztlich verlangt aber auch § 50 BImSchG nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf jeden Fall vermieden werden.

cc) Lärmkartierung bei Verkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken

Eine spezielle gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmkarten für Verkehrsstraßen oder Eisenbahnstrecken gibt es bislang im Bundesrecht nicht. Nur indirekt ergibt sich eine solche Verpflichtung über die Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (16. BImSchV). Danach sind bestimmte Immissionsgrenzwerte bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen einzuhalten und entsprechende Berechnungen (RLS 90, Schall 03) durchzuführen, die in Lärmkarten dargestellt werden.

Für die Lärminderung an bestehenden Verkehrswegen, d.h. Verkehrswegen, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes am 01.04.1974 gebaut wurden, gibt es im Immissionsschutzrecht oder auch im Verkehrsrecht keine gesetzlichen Vorgaben. Seit dem Jahre 1978 kann allerdings aufgrund haushaltsrechtlicher Regelung Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen - Lärmsanierung – durchgeführt werden. Gemäß den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ werden bei Überschreitung bestimmter Immissionswerte Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen prozentual erstattet. Sanierungsmaßnahmen werden entsprechend der Dringlichkeit, die u.a. nach der Stärke der Lärmbelastung, der Schutzbedürftigkeit der Nutzung und der Anzahl der Betroffenen bewertet wird, durchgeführt. Insofern muss daher die Lärmbelastung erfasst werden. Für die Berechnung der Lärmbelastung wird

die RLS 90 herangezogen.

Für Straßen auf Landes- und kommunaler Ebene (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.

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. Für die Berechnung der Lärmbelastung wird die Schall 03 herangezogen. Die Richtlinie wird derzeit überarbeitet, um sie neueren Entwicklungen anzupassen.

Für beide Verkehrsträger – sowohl Schiene als auch Straße – ist die vorhandene Datenlage unterschiedlich. Nach Angaben der Deutschen Bahn existiert für den Bereich der Schiene seit kurzem eine deutschlandweite Gesamtlärmkartierung, die eine freie Ausbreitungsrechnung 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.

dd) 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. Für die Berechnung der Lärmbelastung wird die AzB herangezogen. Die Richtlinie wird derzeit überarbeitet, um sie neueren Entwicklungen anzupassen.

b) **Umsetzungsbedarf aufgrund der Umgebungslärmrichtlinie**

Der Weg, den die deutsche Gesetzgebung für die Lärminderungsplanung 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 Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG, die noch am ehesten mit der Aktionsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie vergleichbar ist, weist erhebliche Unterschiede auf. Schon bei der Lärmkartierung zeigt sich, dass § 47a Abs. 1 BImSchG lediglich „Gebiete“ betrifft, 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 § 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, wie dies nunmehr von der Umgebungslärmrichtlinie gefordert wird, ist nach § 47a Abs. 1 BImSchG nicht explizit erforderlich.

Bei der sich an die Kartierung anschließenden Aufstellung von Aktionsplänen hebt die Umgebungslärmrichtlinie darauf ab, „Lärmprobleme“ und „Lärmauswirkungen“ zu regeln (Artikel 8 Abs. 1; in der engl. Sprachfassung: „to manage noise issues and effects“). Es geht der Richtlinie somit nicht im Sinne eines ordnungsrechtlichen Konditionalprogramms darum, schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche nach Maßgabe von Immissionsgrenzwerten zu beseitigen oder bis zur Grenze der Schädlichkeit zu min-

dern. Der Regelungsansatz der Richtlinie, der in ihrer englischen Sprachfassung mit den Begriffen „Management of Environmental Noise“ am besten deutlich wird, ist vielmehr final auf eine Verbesserung der Belastungssituation angelegt. Für diesen Managementansatz ist von entscheidender Bedeutung, dass für die Aufstellung von Aktionsplänen auf eine „effektive“ Öffentlichkeitsbeteiligung abgestellt wird (Artikel 8 Abs. 7); nicht zuletzt durch den öffentlichen Druck sollen Fortschritte beim Lärmschutz erzielt werden.

Die Beseitigung oder Verminderung „schädlicher Umwelteinwirkungen durch Geräusche“ im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG wird zwar auch von der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie abgedeckt; ihr Regelungsansatz geht jedoch von dem weiter gefassten Begriff des Umgebungslärms aus. Nach der Begriffsbestimmung des Artikels 3 lit. a setzt dieser Begriff mit den „unerwünschten“ Geräuschen im Freien schon unterhalb der Schwelle der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ an, für die es auf Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen ankommt. Nach den in Artikel 1 Abs. 1 Satz 1 genannten Zielen der Richtlinie sollen auch schon „Belästigungen“ durch Umgebungslärm verhindert, ihnen vorgebeugt oder sie vermindert werden. Da die Richtlinie darüber hinaus auf die Erhaltung einer zufriedenstellenden „Umweltqualität“ abzielt, sieht sie auch vor, dass im Rahmen der Aktionsplanung ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden sollen (Artikel 8 Abs. 1 lit. b).

Das Optimierungsgebot der Planungsvorschrift des § 50 BImSchG ist in erster Näherung zwar noch mit dem Managementansatz der Richtlinie vergleichbar. Allerdings gilt auch hier, dass die Optimierung erst oberhalb der Schwelle „schädlicher Umwelteinwirkungen“ ansetzt. Darüber hinaus greift die Planungsvorschrift nur, wenn im Rahmen der räumlichen Gesamtplanung und Fachplanung Flächen einer bestimmten Nutzung zugeordnet werden. Demgegenüber stellt die Aktionsplanung nach der Richtlinie wie die Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG ein eigenständiges Planungsinstrumentarium dar, das weder auf den Anlass der raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen noch inhaltlich auf eine Flächenzuordnung reduziert ist.

Die Lärminderung bei Verkehrsstraßen und Eisenbahnstrecken nach Maßgabe der 16. BImSchV sowie der Lärmsanierungsprogramme des Bundes für Straße und Schiene sind noch am wenigsten mit dem Managementansatz der Um-

gebungslärmrichtlinie vergleichbar. Sowohl die 16. BImSchV als auch die Lärmsanierungsprogramme sind von Grund auf ordnungsrechtlich angelegt und sehen Schallschutz im Rahmen eines Konditionalprogramms vor, wenn Immissionsgrenzwerte bzw. Sanierungswerte überschritten sind. Soweit danach eine Lärmkartierung oder eine Erfassung der Daten über die Lärmbelastung durchgeführt wird, dienen diese Ermittlungen allein als Grundlage für die Prüfung, ob die einschlägigen Werte überschritten und daraus bestimmte Schallschutzmaßnahmen abzuleiten sind.

bb) Einzelne Regelungsunterschiede

Neben den angeführten grundsätzlichen Unterschieden zwischen der Umgebungslärmrichtlinie und insbesondere dem Instrumentarium des § 47a BImSchG sind auch Unterschiede in einzelnen Punkten von Bedeutung:

- **Regelungsgegenstand**
Das Bundes-Immissionsschutzgesetz klammert Flughäfen und auch bestehende Verkehrswege aus seinen Regelungen aus; allein über die Begrifflichkeit des § 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. Zentraler Regelungsgegenstand der Umgebungslärmrichtlinie sind jedoch Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume. Daher besteht im deutschen Recht ein deutlicher Umsetzungsbedarf, dem explizit Rechnung getragen werden muss.
- **Berechnungsmethoden**
Die Lärmkartierung sowohl nach § 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). Diese explizite Forderung geht über die Regelung der Lärminderungsplanung nach § 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.
- **Darstellung von Daten**
Die nach § 47a BImSchG und der Muster-VV erforderliche Darstellungsweise der Lärmbelastung in Form von Karten kann für die Aufstellung Strategischer Lärmkarten übernommen werden. Die Umgebungslärmrichtlinie eröffnet daneben aber auch die Möglichkeit, Daten zur Lärmbelastung in Form von Tabellen und Graphiken und in elektronischer Form darzustellen. Für Aktionspläne werden keine näheren Vorgaben für die Darstellung gemacht.
- **Dosis-Wirkungs-Relationen**
Bei der Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG sind zwar die „Auswirkungen auf die Umwelt“ festzustellen, Dosis-Wirkungs-Relationen werden jedoch bisher nur indirekt berücksichtigt. Die Umgebungslärmrichtlinie sieht nunmehr vor, dass für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung Dosis-Wirkungs-Relationen verwendet werden sollten (Anhang III zu Artikel 6 Abs. 3), und zwar vor allem für Belästigungen (tagsüber) und Schlafstörungen (nachts).
- **Information der Öffentlichkeit / Öffentlichkeitsbeteiligung**
Gegenüber der Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG stellt nach der Umgebungslärmrichtlinie die Information der Öffentlichkeit über Strategische Lärmkarten und Aktionspläne, auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien, ein neues Element dar (Artikel 9).

Als neues und wesentliches Element ist darüber hinaus die nach der Richtlinie erforderliche Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Aktionsplänen zu sehen (Artikel 8 Abs. 7). Eine Öffentlichkeitsbeteiligung war bisher nicht explizit vorgeschrieben; sie wurde teilweise in der Praxis durchgeführt, wenn auch in einer vergleichsweise abgeschwächten Form. Nunmehr wird die Möglichkeit zur „effektiven“ Mitwirkung in den verschiedenen Phasen der Planaufstellung gefordert.

- Ruhige Gebiete

Neu in der Lärminderungsplanung ist der „Schutz ruhiger Gebiete“. Weder der Begriff „ruhiges Gebiet“ (Artikel 3 lit. l und m) noch der entsprechende Regelungsansatz (Artikel 8 Abs. 1 lit. b) sind bisher im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert. Damit geht der Schutz ruhiger Gebiete neben dem bereits angesprochenen Geltungsbereich auch für unerwünschte Geräusche und Belästigungen über die bisherigen Regelungsansätze des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hinaus.

5. Konzeption der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht

Für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht kommen verschiedene Möglichkeiten in Betracht. Angesichts des Umstandes, dass der Umsetzungsbedarf nach den obigen Ausführungen weitgehend auf der Hand liegt und die Richtlinie in weiten Bereichen klare Vorgaben macht, so dass insofern nur für eine Reihe von einzelnen Problemen Lösungen zu finden sind, geht es bei den verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten vor allem um Fragen nach dem gesetzlichen Standort und nach der Regelungsebene der Umsetzung. Dies berührt dann auch Fragen nach der Gesetzgebungskompetenz und der Verwaltungskompetenz, wobei letzteres auch praktische Probleme aufwirft.

Nachdem das Bundes-Immissionsschutzgesetz mit der Lärminderungsplanung nach § 47a bereits ein Instrumentarium geschaffen hat, das von der Zielsetzung und der Ausstattung her Ähnlichkeiten mit dem ebenfalls auf den Immissionsschutz ausgerichteten Instrumentarium der Umgebungslärmrichtlinie hat, und es das zentrale Gesetz für den Immissionsschutz darstellt, drängt sich eine Umsetzung der Richtlinie im Immissionsschutzrecht (Gesetz- und Verordnungsebene) auf (schutzgutbezogener Regelungsansatz). Aufgrund des Anwendungsbereichs der Richtlinie,

der bei Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie bei weiteren Hauptlärmquellen in Ballungsräumen (sonstige große Verkehrsstraßen und Eisenbahnstrecken sowie Flughäfen, Industrieanlagen und sonstige immissionsschutzrechtliche Anlagen, etc.) ansetzt, ist aber neben dem Bundes-Immissionsschutzgesetz auch das Bundesfernstraßengesetz, das Allgemeine Eisenbahngesetz und das Luftverkehrsgesetz für eine Umsetzungsgesetzgebung nicht von vorneherein auszuschließen (quellenbezogener Regelungsansatz). Des Weiteren ist ein eigenständiges Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie in die Betrachtung einzubeziehen (eigenständiger Regelungsansatz), entweder in Form eines sich darauf beschränkenden Gesetzes über die Lärminderungsplanung oder eines umfassenden Lärmschutzgesetzes, das gesamtheitlich den Lärmschutz in allen Bereichen auf eine verbesserte Grundlage stellt.

Ein Lärmschutzgesetz, das Regelungen insbesondere aus dem Immissionsschutzrecht und dem Verkehrsrecht zusammenführt und im Rahmen einer Gesamtkonzeption harmonisiert und verbessert, stellt vom Grundgedanken her eine für den Lärmschutz erstrebenswerte Lösung dar. Diese Lösung ist aber schon aufgrund der eng bemessenen Frist für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie nicht realistisch, selbst wenn die Idee eines umfassenden Lärmschutzgesetzes zunächst nur insoweit verfolgt würde, wie es um ein Gesetz über die Lärminderungsplanung ginge, das als Nukleus für ein späteres Lärmschutzgesetz dienen könnte. Darüber hinaus würden in jedem Falle mit einem eigenständigen Gesetz über die Lärminderungsplanung die Zusammenhänge mit sonstigen relevanten Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zum Lärmschutz neu geordnet werden müssen, so dass ein solches Gesetzesvorhaben über die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie hinausginge und Fragen grundsätzlicher Natur aufwerfen würde, die auch über den Lärmschutz hinausweisen.

Auf der anderen Seite stellt eine Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, die für Verkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auf das Verkehrsrecht und für in Ballungsräumen gelegene Industrieanlagen und sonstige immissionsschutzrechtlich relevante Anlagen auf das Immissionsschutzrecht abstellt, eine zersplitterte Form der Gesetzgebung dar, die nicht wünschenswert erscheinen kann. Selbst wenn die Vorgaben der Richtlinie nicht jeweils umfassend für den relevanten Bereich im Bundesfernstraßengesetz, All-

gemeinen Eisenbahngesetz und Luftverkehrsgesetz sowie Bundes-Immissionsschutzgesetz umgesetzt zu werden brauchten, weil auf der Grundlage von verschiedenen Verordnungsermächtigungen ergänzend eine einheitliche Rechtsverordnung erlassen werden könnte, bliebe auf der Ebene des formalen Gesetzes noch soviel an substantieller Regelungsmaterie, die aufgrund ihrer Wesentlichkeit nicht auf die Verordnungsebene delegiert werden kann, dass mit der Vervielfachung der Vorschriften auch eine unnötige Rechtszersplitterung in inhaltlicher Hinsicht einherginge. Eine solche Rechtszersplitterung beinhaltet die Gefahr, dass das von der Umgebungslärmrichtlinie verfolgte Ziel eines gemeinsamen Konzepts für die Bekämpfung des Umgebungslärms (Artikel 1) in der Normsetzung nicht erreicht wird und auch in der Praxis nicht umgesetzt werden kann. Diese Gefahr wäre umso mehr gegeben, wenn im Allgemeinen Eisenbahngesetz und im Bundesfernstraßengesetz unter Berücksichtigung von Gesetzgebungskompetenzen des Bundes nach Artikel 73 Nr. 6a GG und Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG Landeseisenbahnen und Landesstraßen nicht erfasst werden könnten und insoweit noch ein Regelungsbereich der Länder für die Lärminderungsplanung verbliebe.

Scheiden demnach für die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie ein eigenständiges Umsetzungsgesetz oder ein Gesetz zur Änderung insbesondere verkehrsrechtlicher Vorschriften im Sinne eines quellenbezogenen Regelungsansatzes aus, bietet sich allein das Immissionsschutzrecht an. Im Sinne eines schutzgutbezogenen Regelungsansatzes kann durch eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und durch Erlass einer darauf gestützten Rechtsverordnung eine umfassende Umsetzung im gesamten Anwendungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie erfolgen. Auch unter Berücksichtigung der Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Lärmbekämpfung nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 GG (siehe dazu die Ausführungen unter Nummer 7) vermeidet dieser Ansatz Nachteile, die mit einem quellenbezogenen Regelungsansatz und einer dadurch bedingten Rechtszersplitterung verbunden wären.

Durch die mit dem Gesetzentwurf vorgesehene Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sollen die Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie insoweit in deutsches Recht umgesetzt werden, wie diese wesentlich sind, um dem Parlamentsvorbehalt Rechnung zu tragen. Die eher „technischen“ Vorgaben der Richtlinie, insbesondere ihre umfangreichen Begriffsbestimmun-

gen, Vollzugsfristen und methodischen Anhänge, sollen durch eine Rechtsverordnung umgesetzt werden, die insbesondere auch die anzuwendenden Berechnungsverfahren zur Bestimmung der gemeinsamen Lärmindizes betrifft. Hingegen soll die Bestimmung der Zuständigkeiten, die von der Umgebungslärmrichtlinie nur in allgemeiner Weise verlangt wird (Artikel 4), konkret im Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgenommen werden. Dadurch werden die Verwaltungskompetenzen von Bund und Ländern abgegrenzt und die Zuständigkeiten der Bundesbehörden geregelt. Zugleich wird mit der Zuständigkeitsregelung das erforderliche Zusammenspiel aller in die Lärminderungsplanung involvierten Behörden von Bund und Ländern gewährleistet.

6. Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Umsetzung der Artikel 4, 7, 8, 9 und 10 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht. Die Artikel 1, 2, 3, 5 und 6 der Richtlinie sowie ihre Anhänge sollen durch eine Rechtsverordnung sowie ergänzende Richtlinien umgesetzt werden. Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird ergänzt durch weitere Änderungen von fachgesetzlichen Vorschriften im Verkehrsbereich. Mit diesen Änderungen soll die Handlungsorientierung der Lärminderungsplanung gestärkt und eine bessere und schnellere Umsetzung der Planungsergebnisse in die Praxis erreicht werden.

a) Bedeutsame Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Die zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie vorgesehenen Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beziehen sich im Wesentlichen auf die Einführung von

- Regelungen über die Aufstellung und die Inhalte von Strategischen Lärmkarten,
- Regelungen über die Aufstellung und die Inhalte von Lärminderungsplänen (Aktionspläne im Sinne der Richtlinie),
- Regelungen über Vollzugsfristen für die Aufstellung und Aktualisierung von Strategischen Lärmkarten und Lärminderungsplänen,
- Regelungen über eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung,
- Regelungen über Zuständigkeiten von Bundesbehörden und über Verwaltungskompetenzen der Länder und
- Regelungen über die Berichterstattung an die Europäische Kommission

- sowie entsprechende Ermächtigungen für nähere Bestimmungen durch Rechtsverordnung.

Im Zusammenhang mit unterschiedlichen Zuständigkeiten für die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen bedingt die Richtlinienumsetzung auch eine Regelung über die Behördenbeteiligung bei der Lärminderungsplanung. Regelungen über die Ziele der Lärminderungsplanung sowie über die Hinzuziehung sachverständiger Stellen runden den Gesetzentwurf ab, dessen Kern in einem neuen Kapitel des Bundes-Immissionsschutzgesetzes besteht. In dieses Kapitel wird der bisherige § 47a BImSchG integriert, wobei seine Regelungen an die neue Regelungsstruktur angepasst werden. Der Regelungsgehalt des § 47a BImSchG wird dabei aufrecht erhalten, weil seine auf die örtliche Ebene abzielende Lärminderungsplanung nicht durch die auf einer Strategischen Ebene gelegene Lärminderungsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie obsolet wird, sondern sich vielmehr beide Planungen in der Praxis gegenseitig ergänzen.

b) Änderungen weiterer Bundesgesetze

... (ggf. Anpassung verkehrsrechtlicher Vorschriften im Sinne einer handlungsorientierten Umsetzung)

7. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie durch die vorgesehene Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ergibt sich aus der Kompetenz zur konkurrierenden Gesetzgebung für die „Lärmbekämpfung“ nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 des Grundgesetzes (GG). Soweit zur Umsetzung von Ergebnissen der Lärminderungsplanung Änderungen von verkehrsrechtlichen Vorschriften vorgesehen sind, kann die Gesetzgebungskompetenz des Bundes auch auf die Kompetenz zur ausschließlichen Gesetzgebung für den „Luftverkehr“ nach Artikel 73 Nr. 6 GG sowie auf die Kompetenzen zur konkurrierenden Gesetzgebung in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraße nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21, 22 und 23 GG gestützt werden.

Die Wahrnehmung der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenzen durch den Bund ist sowohl zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet als auch zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich (Artikel 72 Abs. 2

GG).

Die vorgesehenen Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz dienen der Umsetzung von EG-Recht. Zu diesem Zweck wird die geltende Regelung des § 47a BImSchG über Lärminderungspläne für Wohngebiete um weitere Regelungen über die Strategische Lärminderungsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie erweitert. Die Regelungen beziehen sich auf Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume, die selbst oder auch der von ihnen ausgehende Umgebungslärm häufig die Grenzen eines Bundeslandes oder – wie Artikel 3 lit. n, Artikel 7 Abs. 4 und Artikel 8 Abs. 6 der Umgebungslärmrichtlinie zeigen – die Grenzen eines EG-Mitgliedstaates überschreiten. Die Regelungen sind damit nicht primär von regionalen oder örtlichen Besonderheiten geprägt. Gleiches gilt für die in den verkehrsrechtlichen Vorschriften vorgesehenen Regelungen, die der Umsetzung von Ergebnissen der Lärminderungsplanung dienen. Bereits aus diesem Grunde ist eine Gesetzgebung für die genannten Sachverhalte, mit der die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie bundeseinheitlich in deutsches Recht umgesetzt werden, zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet erforderlich.

Die vorgesehenen Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz beinhalten verfahrens- und auch materiellrechtliche Anforderungen an die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten und Lärminderungsplänen. Die Regelungen bilden wichtige Rahmenbedingungen für die der Lärminderungsplanung unterliegenden infrastrukturellen und wirtschaftlichen Aktivitäten. Die bundeseinheitliche Geltung der Regelungen ist deshalb auch zur Schaffung eines allgemeinen Handlungsrahmens für die öffentliche Hand und für Infrastrukturunternehmen, der im ganzen Bundesgebiet im Wesentlichen der Gleiche sein muss, unerlässlich.

Die Regelungen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind somit geeignet und notwendig, um einer Auseinanderentwicklung der Lebensverhältnisse durch unterschiedliche verfahrens- oder materiellrechtliche Teilregelungen in Bund und Ländern für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten und Lärminderungsplänen entgegen zu wirken und die Rechts- und Wirtschaftseinheit in den verschiedenen Regionen des Bundesgebietes zu wahren.

II. Umsetzung der SUP-Richtlinie (2001/42/EG)

Soweit der Gesetzentwurf im Bereich der Lärm-minderungsplanung auch der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. EG Nr. L 197 S. 30 (SUP-Richtlinie), in deutsches Recht dienen soll, sind mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch ergänzende Regelungen gegenüber dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgesehen, in dem die Umsetzung der Richtlinie stammgesetzlich durch ein Änderungsgesetz in einem parallelen Gesetzgebungsverfahren [Referentenentwurf des Gesetzes zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung – SUP-Gesetz, vom 17.05.2004] erfolgt.

Die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes betrifft zunächst eine Regelung, mit der nicht nur zur Frage der Erforderlichkeit einer Strategischen Umweltprüfung bei Lärm-minderungsplänen auf das UVPG verwiesen wird, sondern auch die Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung bei der Strategischen Umweltprüfung näher bestimmt wird. Schließlich betrifft die Änderung eine Regelung zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen von Lärm-minderungsplänen. Für diese fachgesetzlichen Regelungen gilt der im UVPG enthaltene Grundsatz, wonach die fachgesetzlichen Vorschriften dem UVPG vorgehen, soweit sie den dort bestimmten Anforderungen entsprechen.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Umsetzung der SUP-Richtlinie durch die vorge-sehene Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ergibt sich aus der Kompetenz zur konkurrierenden Gesetzgebung für die „Lärmbe-kämpfung“ nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 des Grundgesetzes (GG). Soweit die mit der Änderung eingeführten Regelungen nicht nur auf das UVPG verweisen, sondern vorrangig die Ausgestaltung des Verfahrens der Strategischen Um-weltprüfung hinsichtlich der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie der Überwachung näher oder entsprechend bestimmen, ist die Wahrnehmung der konkurrierenden Gesetzge-bungskompetenz durch den Bund zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich (Artikel 72 Abs. 2 GG).

Die bundeseinheitliche Regelung über die Betei-ligung der Öffentlichkeit und die Beteiligung anderer Behörden bei der Durchführung der Stra-

tegischen Umweltprüfung ist erforderlich, um einen bundeseinheitlichen Standard zu schaffen. Den Behörden und der Öffentlichkeit sollen in Bund und Ländern die gleichen Möglichkeiten der Beteiligung nicht nur bei der eigentlichen Aufstellung von Lärm-minderungsplänen, sondern auch bei der Strategischen Umweltprüfung gegeben werden, die als integrierter Teil des Aufstel-lungsverfahrens durchzuführen ist. Blicke die Regelung im Hinblick auf die Strategische Um-weltprüfung den Ländern überlassen, könnte dies zunächst zu unterschiedlichen Beteiligungsrech-ten zwischen der Lärm-minderungsplanung und der integrierten Strategischen Umweltprüfung führen. Darüber hinaus wären auf Länderebene aber auch unterschiedliche Ausgestaltungen der Beteiligungsrechte hinsichtlich der Strategischen Umweltprüfung selbst nicht auszuschließen; die Effektivität und der Umfang der Beteiligung an der Strategischen Umweltprüfung könnte da-durch in den Ländern voneinander abweichen. Des weiteren würden ungleiche Beteiligungsrechte, z.B. die unterschiedliche Festlegung des Beteiligtenkreises oder der Beteiligungsfrist, zu einer Schlechterstellung der Öffentlichkeit oder der Behörden aus einem anderen Land oder der Bundesbehörden führen. So würde es für die Beteiligung bei Verfahren zur Strategischen Umweltprüfung darauf ankommen, in welchem Land ein Lärm-minderungsplan aufgestellt wird. Diese Rechtszersplitterung wäre eine nicht hinnehmbare Folge. Über die Rechtszersplitterung hinaus könnten unterschiedliche Beteiligungsstandards auch auf die Qualität der Planung durchschlagen. Damit ergäben sich ggf. auch Auswirkungen auf benachbarte Länder oder Staaten. Auch solche Folgen wären nicht hinnehmbar.

Die bundeseinheitliche Regelung über die Über-wachung erfolgt aufgrund des länderübergreifen-den Charakters der erheblichen Umweltauswir-kungen der Lärm-minderungspläne. Es sollen frühzeitig unvorhergesehene Auswirkungen, die auch andere Länder oder Nachbarstaaten betref-fen, ermittelt werden und geeignete Abhilfemaß-nahmen ergriffen werden. Die Vorgaben der SUP-Richtlinie haben in diesem Bereich einen sehr offenen Charakter. Blicke den Ländern diese Regelung auch in den Grundsätzen überlassen, wäre mit einer sehr unterschiedlichen Umsetzung durch die Länder zu rechnen und wäre eine Ver-zögerung der Überwachungsmaßnahmen zu Las-ten anderer Länder möglich. Gegenüber den Nachbarstaaten würden sich durch gänzlich un-terschiedliche Regelungen in der Überwachung unterschiedliche Maßnahmen ergeben. Nicht zu-letzt gegenüber den Nachbarstaaten ist deshalb

eine bundeseinheitliche Regelung erforderlich.

Die Regelungen zur Umsetzung der SUP-Richtlinie im Bereich Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie Überwachung sind somit geeignet und notwendig, die Rechtseinheit in den verschiedenen Regionen des Bundesgebietes zu wahren.

III. Erweiterung des § 32 BImSchG

Mit der im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderung des § 32 BImSchG soll die derzeit geltende Verordnungsermächtigung auf den Schutz vor allen in § 3 BImSchG definierten schädlichen Umwelteinwirkungen erweitert werden. Die Erweiterung der Verordnungsermächtigung schließt eine bestehende Lücke im Gesetz und ermöglicht den Erlass eines untergesetzlichen Regelwerkes hinsichtlich aller schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG.

Die Kompetenz zur Erweiterung der Verordnungsermächtigung in § 32 BImSchG ergibt sich aus der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Recht der Wirtschaft aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG. Zum Recht der Wirtschaft gehören alle das wirtschaftliche Leben und die wirtschaftliche Betätigung als solche regelnden Normen mit wirtschaftsregulierendem oder wirtschaftslenkendem Inhalt (BVerfGE 68, 319, 330). Mit der Erweiterung des § 32 BImSchG kann das Inverkehrbringen oder Einführen von Anlagen oder Anlagenteilen abhängig gemacht werden von der Erfüllung bestimmter Anforderungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, gleich welcher Art, wenn es gewerbmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen erfolgt. Die Regelung setzt demnach an der wirtschaftlichen Tätigkeit des Inverkehrbringens oder Einführens an. Auf diese Tätigkeiten soll durch Rechtsverordnung spezifisch Einfluss genommen werden können, um möglichst früh und effektiv dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Das private Inverkehrbringen wird nicht erfasst.

Die Regelung durch Bundesgesetz ist gemäß Artikel 72 Abs. 2 GG zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse auch erforderlich. Auf andere Weise kann nicht sichergestellt werden, dass für das Inverkehrbringen und die Einführung von Anlagen bzw. Anlagenteilen die gleichen Anforderungen im Hinblick auf den Immissionsschutz gelten. Angesichts des länderübergreifenden Warenverkehrs ist eine bundesrechtliche Regelung notwendig, die sicher-

stellt, dass die Voraussetzungen und Bedingungen im gesamten Bundesgebiet einheitlich sind und es nicht zu Wettbewerbsbeeinträchtigungen kommt. Ein Verzicht auf eine bundeseinheitliche Regelung würde zu einer Zersplitterung der rechtlichen Regelungszusammenhänge führen, da das geltende Bundesimmissionsschutzrecht in § 32 eine bundeseinheitliche Regelung vorsieht und mit der vorgesehenen Änderung die bestehende Regelung lediglich ergänzt wird.

IV. Alternativen

Der Gesetzentwurf dient vor allem 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. Die zwingenden Vorgaben der Richtlinie erfordern eine solche Umsetzung. Gleiches gilt für die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. EG Nr. L 197 S. 30. Eine Nichtumsetzung dieser Vorgaben könnte Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland gemäß den Artikeln 226 bis 228 des EG-Vertrages zur Folge haben. Alternativen sind daher nicht gegeben. Auch zu der vorgesehenen Erweiterung des § 32 BImSchG gibt es keine Alternative.

V. Kosten

1. Kosten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

a) Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die nachfolgend dargestellten, sich aus dem Vollzug dieses Gesetzes ergebenden Ausgaben des Bundes werden im jeweiligen Einzelplan im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsansätze (einschließlich Planstellen/Stellen) und den Ansätzen der jeweils geltenden Finanzplanung erwirtschaftet.

aa) Ballungsräume

Die Europäische Kommission hat in ihrem Richtlinienvorschlag (2000/0194(COD) vom 26.07.2000) die Kosten für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten in Ballungsräumen auf 0,15 € bis 2 € pro Einwohner geschätzt. Nach Angaben des Deutschen Städtetages vom 23.10.2000 zum Richtlinienvorschlag liegen die Kosten aufgrund der bisherigen Erfahrungen zur

Lärmkartierung nach § 47a BImSchG bei 1,5 bis 2 € pro Einwohner. In einer älteren Konzeptstudie des Umweltbundesamtes zu einem „Maßnahmenplan Umwelt und Verkehr“ von 1997 werden zur Lärmkartierung nach § 47a BImSchG Kosten in Höhe von 0,25 DM bis 2 DM genannt.

Im Gegensatz zu diesen Kostenangaben finden sich in einer Studie zur „Abschätzung des Aufwandes für die Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weit niedrigere Angaben. Diese Angaben, die allerdings auch auf den Erfahrungen mit der Lärmkartierung nach § 47a BImSchG beruhen, geben die Kosten mit ca. 510 €/km² und 0,22 €/EW für große dichtbesiedelte Städte und mit ca. 260 €/km² und 0,50 €/EW für kleinere Städte an. Die Angaben berücksichtigen nicht nur die Kosten für die reine Lärmkartierung, sondern auch Aufwendungen für die Information der Öffentlichkeit, die Aufbereitung der Daten für die Übermittlung an die Europäische Kommission, die Abschätzung der Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, die bestimmten Lärmindizes ausgesetzt sind, sowie die Abschätzung der Anzahl der Menschen, die in bestimmten lärmbelasteten Gebieten und Gebäuden wohnen.

Insgesamt werden danach bei unterstellter guter Datengrundlage für die Kartierung der Ballungsräume bis 2007 in zunächst 31 Städten mit mehr als 250.000 EW Kosten in Höhe von ca. 5.000.000 € angenommen. Für die Kartierung der Ballungsräume bis 2012 in weiteren 51 Städten mit mehr als 100.000 EW werden weitere Kosten in Höhe von 4.630.000 € geschätzt.

Da es sich bei der Studie um eine erste Kostenabschätzung handelt, die noch nicht die konkreten Anforderungen für die Strategische Lärmkartierung in Ballungsräumen, insbesondere den genauen Umfang der zu erfassenden Hauptlärmquellen zugrunde legen konnte, weil diese Vorgaben erst mit einer entsprechenden Rechtsverordnung festgelegt werden, dürfte allerdings der Kartierungsumfang vor dem Hintergrund der Kartierung für Wohngebiete nach § 47a BImSchG eher zu hoch angesetzt sein. Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass bei einer weniger guten Datenlage sowie bei einem größeren Kreis von Gemeinden, die in Ballungsräumen gelegen und auch noch zu erfassen sind, die Kosten beträchtlich höher liegen können.

Hinsichtlich der Kosten für die Aufstellung von

Aktionsplänen in Ballungsräumen hat die Europäische Kommission in ihrem o.g. Richtlinien-vorschlag keine Angaben gemacht; sie geht jedoch davon aus, dass die Kosten in der gleichen Größenordnung wie für die Strategische Lärmkartierung liegen. Nach Angaben des Deutschen Städtetages werden die Kosten für die Lärm-minderungspläne nach § 47a BImSchG auf über 3 € geschätzt; weiterhin wird dort die Auffassung vertreten, dass die Aufwendungen für die Aktionspläne deutlich höher ausfallen werden.

Kosten für die Aufstellung der Lärm-minderungspläne waren nicht Gegenstand der o.g. Studie. In Hinblick auf die obigen Kostenangaben für die Lärm-minderungsplanung ist jedoch zu berücksichtigen, dass es in Deutschland bereits Erfahrungen mit der Lärm-minderungsplanung gibt und daher die Kosten in Bereichen bestehender Schall-missions- und Lärm-minderungspläne niedriger ausfallen werden.

Weiterhin ergeben sich Synergie- und Einspar-effekte, wenn bei entsprechender Konzeption ein Lärm-minderungsplan auch im Rahmen der Ver-kehrsentwicklungsplanung weiter verwendet werden kann. Die akustischen Berechnungen können zudem in der Bauleitplanung Ver-wendung finden. Die Aufstellung eines Lärm-minderungsplans verursacht in diesen Fällen nicht nur Kosten, sondern führt auch zu Einsparungen an anderer Stelle. Gleiches gilt im Zusammenhang mit der Erstellung von Luftreinhaltungsplänen, da zum Teil ähnliche Eingangsdaten wie für die Berechnung von Strategischen Lärmkarten benötigt werden.

bb) Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Europäische Kommission geht in dem o.g. Richtlinien-vorschlag davon aus, dass die Strategie Lärmkartierung und die Aktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken im Vergleich zu den Ballungsräumen einfacher auszuarbeiten ist und eine kleinere Anzahl von Einwohnern und Wohnungen berücksichtigt werden muss; die Kosten werden von der Kommission in einer ähnlichen Höhe wie für die Ballungsräume gesehen. Auch hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass vorhandenes Kartenmaterial genutzt werden kann und somit geringere Kosten erwartet werden können.

Die o.g. Studie legt für die Kostenschätzung bei Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken ebenfalls einen flächenbezogenen Ansatz

zugrunde. Sie kommt bei Annahme von 260 €/km² in dünnbesiedelten Bereichen sowie von 510 €/km² in dichtbesiedelten Bereichen bei einer angenommenen Gesamtlänge von 40.000 km Hauptverkehrsstraßen zu Kosten in Höhe von ca. 11.200.000 € bis 2007 und von weiteren ca. 8.800.000 € bis 2012, wobei eine gute Datengrundlage zugrunde gelegt wird.

Die Kosten für die Kartierung der Haupteisenbahnstrecken werden bei einer angenommenen Gesamtlänge von 10.000 km und bei ebenfalls unterstellter guter Datengrundlage auf ca. 2.200.000 € bis 2007 und auf weitere ca. 4.700.000 € bis 2012 geschätzt.

cc) **Großflughäfen**

Die Kosten für die Aufstellung der Lärmkarten und Aktionspläne für Großflughäfen hängen nach Auffassung der Europäischen Kommission entscheidend von deren Größe ab. In dem o.g. Richtlinienvorschlag werden die Kosten je nach Flughafen mit 50.000 € bis 2 Mio. € angegeben.

Demgegenüber kommt die o.g. Studie zu deutlich geringeren Beträgen. Danach werden die Kosten für die Kartierung der Großflughäfen je nach Datengrundlage insgesamt auf 200.000 € bis 310.000 € geschätzt. Für die vergleichbare Ermittlung eines Lärmschutzbereichs auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971, die in Form einer Kartierung erfolgt, fallen derzeit nach Schätzungen des bislang mit diesen Aufgaben betrauten Umweltbundesamtes externe Kosten von rund 20.000 € pro Flughafen an. Durch die Modernisierung und Erweiterung des Berechnungsverfahrens, das auch den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie Rechnung tragen muss, können sich die Kosten nach Auffassung des Umweltbundesamtes geringfügig erhöhen.

Die unterschiedlichen Kostenschätzungen lassen die Schwierigkeit erkennen, zu zutreffenden Kostangaben für die Strategische Lärmkartierung zu kommen. Angesichts dessen, dass für viele Flughäfen nach dem Fluglärmschutzgesetz bereits Lärmschutzzonen berechnet und ausgewiesen wurden und insofern von einer etablierten Praxis ausgegangen werden kann, dürften aber eher die obigen Angaben mit der geringeren Kostenbelastung zugrunde zu legen sein.

dd) **Umsetzung der Planungen**

Da die Lärminderungsplanung den Zweck ver-

folgt, den Umgebungslärm zu bekämpfen, kommt es im Hinblick auf die Belastung für die öffentlichen Haushalte letztlich auch auf Kosten an, die sich aufgrund der Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen ergeben. Genauere Kostangaben sind hier jedoch kaum möglich, da für die Lärminderungsplanung weder die Umsetzung konkreter Maßnahmen noch die Erreichung eines bestimmten Schutzniveaus verpflichtend vorgegeben werden. Es hängt zunächst vom Planungsermessen der zuständigen Behörden ab, welche Lärminderungsmaßnahmen in die Pläne Eingang finden. Des Weiteren ist entscheidend, inwieweit die Planungsträger in Bund, Ländern und Gemeinden aufgrund der jeweiligen Planungsgesetze gehalten sind, die Lärminderungspläne bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen umzusetzen, oder inwieweit die Baulastträger in Bund, Ländern und Gemeinden bereit sind, für ihre Durchführung bei bestehenden Straßen und Schienenwegen Finanzmittel in die Haushalte einzustellen. Insoweit ist von Bedeutung, dass das seit dem Jahre 1999 laufende Sofortprogramm im Bereich Schiene mit jährlich ca. 51 Mio. € ausgestattet ist, dass für die seit 1978 laufende Lärmsanierung im Bereich Straße Ausgaben von insgesamt 2.804 Mio. € bis 2002 getätigt worden sind. Die Erfahrungen mit den in den nächsten Jahren aufzustellenden Lärmkarten und Lärminderungsplänen werden aufzeigen, wie der weitere Finanzbedarf zu bewerten ist, um die in dem Gesetzentwurf genannten Ziele für die Lärminderungsplanung zu erreichen.

Gegenüber den auf die öffentlichen Haushalte zukommenden Kosten ist zu berücksichtigen, dass diese nur einen Bruchteil des durch Umgebungslärm verursachten wirtschaftlichen Schadens ausmachen. In dem o.g. Richtlinienvorschlag wird auf Schätzungen hingewiesen, die von einem jährlichen Schaden in der EU in Höhe von 13 bis 38 Mrd. € ausgehen. Ferner wird dort ausgeführt, dass der Schaden jedes Jahr mit Sicherheit auf einen Betrag in zweistelliger Milliardenhöhe beziffert werden kann. Die dazu beitragenden Faktoren sind nach Angabe der Europäischen Kommission der Verfall der Immobilienpreise, Beeinträchtigungen der Flächennutzungsmöglichkeiten, Arztkosten und Kosten verlorener Arbeitstage. Ein Nichttätigwerden würde bedeuten, insoweit nicht zur Verbesserung der Lärmsituation beizutragen.

b) Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Da die Wirtschaft nicht in erster Linie mit der Lärmkartierung und Lärminderungsplanung befasst ist, sondern dies eine öffentliche Aufgabe ist, die auf verschiedene Behörden von Bund, Ländern und Gemeinden zukommt, entstehen Kosten für die Wirtschaft nur insoweit, wie bestimmte Infrastrukturunternehmen (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Bahnunternehmen, Betreiber von Flughäfen und Industrie- und Gewerbeanlagen) verpflichtet sind, Daten zur Verfügung zu stellen, und wie diese Verpflichtung aktuell wird, wenn die bei den Behörden vorliegenden Daten noch nicht ausreichend sind.

In einer ersten Stellungnahme der DB AG werden insoweit für die Lärmkartierung der Hauptstrecken bei einer angenommenen Gesamtlänge von 11.870 km die Kosten auf Beträge geschätzt, die bei unterschiedlicher Datendichte von 2.235.600 € über 4.235.600 € bis 11.889.880 € reichen. Da diese Kosten sich aber nicht nur auf die Datenbereitstellung, sondern auch schon auf eine bahneigene Kartierung beziehen, sind sie in etwa deckungsgleich mit den oben für die öffentliche Hand genannten Kosten und sind somit nur einmal zu berücksichtigen.

Vergleichbare Kostenangaben sind für die anderen Bereiche derzeit nicht verfügbar. Im Hinblick auf Industrie- und Gewerbelärm ist jedoch zu berücksichtigen, dass bereits nach geltendem § 26 BImSchG die Betreiber von Anlagen verpflichtet sind, Immissionen im Einwirkungsbereich ermitteln zu lassen, wenn schädliche Umwelteinwirkungen, einschließlich Lärm, zu befürchten sind. Insoweit entstehen daher durch die Lärmkartierung keine weiteren Kosten.

Im Hinblick auf Kosten für die oben genannten Wirtschaftsunternehmen durch sie treffende Maßnahmen zur Umsetzung der Lärminderungspläne ist von Bedeutung, dass diese Maßnahmen sich in dem Rahmen bewegen müssen, der durch das geltende Fachrecht bestimmt ist. Der Umfang des passiven Schallschutzes, der von den Betreibern der Flughäfen zu finanzieren ist, wird damit durch das Fluglärngesetz bestimmt. Einbußen, die sich ggf. aus Betriebsbeschränkungen ergeben, sind unmittelbar auf Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 85 S.40) zu-

rück zu führen. Die Lärminderungsplanung kann insoweit nur ein Verfahren bereitstellen, in dem die Einführung derartiger Betriebsbeschränkungen geprüft wird. Kostenauswirkungen sind dann jedoch dem Fachrecht zuzuordnen. Gleiches gilt für die Betreiber von immissionsschutzrechtlichen Anlagen. Auch hier bestimmen letztlich die Immissionsrichtwerte der TA Lärm den Umfang des Schallschutzes, den der Betreiber zu leisten hat. Weitergehende Anforderungen, die z.B. durch eine entsprechende Bauleitplanung der Gemeinden umgesetzt werden könnten, sind dann ebenfalls dieser Planung zuzurechnen. Die vorgesehenen Regelungen zur Lärminderungsplanung werden daher keine direkten Auswirkungen auf die Wirtschaft und auf das Preisniveau haben.

Als positive wirtschaftliche Auswirkung ist zu berücksichtigen, dass bei der Aufstellung der Strategischen Lärmkarten und der Lärminderungspläne zur Entlastung der Verwaltung sachverständige Stellen hinzugezogen werden können und daher für diese Unternehmen ein Umsatzzuwachs zu erwarten ist. Ebenso wird sich positiv auf Softwareunternehmen auswirken, dass sich eine Nachfrage für die erforderlichen Rechenprogramme zur Lärmkartierung ergibt.

2. Kosten im Zusammenhang mit der Umsetzung der SUP-Richtlinie

a) Kosten für die öffentlichen Haushalte

Der Gesetzentwurf sieht Regelungen für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vor, die bei der Aufstellung von Lärminderungsplänen der Durchführung der Strategischen Umweltprüfung dienen und die aufgrund des weitergehenden Prüfungsgegenstandes bei den zuständigen Behörden einen erhöhten Verwaltungs- und Vollzugsaufwand und damit höhere Kosten verursachen. Gleiches gilt für die vorgesehene Regelung zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen von Lärminderungsplänen.

Die aufgrund dieser Regelungen entstehenden Kosten beruhen auf Vorgaben der SUP-Richtlinie und können daher nicht vermieden werden. Jedoch können nunmehr in den konkreten Zulassungsverfahren von Vorhaben, für die Lärminderungspläne einen Rahmen setzen, Erkenntnisse aus der Strategischen Umweltprüfung verwendet und damit Mehrfachprüfungen vermieden werden. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Strategische Umweltprüfung bei der Aufstellung von Lärminderungsplänen zu einer nachhaltigeren und wirksameren Lösung und zur Vermei-

dung von Fehlplanungen beiträgt. Ausgaben des Bundes werden im jeweiligen Einzelplan im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsansätze (einschließlich Planstellen/Stellen) und den Ansätzen der jeweils geltenden Finanzplanung erwirtschaftet.

Insgesamt lässt sich die Höhe der zusätzlichen Kosten nicht abschätzen, da sie unter anderem auch von dem im UVPG vorgesehenen Verfahrens- und Informationsanforderungen abhängt.

b) Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Die vorgesehenen Regelungen zur Strategischen Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen werden keine direkten Auswirkungen auf die Wirtschaft und auf das Preisniveau haben. Der Volkswirtschaft können mittelbar durch die Strategische Umweltprüfung jedoch Kosten erspart werden, da die frühzeitige Einbeziehung von über den Lärmschutz hinausgehenden Umweltbelangen in der Planungsphase nachhaltig zur Vermeidung von Umweltschäden beiträgt.

3. Kosten im Zusammenhang mit der Erweiterung des § 32 BImSchG

Durch die in § 32 BImSchG vorgesehene Erweiterung der Verordnungsermächtigung entstehen keine zusätzlichen Kosten. Finanzielle Auswirkungen, die sich bei der Umsetzung durch eine Rechtsverordnung ergeben können, lassen sich zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzen, da Inhalt und Umfang der Regelungen noch nicht feststehen. Gegebenenfalls entstehende Ausgaben des Bundes werden im jeweiligen Einzelplan im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsansätze (einschließlich Planstellen/Stellen) und den Ansätzen der jeweils geltenden Finanzplanung erwirtschaftet.

B. Zu den einzelnen Artikeln

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Zu Nummer 1

Mit der Nummer 1 wird die Inhaltsübersicht des Gesetzes an die vorgesehenen Gesetzesänderungen angepasst.

Zu Nummer 2

Mit der Nummer 2 wird § 2 BImSchG redaktionell daran angepasst, dass die Lärmkartierung und die Lärminderungsplanung im Verkehrsbereich vom Geltungsbereich des Gesetzes umfasst werden.

Zu Nummer 3

Die in der Verordnungsermächtigung des § 32 Abs. 1 Satz 1 BImSchG bislang vorliegende Beschränkung auf den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen allein durch Luftverunreinigungen, Geräusche oder Erschütterungen ist im Hinblick auf die zwischenzeitliche technische Entwicklung nicht mehr gerechtfertigt. Vielmehr ist ein umfassender Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen geboten, der es erlaubt, Beschaffenheits- und Kennzeichnungsanforderungen auch dann zu stellen, wenn sie dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen dienen. Die vorhandenen und durch die Einführung neuer Technologien weiter zunehmenden Immissionen, aktuell insbesondere die zunehmende Strahlenbelastung durch elektrisch betriebene Geräte und sonstige technische Einrichtungen haben auch hier zu einem Regelungsbedürfnis geführt, dem durch die mit der Nummer 3 vorgesehene Streichung Rechnung getragen werden soll. Die Streichung schließt eine bestehende Gesetzeslücke und ermöglicht den Erlass eines untergesetzlichen Regelwerks hinsichtlich aller schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 BImSchG.

Zu Nummer 4

Die mit der Nummer 4 vorgesehene Streichung des bislang geltenden § 47a im Fünften Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes soll Raum schaffen für die Einfügung eines neuen Sechsten Teils, in dem das hergebrachte Instrumentarium der Lärminderungsplanung ergänzt wird um das nach der Umgebungslärmrichtlinie neu einzufügende Instrumentarium und in dem die einzelnen Instrumente in einen systematischen Regelungszusammenhang gebracht werden. Aufgrund Art und Umfang der neuen Regelungen ist ein neuer Sechster Teil im Bundes-Immissionsschutzgesetz angezeigt. Im Folgenden werden die einzelnen Vorschriften des Sechsten Teils begründet.

§ 47a Örtliche Lärmkartierung

Die vorgesehene Regelung des § 47a zur örtlichen Lärmkartierung greift die Regelung des Absatzes 1 des bislang geltenden § 47a BImSchG wieder auf; die Terminologie wird dabei an die Terminologie der weiteren Vorschriften des neuen Sechsten Teils zur Lärminderungsplanung angepasst. Für die örtliche Lärmkartierung und für die entsprechende Regelung besteht weiterhin ein Bedarf, da ansonsten die Strategische Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie sich lediglich, wenn auch aufgrund eines besonderen Bedarfs, auf Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie auf sonstige Hauptlärmquellen in Ballungsräumen bezieht. Mit Satz 1 des neuen § 47a Abs. 2 wird eine entsprechende Abgrenzung der örtlichen Lärmkartierung zur Strategischen Lärmkartierung nach dem neuen § 47b vorgenommen.

Selbstverständlich sollen örtliche Lärmkarten Aussagen zur Lärmbelastung aufgrund der nach der Umgebungslärmrichtlinie zu erfassenden Hauptlärmquellen nicht aussparen müssen. Damit insbesondere die Öffentlichkeit einen zusammenfassenden Überblick über die örtliche Lärmbelastung erhalten kann, sieht Satz 2 von § 47a Abs. 2 vor, dass in örtlichen Lärmkarten Teile der Strategischen Lärmkarten nach § 47b nachrichtlich übernommen werden können.

Über die Regelung des bisherigen § 47a Abs. 1 hinaus soll die Ergänzung des neuen § 47a Abs. 1 um den Satz 2 eine Regelungslücke im Vergleich zur Strategischen Lärmkartierung schließen. Danach kann eine örtliche Lärmkartierung auch insoweit durchgeführt werden, wie diese Nachteile und Belästigungen für die Allgemeinheit betrifft und wie diese im Hinblick auf die Bekämpfung des Umgebungslärms erforderlich ist.

§ 47b Strategische Lärmkartierung

Die vorgesehene Regelung des § 47b zur Strategischen Lärmkartierung dient der Umsetzung von Artikel 7 i.V.m. Anhang IV der Umgebungslärmrichtlinie. Der Absatz 5 dient der Umsetzung von Artikel 10 Abs. 2 der Richtlinie.

Die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten erstmalig nach Inkrafttreten dieses Gesetzes hat nach Maßgabe von Fristen zu erfolgen, die in der Rechtsverordnung nach § 47o geregelt werden. Mit den Fristen ist zunächst der zeitlichen Stufung in Artikel 7 der Richtlinie Rechnung zu tragen, wonach die Aufstellung der Strategischen

Lärmkarten in einer ersten Welle spätestens bis zum 30.06.2007 für

- Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern,
- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz,
- Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und
- alle Großflughäfen

zu erfolgen hat, ferner in einer zweiten Welle spätestens bis zum 30.06.2012 für

- alle weiteren Ballungsräume,
- alle weiteren Hauptverkehrsstraßen und
- alle weiteren Haupteisenbahnstrecken.

Des Weiteren ist mit den Fristen zu regeln, wann für weitere Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, die erst nach den ersten Kartierungswellen die maßgeblichen Schwellenwerte erreichen, spätestens eine erstmalige Aufstellung der Strategischen Lärmkarten zu erfolgen hat.

Absatz 1 trifft in grundlegender Weise die nach der Richtlinie erforderliche Regelung zur Aufstellung von Strategischen Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie in Ballungsräumen auch für sonstige Hauptlärmquellen. Abweichend von der Terminologie der Richtlinie wird allerdings im Gesetzentwurf anstelle des Begriffes „Großflughafen“ der Begriff „Hauptverkehrsflughafen“ verwandt (ebenso in dieser Begründung, soweit es nicht um Erläuterungen der Richtlinie geht). Entsprechend Artikel 2 der Richtlinie wird durch diese Wortwahl deutlich, dass militärische Flughäfen nicht unter den Anwendungsbereich fallen. Die Regelung bedarf noch der Ergänzung durch eine Rechtsverordnung, in der die Begriffsbestimmungen für die der Strategischen Lärmkartierung unterliegenden „Hauptverkehrsstraßen“, „Haupteisenbahnstrecken“ und „Hauptverkehrsflughäfen“ sowie „Ballungsräume“ mit ihren „sonstigen Hauptlärmquellen“ vorgenommen werden. In der Rechtsverordnung sind darüber hinaus vor allem Kriterien und Schwellenwerte zu bestimmen, die für die Frage entscheidend sind, welche sonstigen Hauptlärmquellen unter die Regelung fallen.

Im Rahmen der Lärmkartierung müssen nach bisherigen Erhebungen ca. 10.000 km Haupteisenbahnstrecken und 40.000 km Hauptverkehrsstraßen erfasst werden, ferner bislang ungezählte Tausend Kilometer kommunaler Straßen in ca. 80 Großstädten mit 100.000 Einwohnern, die zumindest als Ballungsraum zu gelten haben. Weiterhin

ist die Lärmbelastung von 11 Hauptverkehrsflughäfen zu kartieren. Dieser große Kartierungsumfang bedeutet eine erhebliche Belastung für die Praxis; zumal die Kartierung innerhalb der o.g. engen Fristen erfolgen muss und die erst am 06.08.2003 veröffentlichten Leitlinien zu den Interimsmethoden eine frühzeitige Anpassung des für die Kartierung erforderlichen untergesetzlichen Regelwerks und damit auch einen frühzeitigen Start der Kartierungsaktivitäten verhindert haben.

Der Umfang der Strategischen Kartierung und der Arbeitsumfang für die Vollzugsbehörden ist auch davon abhängig, wie weit die Kartierung in Ballungsräumen reichen soll und welche Lärmquellen neben den in der Richtlinie definierten Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen erfasst werden sollen. Nach Anhang IV Nr. 3 der Richtlinie weisen Strategische Lärmkarten für Ballungsräume besonders Lärm aus folgenden Quellen aus: Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flughäfen, Industriegelände, einschließlich Häfen. Da es im Hinblick auf die zu erfassenden Straßen, Bahnstrecken und Flughäfen nicht wiederum um Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen gehen kann, für die die Richtlinie ohnehin eine Lärmkartierung vorsieht, kann es bei diesen Lärmquellen nur um eine weitergehende Kartierung gehen. Andernfalls würde die Richtlinie keine eigenständige Kartierungspflicht für Ballungsräume fordern, da bis auf den Bereich der Industrie (einschl. Häfen) keine weiteren Lärmquellen zu betrachten wären. Andernfalls würde auch Anhang VI Nr. 1.5 und 1.6 der Richtlinie keinen Sinn machen, wonach bei den der Europäischen Kommission zu übermittelnden Angaben zu Ballungsräumen der Einfluss von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auf den Lärmpegel anzugeben ist.

Im Hinblick auf den Zweck der Strategischen Lärmkartierung, der auf die Erfassung von Hauptlärmquellen abzielt, bedarf es allerdings einer Festsetzung von geeigneten Kriterien oder Schwellenwerten, um den Kartierungsaufwand zu begrenzen. Anlieger- und Wohnstraßen sind für die Strategische Lärmkartierung zweifellos nicht relevant. Für die Frage nach der Schnittlinie gibt die Richtlinie in Artikel 3 insoweit einen Hinweis auf die relevante Größenordnung, wie für die in Ballungsräumen zu erfassenden Industriegelände auf die industriellen Tätigkeiten nach Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, ABl.

EG Nr. L 257 S. 26 (IVU-Richtlinie), abgestellt wird. Diese Tätigkeiten sind in Spalte 1 des Anhangs der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) als genehmigungsbedürftig ausgewiesen.

Hinsichtlich der weiteren Anforderungen an die Lärmkartierung ist auf die Rechtsverordnung nach § 47o hinzuweisen, mit der insbesondere der Anhang IV der Richtlinie umzusetzen ist. Dies gilt auch für die Anforderungen, die sich aus den Artikeln 5 und 6 und aus den Anhängen I bis III zu den Lärmindizes und den Berechnungs- und Bewertungsmethoden ergeben. Die Anforderungen sind eher „technischer“ Art, weshalb ihre Regelung in der Rechtsverordnung angezeigt ist.

Absatz 2 des § 47b betrifft die Überprüfung und Überarbeitung von Strategischen Lärmkarten und setzt die Vorgaben des Absatzes 5 von Artikel 7 der Richtlinie um, indem die Anforderungen an die Überprüfung und Überarbeitung der Lärmkarten im Einklang mit den gleichgelagerten Vorgaben des Absatzes 5 von Artikel 8 für die Überprüfung und Überarbeitung der Aktionspläne normiert werden. Danach kommt es auch auf bedeutsame Entwicklungen an, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirken. Die Konkretisierung des Begriffes kann im Hinblick auf die damit zu regeln Anforderungen an die Erforderlichkeit einer Überprüfung und Überarbeitung der Lärmkarten in der Rechtsverordnung nach § 47o erfolgen.

Absatz 3 betrifft die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Behörden bei der Aufstellung und bei der Überarbeitung von Strategischen Lärmkarten in Grenzgebieten. Die Vorschrift setzt Absatz 4 des Artikels 7 der Richtlinie um. Nähere Bestimmungen können in der Rechtsverordnung nach § 47o getroffen werden.

Absatz 4 dient der Umsetzung von Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 2 des Artikels 7 der Richtlinie, wonach der Bestand an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräumen der Europäischen Kommission zu melden ist. Die Vorschrift schafft durch Normierung einer Mitteilungspflicht der zuständigen Behörden die Voraussetzungen, um im Verhältnis von Bund und Ländern den Meldepflichten Deutschlands seitens des Bundes nachkommen zu können.

Absatz 5 dient der Umsetzung von Artikel 10 Abs. 2 der Richtlinie, wonach Informationen aus den Strategischen Lärmkarten zu sammeln und

der Europäischen Kommission zu melden sind. Der erste Halbsatz von Absatz 5 normiert eine entsprechende Verpflichtung der zuständigen Behörden zur Sammlung der Informationen, die in der Rechtsverordnung noch näher zu bezeichnen sind, um auch den Vorgaben des Anhangs VI der Richtlinie zu genügen. Der zweite Halbsatz schafft wiederum die Voraussetzungen, damit der Bund seinen Meldeverpflichtungen nachkommen kann.

§ 47c Datenerhebung und Datenaustausch

Die vorgesehene Regelung des § 47c zur Datenerhebung und zum Datenaustausch stellt keine direkte Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie dar, sie ist aber auf die Richtlinie zurückzuführen, da nur durch die Gewährleistung der erforderlichen Datenerhebung und des erforderlichen Datenaustausches die Erarbeitung und Aufstellung von Lärmkarten ermöglicht wird.

Absatz 1 des § 47c betrifft die Datenerhebung durch private oder in privatrechtlichen Formen agierende Verkehrsunternehmen und Anlagenbetreiber. Diese werden in ihrer Verantwortung für den von ihren Einrichtungen hervorgerufenen Umgebungslärm herangezogen, die erforderlichen Daten über den Umgebungslärm zu erheben und den zuständigen Behörden zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dem Verursacherprinzip ist dabei auf die Unentgeltlichkeit abzustellen. Satz 3 des Absatzes 1 verweist auf das Auskunftsverweigerungsrecht und das Weitergabeverbot nach § 52 Abs. 5 und 7 BImSchG, deren entsprechende Anwendung auch im vorliegenden Zusammenhang angezeigt ist.

Absatz 2 betrifft die Erhebung und die Bereitstellung von Daten über die vom Umgebungslärm betroffene Wohnbevölkerung durch die Gemeinden, da diese in erster Linie über die Ausgangsdaten verfügen. Eine Datenerhebung durch die Verkehrsunternehmen und Anlagenbetreiber wäre mit einem ungleich größeren Aufwand verbunden, so dass es gerechtfertigt ist, die öffentliche Hand mit dieser Aufgabe zu belasten. Art und Umfang der Aufgabe können durch Rechtsverordnung nach § 47o näher bestimmt werden.

Absatz 3 betrifft die Datenbereitstellung durch andere Behörden, soweit diese über weitere Daten verfügen, die - wie beispielsweise Daten zur Topographie - zur Erstellung der Lärmkarten erforderlich sind.

§ 47d Lärminderungsplanung für Wohngebiete

Die vorgesehene Regelung des § 47d zur Lärminderungsplanung für Wohngebiete greift die Regelung des Absatzes 2 des bisherigen § 47a BImSchG wieder auf; die Terminologie wird dabei an die Terminologie der weiteren Vorschriften des neuen Sechsten Teils zur Lärminderungsplanung angepasst. Ferner wird dabei entsprechend der Praxis auf ein abgestimmtes Vorgehen gegen mehrere Lärmquellen abgestellt. Für die Lärminderungsplanung für Wohngebiete und für die entsprechende Regelung besteht weiterhin ein Bedarf, da ansonsten die Lärminderungsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie lediglich auf die Umgebung von Hauptlärmquellen ausgerichtet ist und insoweit lediglich auf der Strategischen Lärmkartierung beruht.

Über die Regelung des bisherigen § 47a Abs. 2 BImSchG hinaus soll die Ergänzung des neuen § 47d Abs. 1 um den Satz 2 analog der Regelung im neuen § 47a Abs. 1 Satz 2 eine Regelungslücke im Vergleich zur Lärminderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen schließen. Danach kann eine Lärminderungsplanung für Wohngebiete auch mit dem Ziel durchgeführt werden, „schlichte“ Nachteile und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern und zu vermindern.

Die Ergänzung des neuen § 47d Abs. 1 um den Satz 3 mit einer Regelung zur Öffentlichkeitsbeteiligung soll zum einen eine Regelungslücke im Vergleich zur Lärminderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen schließen, da für diese eine Öffentlichkeitsbeteiligung nach der Richtlinie gefordert wird. Zum anderen hat sich gezeigt, dass die geringe Wirksamkeit des geltenden § 47a BImSchG zum Teil auf die fehlende Öffentlichkeitsbeteiligung zurückzuführen ist. Diesem Umstand soll durch die neue Regelung Rechnung getragen werden. Die Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung braucht allerdings nicht den Anforderungen der Richtlinie zu entsprechen; sie obliegt den Ländern und kann auf den kleineren Planungsrahmen für Wohngebiete abgestimmt werden.

Absatz 2 regelt den Inhalt der Lärminderungsplanung für Wohngebiete. Satz 1 greift die Regelung des Absatzes 3 Nr. 3 des bisherigen § 47a BImSchG unter Anpassung der Terminologie wieder auf. Die bisherigen Nummern 1 und 2 entfallen, da Angaben über die Lärmbelastungen und die zugrunde liegenden Quellen bereits im

Rahmen der Lärmkartierung nach Absatz 1 erfolgen. Damit insbesondere die Öffentlichkeit einen zusammenfassenden Überblick über die Lärm-minderungsplanung erhalten kann, sieht Satz 2 vor, dass in Lärm-minderungsplänen für Wohngebiete Teile der Lärm-minderungspläne für die Umgebung von Hauptlärmquellen nachrichtlich übernommen werden können. Satz 3 bringt § 47e Abs. 4 Satz 2 zur entsprechenden Anwendung.

Die Raumordnungsklausel des Absatzes 3 greift die Regelung des bisherigen § 47a Abs. 2 Satz 2 BImSchG wieder auf.

Absatz 4 regelt die Verbindlichkeit von Lärm-minderungsplänen; er übernimmt den bisherigen § 47a Abs. 4 BImSchG, indem dessen Verweis auf § 47 Abs. 6 BImSchG durch eine eigenständige Regelung abgelöst wird, um die Vorschriften des neuen Sechsten Teils abzurunden. Die Regelung ist grundsätzlich gleich mit der genannten Regelung, stellt aber in Satz 2 klar, dass planungsrechtliche Festlegungen in den Lärm-minderungsplänen von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen nach den dafür geltenden Rechtsvorschriften zu berücksichtigen sind. Soweit danach planungsrechtliche Festlegungen Gegenstand der Abwägung durch die zuständigen Planungsträger sind, so dass ggf. andere Belange vorrangig in die Planungen eingehen, ist dies eine Schwäche, die nur durch eine Weiterentwicklung des Planungsrechts überwunden werden kann.

Absatz 5 dient der Abgrenzung der Lärm-minderungsplanung für Wohngebiete zur Lärm-minderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen.

§ 47e Lärm-minderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen

Die vorgesehene Regelung des § 47e zur Lärm-minderungsplanung für die Umgebung von bestimmten Hauptlärmquellen dient der Umsetzung von Artikel 8 der Umgebungslärmrichtlinie. Absatz 5 dient der Umsetzung von Artikel 10 Abs. 2 der Richtlinie.

Die Aufstellung von Lärm-minderungsplänen für die Umgebung von Hauptlärmquellen erstmalig nach Inkrafttreten dieses Gesetzes hat nach Maßgabe von Fristen zu erfolgen, die in der Rechtsverordnung nach § 47o geregelt werden. Mit den Fristen ist zunächst der zeitlichen Stufung in Artikel 8 der Richtlinie Rechnung zu tragen, wonach die Aufstellung der Lärm-minderungspläne in einer ersten Welle spätestens bis zum

18.07.2008 (sechs Jahre nach Inkrafttreten und vier Jahre nach Umsetzung der Richtlinie) für die Umgebung von

- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz,
- Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und
- allen Großflughäfen
- sowie in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern

zu erfolgen hat, ferner in einer zweiten Welle spätestens bis zum 18.07.2013 (elf Jahre nach Inkrafttreten und neun Jahre nach Umsetzung der Richtlinie) für die Umgebung von

- allen weiteren Hauptverkehrsstraßen und
- allen weiteren Haupteisenbahnstrecken
- sowie in allen weiteren Ballungsräumen.

Des Weiteren ist mit den Fristen zu regeln, wann für die Umgebung von weiteren Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, die erst nach den ersten Planungswellen die maßgeblichen Schwellenwerte erreichen, spätestens eine erstmalige Aufstellung der Lärm-minderungspläne zu erfolgen hat. Gleiches gilt für die Erfassung von weiteren Ballungsräumen.

Absatz 1 trifft zunächst mit Satz 1 in grundlegender Weise die nach der Richtlinie erforderliche Regelung zur Aufstellung von Lärm-minderungsplänen für die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie in Ballungsräumen auch für die Umgebung von sonstigen Hauptlärmquellen. Abweichend von der Terminologie der Richtlinie wird allerdings anstelle des Begriffes „Großflughafen“ wiederum der Begriff „Hauptverkehrsflughafen“ verwandt. Entsprechend Artikel 2 der Richtlinie wird durch diese Wortwahl deutlich, dass militärische Flughäfen nicht unter den Anwendungsbereich fallen. Die Regelung bedarf noch der Ergänzung durch die Rechtsverordnung nach § 47o, in der nicht nur die erforderlichen Begriffsbestimmungen vorgenommen werden, sondern auch die Kriterien festgelegt werden, die für die Frage entscheidend sind, wann im Einzelfall auch unter Berücksichtigung von Prioritäten eine Planaufstellung erforderlich ist.

Da Artikel 8 der Richtlinie nicht schlechthin eine Lärm-minderungsplanung für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen vorsieht, sondern in Absatz 1 Satz 1 darauf abhebt, mit Lärm-minderungsplänen „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen“ zu regeln „für Orte in der Nähe“ dieser Lärmquellen, kommt es für die Notwendigkeit der Aufstellung von Lärm-

minderungsplänen auf die Relevanz von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen an, die vor allem von der Höhe des Schallpegels und von der Anzahl der betroffenen Menschen abhängt. Gleiches gilt für Ballungsräume, für die eine flächendeckende Lärminderungsplanung nicht ohne weiteres erforderlich ist. Auch in Absatz 1 Satz 2 und in Absatz 2 des Artikels 8 wird deutlich, dass die Lärminderungspläne sich nicht auf alle Bereiche erstrecken müssen, die von der Lärmkartierung erfasst werden. Da danach die in den Plänen genannten Maßnahmen in das behördliche Ermessen gestellt sind und insbesondere auf Prioritäten eingehen sollen, die sich gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten sollen, wie sie in den Strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden, kommt es auf eine Auswahl der Belastungsbereiche an, die nach Sinn und Zweck der Regelung nicht erst für die Erforderlichkeit von Maßnahmen relevant sein kann, sondern schon das Aufstellungsverfahren betreffen muss. Andernfalls würden für nicht relevante Bereiche Pläne aufgestellt werden müssen, nur um damit festzustellen, dass die Bereiche nicht relevant und Maßnahmen nicht erforderlich sind. Eine solche Feststellung kann auch in anderer Form, und zwar wie sie nach Absatz 2 vorgesehen ist, getroffen werden. Eine nur pro forma durchzuführende Lärminderungsplanung wäre dafür nicht angemessen; sie würde auch die administrativen Kapazitäten unnötig belasten.

Die Relevanz der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen soll in der Rechtsverordnung auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen festgelegt werden. Aufgrund der räumlichen Dichte von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen sind Belastungen durch Umgebungslärm nicht erst bei hohen Schallpegeln einzelner Hauptlärmquellen von Bedeutung, sondern vielfach auch schon bei einer Gesamtwirkung aufgrund mehrerer Lärmquellen. Würde diese Belastung ausgeblendet, liefe eine wirksame Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht weitgehend leer. Eine Beurteilung der Gesamtwirkung mehrerer verschiedenartiger Lärmquellen aufgrund numerischer Werte ist für die Berücksichtigung allerdings nicht möglich; diese sind auf einer wissenschaftlich abgesicherten Basis noch nicht verfügbar. Ein pragmatischer Beurteilungsansatz ist daher für die Entscheidung erforderlich, ob im Einzelfall eine Lärminderungsplanung aufgrund der Belastung durch mehrere Lärmquellen erforderlich ist.

Aus Absatz 1 ergibt sich ferner, dass Lärminderungspläne nicht nur insoweit aufzustellen sind, wie es sich um „Orte“ in der Nähe der Hauptlärmquellen handelt. Der in der englischen Sprachfassung der Richtlinie verwendete Begriff „places“ ist insoweit offener. Es geht nicht nur um einzelne Ortschaften oder Ortslagen, die räumlich abgegrenzt sind, sondern gegebenenfalls auch um die nähere „Umgebung“ von Hauptlärmquellen, soweit diese von relevanten Lärmproblemen und Lärmauswirkungen betroffen ist. Auch aus den in Anhang V der Richtlinie angeführten Maßnahmen für die Lärminderungsplanung ergibt sich, dass diese nicht nur auf der örtlichen, sondern auch auf der überörtlichen Ebene ansetzen kann, wenn dort angeführt wird, dass die zuständigen Behörden jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel Maßnahmen der Raumordnung oder der Verkehrsplanung in Betracht ziehen können.

Absatz 2 soll gewährleisten, dass die Öffentlichkeit so schnell wie möglich nach Abschluss der Lärmkartierung Aufschluss darüber zu erhalten vermag, ob eine Erforderlichkeit für die Aufstellung eines Lärminderungsplans besteht. Die Entscheidung ist sowohl nach der Aufstellung einer Strategischen Lärmkarte wie aber auch nach ihrer Überarbeitung zu treffen, falls im letzteren Fall zuvor kein Lärminderungsplan aufgestellt worden ist. Für die Entscheidung sind zunächst die in Absatz 1 genannten Kriterien maßgeblich, ferner aber auch Prioritäten bei der Verfolgung von Lärminderungszielen, so dass ggf. wichtige Bereiche vorgezogen und andere Bereiche, bei denen die Kriterien erfüllt sind, zurückgestellt werden können.

Absatz 3 dient mit seiner Verweisung auf die Regelung des § 47b Abs. 2 der Umsetzung von Artikel 8 Abs. 5 der Richtlinie, indem die Anforderungen an die Überprüfung und Überarbeitung von Lärminderungsplänen im Einklang mit den gleichgelagerten Vorgaben von Artikel 7 Abs. 5 der Richtlinie für die Überprüfung und Überarbeitung von Strategischen Lärmkarten normiert werden. Danach kommt es auch auf bedeutsame Entwicklungen an, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirken. Die Konkretisierung des Begriffes kann im Hinblick auf die damit zu regelnden Anforderungen an die Erforderlichkeit einer Überprüfung und Überarbeitung der Lärminderungspläne in der Rechtsverordnung nach § 47o erfolgen.

Absatz 4 dient der Umsetzung der inhaltlichen Vorgaben der Richtlinie für die Aufstellung von

Lärminderungsplänen. Einleitend wird zunächst entsprechend Artikel 1 Abs. 1 Satz 2 lit. c der Richtlinie klar gestellt, dass die Lärminderungsplanung auf der Grundlage der Strategischen Lärmkarten zu erfolgen hat. Eine Lärminderungsplanung ohne vorhergehende Lärmkartierung ist nicht möglich. Anhang V der Richtlinie fordert dementsprechend, dass die Lärminderungspläne eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten enthalten müssen. Diese Anforderungen können in der Rechtsverordnung nach § 47o umgesetzt und näher bestimmt werden.

Die sich anschließende, kurzgefasste Regelung, wonach in den Lärminderungsplänen Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms festzulegen sind, entspricht nicht nur der Bezeichnung der Richtlinie, sondern auch ihrem Managementansatz, der in Artikel 8 Abs. 1 Satz 1 darauf abhebt, „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen“ zu regeln (in der engl. Sprachfassung „to manage noise issues and effects“). Da es der Richtlinie nicht im Sinne eines ordnungsrechtlichen Konditionalprogramms darum geht, schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche nach Maßgabe von Immissionsgrenzwerten oder bis zur Grenze der Schädlichkeit zu vermindern, sondern der Managementansatz vielmehr final auf eine Verbesserung der gesamten Belastungssituation – auch durch Belästigungen – gerichtet ist, soll mit der „Bekämpfung des Umgebungslärms“, die auf das Ziel gerichtet ist, „den Umgebungslärm zu verhindern und zu vermindern“, zum Ausdruck gebracht werden, dass es sich bei der Lärminderungsplanung um einen zweck- und zielgerichteten Prozess der Bewältigung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen handelt.

Insoweit ist zunächst von Bedeutung, dass die Vermeidung oder Verminderung „schädlicher Umwelteinwirkungen durch Geräusche“ im Sinne der §§ 3 Abs. 1 BImSchG zwar auch von der Umgebungslärmrichtlinie abgedeckt wird, ihr Managementansatz jedoch von dem weiter gefassten Begriff des Umgebungslärms ausgeht. Nach der Begriffsbestimmung des Artikels 3 lit. a der Richtlinie sind schon die „unerwünschten Geräusche“ aufzugreifen, und nicht erst die „schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche“, für die es auf Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen ankommt. Um diesem Ansatz bei der Lärmbekämpfung Rechnung zu tragen, ist in der Rechtsverordnung nach § 47o an erster Stelle eine entsprechende Begriffsbestimmung vorzunehmen.

Für den Planungsprozess ist des Weiteren von Bedeutung, dass es nach den in Artikel 1 Abs. 1 Satz 2 lit. c der Richtlinie genannten Zielen für die Lärminderungsplanung darum geht, Umgebungslärm zu verhindern und zu vermindern und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erhalten. Im Hinblick auf diese Zielsetzung kommen nach Anhang V der Richtlinie, der insoweit nicht abschließend ist, unterschiedlichste Maßnahmen der Lärmbekämpfung, z.B. Verkehrsplanung, Raumordnung, technische Maßnahmen an der Geräuschquelle, Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung, Verringerung der Schallübertragung, rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize, in Betracht. Freilich müssen die von den zuständigen Planungsbehörden vorgesehenen Maßnahmen nicht nur geeignet, sondern auch erforderlich sein. Dies entspricht nicht nur dem verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, sondern auch schon dem Artikel 1 Abs. 1 Satz 2 lit. c der Richtlinie. Die Erforderlichkeit von Maßnahmen wird in der Formulierung des Absatzes 4 ausdrücklich bei der allgemeinen Zielsetzung für die Lärmbekämpfung angesprochen, indem der Umgebungslärm „so weit erforderlich“ verhindert und vermindert werden soll.

Die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen ist des Weiteren ganz wesentlich nach den besonderen Lärminderungszielen zu beurteilen, die in § 47f genannt werden und die bei der Lärminderungsplanung verfolgt werden sollen. Diese Ziele geben differenziert nach ihrer kurzfristigen und langfristigen Erreichbarkeit unterschiedliche Schutzniveaus im Hinblick auf die Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und erheblichen Belästigungen vor. Die Verfolgung dieser Ziele hängt somit entscheidend davon ab, wie gravierend sich in vielen Einzelfällen der Sanierungsbedarf bei Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Hauptverkehrsflughäfen und sonstigen Hauptlärmquellen darstellt. In der Rechtsverordnung nach § 47o können die qualitativ umschriebenen Ziele des § 47f durch numerische Zielwerte näher bestimmt werden, um den Planungsbehörden eine Planungshilfe an die Hand zu geben.

Der Planungsprozess hängt allerdings im Bereich investiver Lärminderungsmaßnahmen auch maßgeblich davon, in welchem Maße Bund, Länder und Gemeinden bereit und in der Lage sind, im Laufe der nächsten Jahre Haushaltsmittel für ihre Realisierung zur Verfügung zu stellen. Im Hinblick auf die Bekämpfung von „unerwünschten Geräuschen“ gilt dies in besonderer Weise.

Hier kommt es auf einen besonders günstigen Mitteleinsatz an. Wie Anhang V der Richtlinie allgemein deutlich macht, sind nicht zuletzt finanzielle Aspekte wie Größe der Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalysen und Kosten-Nutzen-Analysen für die Lärminderungsplanung von Bedeutung.

Der Planungsprozess ist neben der Verminderung des Umgebungslärms in der Umgebung der Hauptlärmquellen schließlich auch noch darauf ausgerichtet, einer Zunahme des Lärms in schutzwürdigen ruhigen Gebieten vorzubeugen. Die entsprechende Regelung in Absatz 4 dient zunächst der Umsetzung von Artikel 8 Abs. 1 Satz 1 lit. b der Richtlinie, wonach in Ballungsräumen dieses Ziel Gegenstand der Planung sein soll. Die Regelung dient aber auch der Umsetzung der allgemeinen Ziele in Satz 1 und in Satz 2 lit. c von Artikel 1 Abs. 1 der Richtlinie, wo auf den vorbeugenden Lärmschutz und die Erhaltung einer zufrieden stellenden Umweltqualität abgestellt wird. Aufgrund der dichten Besiedlung in weiten Teilen Deutschlands ist der vorbeugende Lärmschutz nicht nur in Ballungsräumen, sondern auch ansonsten in der Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsflughäfen geboten. Soweit sich daher aus den Strategischen Lärmkarten ergibt, dass schutzwürdige ruhige Gebiete betroffen sind, soll die Lärminderungsplanung vorbeugend Maßnahmen festlegen, um diese Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Dafür kommen insbesondere planungsrechtliche Maßnahmen wie die bereits angeführte Verkehrsplanung und Raumordnung in Betracht. In der Rechtsverordnung nach § 47o ist vorgesehen, die ruhigen Gebiete im Hinblick auf ihre Schutzwürdigkeit näher zu bestimmen.

Soweit es um die Lärminderungsplanung für Flughäfen geht, macht Satz 2 des Absatzes 4 deutlich, dass die Schutzziele des Fluglärmschutzgesetzes [in der Fassung des Novellierungsentwurfes] und des Luftverkehrsgesetzes ausreichend sind, weitergehende Lärminderungsplanungen jedoch in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt sind.

Für den Planungsprozess ist schließlich von Bedeutung, dass die Lärminderungsplanung nach § 47e gerichtet und damit zugleich beschränkt ist auf die Bekämpfung des Umgebungslärms von Hauptlärmquellen. Diese Ausrichtung entspricht dem strategischen Regelungsansatz der Umgebungslärmrichtlinie. Nur insoweit beanspruchen die formellen und inhaltlichen Vorgaben der

Richtlinie Geltung. Insbesondere wäre eine Berichterstattung Deutschlands an die Europäischen Kommission nicht zu begründen, wenn sie sich auch noch auf Inhalte der Lärminderungsplanung zu beziehen hätte, die nach der vorgesehenen Regelung des § 47d zur Lärminderungsplanung für Wohngebiete allein der örtlichen Ebene vorbehalten sind. Von daher sind die Lärminderungsplanungen nach § 47d und nach § 47e als Instrumente mit unterschiedlichem Anwendungsbereich auseinander zu halten. Dies schließt im Einzelfall nicht aus, Planungsprozesse gemäß § 47k gemeinsam durchzuführen und, wie § 47d Abs. 2 Satz 2 ausweist, die Ergebnisse der Planungen einheitlich in einem Planungsdokument darzustellen, um auch der Bevölkerung einen einfacheren Zugang zu ermöglichen.

Absatz 5 verweist auf die Regelungen des § 47d Abs. 3 und 4, weil im Hinblick auf die Belange der Raumordnung und auf die Rechtsfolgen der Lärminderungsplanung keine Besonderheiten für die Lärminderungsplanung nach § 47e gelten.

Absatz 6 dient der Umsetzung von Artikel 10 Abs. 2 der Richtlinie, wonach Informationen aus den Lärminderungsplänen zu sammeln und der Europäischen Kommission zu melden sind. Der erste Halbsatz von Absatz 6 normiert eine entsprechende Verpflichtung der zuständigen Behörden zur Sammlung der Informationen, die in der Rechtsverordnung noch näher zu bezeichnen sind, um auch den Vorgaben des Anhangs VI der Richtlinie zu genügen. Der zweite Halbsatz schafft wiederum die Voraussetzungen, damit der Bund seinen Meldeverpflichtungen nachkommen kann.

§ 47f Ziele für die Lärminderungsplanung

Obwohl die Umgebungslärmrichtlinie den Mitgliedstaaten keine verbindlichen Vorgaben für die inhaltliche Durchführung der Lärminderungsplanung macht, insbesondere keine Grenzwerte und keine bestimmten Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms vorschreibt, entspricht es gleichwohl dem Vertragsziel eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus, anspruchsvolle Ziele und Zielwerte als Orientierung für die Lärminderungsplanung vorzugeben. Die Bundesregierung hat in ihrer Strategie für eine nachhaltige Entwicklung (Perspektiven für Deutschland, Hrsg. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, April 2002) die Verringerung der Lärmbelastung unter den konkreten Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik

genannt, die nach dem derzeitigen Erkenntnisstand erreichbar und auch als ökonomisch und sozial vertretbar eingeschätzt werden (S. 124 ff., 126, 132). Die in § 47f vorgesehene Regelung zu Zielen der Lärminderungsplanung verfolgt das Anliegen eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus und dient der Umsetzung der Strategie für eine nachhaltige Entwicklung.

Das Ziel der Verringerung der Lärmbelastung ist vor dem Hintergrund zu sehen (vgl. Perspektiven für Deutschland, aaO., S. 126), dass die durch den Straßen-, Schien- und Flugverkehr verursachte Lärmbelastung nach wie vor hoch ist, obwohl sich dank technischer Maßnahmen in den zurückliegenden Jahren die Lärmemissionen von einzelnen Verkehrsmitteln deutlich verringert haben. Erzielte Verbesserungen werden durch das weiterhin zunehmende Verkehrsaufkommen kompensiert. Fast zwei Drittel der Bevölkerung fühlen sich durch den Straßenverkehrslärm, etwa ein Viertel durch den Schienenverkehrslärm und ein Drittel durch den Fluglärm belästigt (Umweltbundesamt, Jahresbericht 2000, S. 129 f.). Der Lärm kann zu körperlichen Stressreaktionen und langfristig zu Gesundheitsschäden führen (vgl. Perspektiven für Deutschland, aaO., S. 126).

Um die Anzahl von Personen, die regelmäßig erheblichem Umgebungslärm ausgesetzt sind, deutlich zu verringern, hat sich die Bundesregierung in der Strategie für eine nachhaltige Entwicklung dafür ausgesprochen, dass sowohl Maßnahmen zur Lärminderung des Luftverkehrs, der Lärmsanierung von Straßen und Schienen und der Lärmbekämpfung an der Quelle durchgeführt werden sollten (aaO. S. 132). Die Bundesregierung bezieht sich in diesem Zusammenhang auf das Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Umwelt und Gesundheit, Bundestags-Drucksache 14/2300 vom 15.12.1999, in dem u.a. für die kurzfristige Lärmschutzpolitik Zielwerte von 65 dB(A) außen tags und 55 dB(A) außen nachts empfohlen werden (S. 183 ff.). Sie betont, dass die Priorität wegen der hohen Belastungen zunächst bei der Lärmsanierung liegt, die hierfür zu ergreifenden Maßnahmen mit erheblichen finanziellen Konsequenzen für Bürger und Wirtschaft verbunden sein werden und daher verantwortungsvoll ausgestaltet werden müssen.

Die Regelung des § 47f greift dieses Anliegen auf, indem in qualitativer Form besondere Ziele für die Lärminderungsplanung geregelt werden, deren verantwortungsvolle Ausgestaltung im Rahmen der Rechtsverordnung nach § 47o erfol-

gen kann, bei deren Erlass insoweit die Beteiligung des Bundestages durch eine Ergänzung des § 48b vorgesehen ist. Bei den Zielen wird darüber hinaus nach kurzfristigen und langfristigen Zielen differenziert, so dass dieser Differenzierung beim Erlass der Rechtsverordnung nach § 47o Rechnung getragen werden kann. Bei ihrer Fortschreibung entsprechend der Lärmsituation und dem Entwicklungsstand des Lärmschutzes können ferner die europäischen Entwicklungen berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf die europäischen Entwicklungen ist von Bedeutung, dass nach der Umgebungslärmrichtlinie die Europäische Kommission verpflichtet ist, dem Europäischen Parlament in zeitlicher Stufung Berichte über die Lärmsituation und ihre Bewertung vorzulegen. Nach einem ersten Bericht Anfang 2004, der eine Überprüfung des Emissionsschutzrechts der Gemeinschaft zum Gegenstand hat (Artikel 10 Abs. 1), wird Mitte 2009 ein umfassender Bericht über die Durchführung der Richtlinie folgen (Artikel 11), der insbesondere die Erforderlichkeit weiterer Gemeinschaftsmaßnahmen gegen Umgebungslärm untersuchen und ggf. Durchführungsstrategien vorschlagen soll, die sich u.a. auf lang- und mittelfristige Ziele für die Verminderung der Lärmbelastung beziehen. Der Bericht soll deshalb eine Überprüfung der akustischen Umweltqualität auf der Grundlage der Daten enthalten, die bis 2007 bzw. 2008 mit der Durchführung der Strategischen Lärmkartierung und der Lärminderungsplanung gesammelt werden, und soll als wichtigste Kriterien für die Auswahl der vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen auf die Verringerung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und die Kostenwirksamkeit abstellen. Der Bericht soll alle fünf Jahre oder nach Bedarf häufiger überarbeitet werden.

Es entspricht grundsätzlich einem solchen Vorgehen mit zeitlichen Perspektiven, wenn nach Nummer 1 als kurzfristige Zielsetzung für die Lärminderungsplanung gefordert wird, Gefährdungen für die Gesundheit zu vermeiden. Im Hinblick auf eine mittelfristige Zielsetzung kann zum gegebenen Zeitpunkt bei der Fortschreibung der Rechtsverordnung nach § 47o berücksichtigt werden, welche Ziele, Strategien und Maßnahmen auf der europäischen Ebene für erforderlich erachtet oder gar gemeinschaftsrechtlich vorgegeben werden. Dies gilt auch für die langfristige Zielsetzung, wenngleich es insoweit nach Nummer 2 schon jetzt geboten erscheint, in allgemeiner Form die Forderung nach Vermeidung erheblicher Belästigungen vorzugeben. Nur mit einer

solchen langfristigen Zielsetzung kann deutlich gemacht werden, welche Bemühungen die Lärminderungsplanung wesentlich bestimmen sollten.

Die mit dieser langfristigen Zielsetzung verbundenen Erwartungen gehen davon aus, dass sich auch für den Außenwohnbereich erhebliche Belästigungen durch den Umgebungslärm von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnlinien und Hauptverkehrsflughäfen nur im Zusammenwirken von technischen Maßnahmen an der Quelle und weitergehenden Schallschutzmaßnahmen vermeiden lassen. Zur Erreichung dieses Ziels ist deshalb von Bedeutung, dass die Bundesregierung Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur technischen Lärminderung fördert. Grundsätzlich sollte nämlich die Lärmsanierung, wie auch in der Strategie für eine nachhaltige Entwicklung betont (vgl. aaO. S. 132), schwerpunktmäßig an der Quelle erfolgen, weil dies die effizienteste und nachhaltigste Methode der Lärminderung ist, die insbesondere flächenhaft und nicht nur in den höchstbelasteten Bereichen wirkt. Im Rahmen des Forschungsprogramms „Mobilität und Verkehr“ geht es der Bundesregierung deshalb darum, die in dieser Methode liegenden Lärminderungspotenziale zu erschließen, die derzeit mit 10 dB(A) im Straßenverkehr, 15 dB(A) im Schienenverkehr und 12 dB(A) im Luftverkehr angegeben werden (siehe Lärmforschung im Forschungsprogramm Mobilität und Verkehr – Leiser Verkehr, Hrsg. Bundesministerium für Bildung und Forschung, Juni 2003). Nach ersten Projekten im Rahmen des Schwerpunktes „Auf dem Weg zur Minimalemission“ wurde in einem zweiten Schritt im Jahr 2000 der Forschungsvorhabenverbund „Leiser Verkehr“ gestartet, ein vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt ins Leben gerufenes arbeitsteiliges Forschungsnetzwerk von Verkehrsindustrie, Betreibern, Behörden und Forschung, um der Verminderung des Verkehrslärms neuen Schub zu verleihen. Die Förderung von insgesamt 14 Verbundvorhaben beläuft sich auf 16,3 Mio. €. Nach Abschluss der Vorhaben wird zu prüfen sein, welche Forschungs- und Entwicklungsansätze weiter verfolgt und ggf. für eine finanzielle Förderung durch den Bundeshaushalt vorgeschlagen werden sollten.

Im Hinblick auf die kurzfristige Zielsetzung, Gefährdungen für die Gesundheit zu vermeiden, kommt hingegen den Lärmsanierungsprogrammen des Bundes für Straße und Schiene besondere Bedeutung zu.

Da es für die Lärminderung an bestehenden

Verkehrswegen, d.h. Verkehrswegen, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes am 01.04.1974 (neue Bundesländer: 01.10.1990) gebaut wurden, im Immissionsschutzrecht oder auch im Verkehrsrecht keine gesetzlichen Vorgaben gibt, kann seit 1978 aufgrund haushaltsrechtlicher Regelung Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen – Lärmsanierung – durchgeführt werden. Seit dem 01.01.1986 gelten für die Lärmsanierung die folgenden Sanierungswerte, die vergleichsweise den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Bau und die wesentliche Änderung gegenüber gestellt sind:

an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:

	tags	nachts
Bestand	70 dB(A)	60 dB(A)
Neu- u. Ausbau	57 dB(A)	47 dB(A)

in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten:

	tags	nachts
Bestand	70 dB(A)	60 dB(A)
Neu- u. Ausbau	59 dB(A)	49 dB(A)

in Kern-, Dorf- und Mischgebieten:

	tags	nachts
Bestand	72 dB(A)	62 dB(A)
Neu- u. Ausbau	64 dB(A)	54 dB(A)

in Gewerbegebieten:

	tags	nachts
Bestand	75 dB(A)	65 dB(A)
Neu- u. Ausbau	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Ausgaben für die Lärmsanierung von Bundesfernstraßen, die wiederum den Ausgaben für die Lärmvorsorge gegenüber gestellt sind, belaufen sich im Bundesgebiet auf folgende Beträge:

	Bestand	Neu- u. Ausbau
bis 1997	630,0 Mio. €	2.064,0 Mio. €
1998	14,6 Mio. €	207,6 Mio. €
1999	12,9 Mio. €	198,2 Mio. €
2000	14,8 Mio. €	109,9 Mio. €
2001	16,9 Mio. €	105,3 Mio. €
2002	16,0 Mio. €	118,9 Mio. €
Gesamt	705,2 Mio. €	2.804,6 Mio. €

(siehe Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2002, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn 2003).

Zwar könnte aufgrund der rückläufigen Ausgaben gegenüber den Anfangsjahren der weitere Sanierungsbedarf an Bundesfernstraßen nicht als groß eingeschätzt werden. Jedoch liegen die Sa-

nierungswerte erheblich über den Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen, so dass von einem weiteren Handlungsbedarf ausgegangen werden muss.

Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in einem sehr viel größerem Maße von einem Sanierungsbedarf auszugehen. Hierfür ist nämlich erst mit dem Bundeshaushalt 1999 ein Sofortprogramm der Bundesregierung eingerichtet worden, bei dem dieselben Sanierungswerte wie bei der Straße zur Anwendung kommen. Im Rahmen des Sofortprogramms werden Finanzmittel zur Verfügung gestellt, die sich auf jährlich ca. 51 Mio. € belaufen. Weil es bundesweit eine Vielzahl von Ortslagen gibt, welche nach den Sanierungswerten sanierungsbedürftig sind, wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die erste Dringlichkeitsliste am 13.12.1999, die erste Fortschreibung am 07.09.2001 mit insgesamt 234 Ortslagen veröffentlicht. Die Fortschreibung der Dringlichkeitsliste vom 12.08.2002 weist nunmehr 910 Ortslagen aus (siehe die jeweils aktuelle Liste unter www.bmvbw.de/cms-aussen-spezial/externalViews/ExternalViews.jsp?contentId=9495&printView=true).

Für Straßen und Schienenwege auf Landes- und kommunaler Ebene (Straße und Schiene in der Baulast von Ländern und Gemeinden) ist die Lärmsanierung nicht einheitlich geregelt. Die zuständigen Länder und Gemeinden haben zum Teil bereits eigene Förderprogramme zur Lärmsanierung aufgelegt. Eine Unterstützung der Gemeinden durch den Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs, wie dies die Strategie für eine nachhaltige Entwicklung vorsieht (aaO. S. 135), ist deshalb wichtig. Maßnahmen zur Verringerung der Straßenverkehrsbelastung haben direkte positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Bevölkerung.

§ 47g Beteiligung der Öffentlichkeit

Die vorgesehene Regelung des § 47g zur Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Lärminderungsplanung dient der Umsetzung von Artikel 8 Abs. 7 der Umgebungslärmrichtlinie. Soweit im Aufstellungsverfahren für einen Lärminderungsplan eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen ist (siehe dazu § 47j), dient die Regelung zugleich der Umsetzung von Artikel 6 der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umwelt-

auswirkungen bestimmter Pläne und Programme.

Da die Öffentlichkeitsbeteiligung nach Artikel 8 Abs. 7 der Umgebungslärmrichtlinie aktiv auf eine wirksame Mitwirkung bei der Aufstellung von Lärminderungsplänen gerichtet ist und von daher nicht vergleichbar ist mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung, die lediglich reaktiv Gelegenheit zur Stellungnahme gegenüber einem im wesentlichen vorgegebenen Vorhaben gibt, kann sich die Ausgestaltung der Beteiligungsregelungen nicht an den Grundzügen des § 10 Abs. 3 bis 6 BImSchG orientieren. Nach der Richtlinie ist eine mehrphasige Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. Diese setzt zunächst bei den Vorschlägen für die Lärmbekämpfung und sodann bei der weiteren Ausarbeitung der Planung an, um mit der Annahme eines Lärminderungsplanes abgeschlossen zu werden. In jeder Phase ist für eine angemessene Zeitspanne Sorge zu tragen. Die Ausgestaltung des § 47g orientiert sich deshalb an den bewährten Beteiligungsregelungen des Baugesetzbuchs zur Bauleitplanung, und zwar in Gestalt des Europarechtsanpassungsgesetzes Bau (EAG Bau), denen ebenfalls eine Mehrphasigkeit zugrunde liegt. Entsprechend dem im Baugesetzbuch eng gestalteten Regelungszusammenhang zwischen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, der auch in bestimmten Vorschriften Ausdruck findet, die beiden Verfahrensschritten gemeinsam sind, ist auch hier ein solch enger Regelungszusammenhang vorgesehen, so dass § 47g zur Öffentlichkeitsbeteiligung in einer Reihe steht mit § 47h zur Behördenbeteiligung und mit § 47i zu gemeinsamen Vorschriften.

Absatz 1 des § 47g, der beginnend bei der Aufstellung eines Lärminderungsplans die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung mit der frühzeitigen Unterrichtung regelt, korrespondiert mit der gleichartigen Vorschrift des § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB. In dieser ersten Phase sollen der Öffentlichkeit im Planungsgebiet die sich wesentlich unterscheidenden Vorschläge für Lärmbekämpfungsmaßnahmen mitgeteilt werden, um ihr die Bandbreite in Betracht kommender Lösungen vor Augen zu führen und um ihr damit Ansatzpunkte für Anregungen und Kritik sowie ggf. auch für die Entwicklung eigener Vorstellungen zu bieten. Über § 3 Abs. 1 BauGB hinaus sieht Satz 2 des Absatzes 1 eine bestimmte Zeitspanne für die Gelegenheit zur Äußerung der Öffentlichkeit vor, um der entsprechenden Vorgabe von Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie Rechnung zu tragen. Die Bemessung der Zeitspanne orientiert sich zum einen an der Monatsfrist für die Auslegung des Planentwurfs in der zweiten Phase der

Beteiligung (siehe Absatz 2) und zum anderen an dem tendenziell größerem Zeitbedarf für die Entwicklung eigener Vorstellungen in der ersten Phase, so dass es sich um eine Mindestdauer handelt, die die zuständige Behörde nach ihrem Ermessen unter Berücksichtigung des Umfangs und der Komplexität der Lärmprobleme auch verlängern kann.

Absatz 2, der die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Auslegung des Planentwurfs regelt und insoweit mit § 3 Abs. 2 BauGB korrespondiert, greift dessen wesentlichen Regelungsgehalt insoweit auf, wie er für die Lärm-minderungsplanung von Bedeutung ist. Im Unterschied zur Bauleitplanung ist für Absatz 2 aber die Zuständigkeitskonstellation zu unterstellen, dass die zuständige Behörde für die Aufstellung des Lärm-minderungsplans und damit auch für die Ausarbeitung des Planentwurfs nicht notwendigerweise eine kommunale Behörde sein muss. Erstreckt sich die Planung auf das Gebiet mehrerer Gemeinden, so bedarf es für überörtlich zuständige Behörden einer Regelung, die auch in diesem Fall eine Auslegung des Planentwurfs durch die Gemeinden sicher stellt, damit die Öffentlichkeit orts-nah Zugang zu dem ausgelegten Planentwurf erhält. Im Vergleich zur Bauleitplanung ist ferner in Absatz 2 weitgehend auf Formalien verzichtet worden, da es bei der Lärm-minderungsplanung entscheidend auf die aktive Förderung durch die Öffentlichkeit ankommt und die Rechtsfolgen der Planung nicht eine unmittelbare Außenwirkung entfalten, sondern nach 47e Abs. 5 in Verbindung mit § 47d Abs. 4 lediglich auf eine behördeninterne Wirkung abzielen.

Absatz 3, der den Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung betrifft und der im Regelungszusammenhang mit § 47l Abs. 1 insgesamt korrespondiert mit den §§ 6 Abs. 5 sowie 10 Abs. 3 BauGB, sieht vor, dass getroffene Planungsentscheidungen sowohl in Form der Annahme als auch der Ablehnung eines Lärm-minderungsplans orts-üblich bekannt gemacht werden, um der Öffentlichkeit in jedem Fall Aufschluss über das Ergebnis der Planungsaktivitäten zu geben. Da neben der Annahme des Lärm-minderungsplans ein mögliches Planungsergebnis auch sein kann, dass die zuständige Behörde entgegen ihrer ursprünglichen Auffassung über die Erforderlichkeit einer Planaufstellung im Verlauf des Planungsprozesses letztlich zu einer gegenteiligen Auffassung gelangt, bedarf es auch insoweit einer Regelung über die Bekanntmachung. Für die Annahme oder auch die Ablehnung ist keine besondere Form vorgesehen. Mit dem Hinweis in der Be-

kanntmachung auf die Regelung über den Informationszugang nach § 47l Abs. 1 und weitergehend auf das Umweltinformationsgesetz wird sichergestellt, dass die Öffentlichkeit auch in inhaltlicher Hinsicht Zugang zu den Planungsentscheidungen erhalten kann. Die vorgesehene Regelung zum Wirksamwerden der Planungsentscheidung soll der Rechtsklarheit dienen.

§ 47h Beteiligung der Behörden

Die vorgesehene Regelung des § 47h zur Beteiligung der Behörden dient unmittelbar nur insoweit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, wie Absatz 3 entsprechend Artikel 8 Abs. 6 der Richtlinie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Aufstellung und Überarbeitung eines Lärm-minderungsplans regelt. In einem weiteren Sinne stehen aber auch die Absätze 1 und 2 in einem Umsetzungszusammenhang mit der Richtlinie, da diese nach Artikel 4 eine Bestimmung der für den Vollzug der Vorschriften zuständigen Behörden verlangt und es in einem Umsetzungskonzept, das den Vollzug auch durch die Beteiligung anderer Behörden und insbesondere durch die Zusammenarbeit mit Einvernehmensbehörden organisiert (siehe § 47m zu den zuständigen Behörden), auch auf die entsprechenden Beteiligungsregelungen ankommt.

Absatz 1 des § 47h, der beginnend mit der Unterrichtung über die Aufstellung eines Lärm-minderungsplans parallel zu § 47g Abs. 1 die erste Phase der Behördenbeteiligung regelt, korrespondiert mit der gleichartigen Vorschrift des § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB. In dieser ersten Phase sollen den beteiligten Behörden auch die sich wesentlich unterscheidenden Vorschläge für Lärmbekämpfungsmaßnahmen mitgeteilt werden, um ihnen die Möglichkeit zu geben, sich aus ihrer jeweiligen fachlichen Sicht zu diesen Vorschlägen zu äußern und damit den Planungsprozess in Richtungen zu lenken, die auch den von ihnen vertretenen Belangen entsprechen. Satz 2 mit der Verpflichtung der Einvernehmensbehörden, möglichst frühzeitig einen ihren Aufgabenbereich berührenden Planungsbeitrag zur Verfügung zu stellen, resultiert aus der Umsetzungskonzeption, dass neben der eigentlich für die Planaufstellung zuständigen Behörde noch weitere Beteiligte als Planungsträger für die Lärm-minderungsplanung vorhanden sind, die in den Planungsprozess eingebunden werden müssen. Nur wenn diese Planungsträger einen Planungsbeitrag zur Verfügung stellen, können in Lärm-minderungsplänen Festlegungen getroffen werden, die auch ihren Planungsvorgaben entsprechen.

Absatz 2, der mit der Einholung von Stellungnahmen zum Planentwurf parallel zu § 47g Abs. 2 die zweite Phase der Behördenbeteiligung regelt und insoweit mit § 4 Abs. 2 BauGB korrespondiert, greift dessen Regelungsgehalt fast vollständig auf und passt ihn geringfügig an die Lärminderungsplanung an.

Absatz 3 betrifft die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Behörden bei der Aufstellung von Lärminderungsplänen in Grenzgebieten und findet über § 47i Abs. 3 auch auf die Überarbeitung von Lärminderungsplänen Anwendung. Die Vorschrift setzt Absatz 6 des Artikels 8 der Richtlinie um. Nähere Bestimmungen können in der Rechtsverordnung nach § 47o getroffen werden.

§ 47i Gemeinsame Vorschriften zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die vorgesehene Regelung des § 47i mit gemeinsamen Vorschriften zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung dient ebenso wie die Regelungen der §§ 47g und 47h der Umsetzung der Artikel 4 und 8 Abs. 6 und 7 der Umgebungslärmrichtlinie.

Absatz 1 regelt zunächst in den Sätzen 1 und 2 die Koordinierung der verschiedenen Verfahrensschritte der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach den jeweiligen Absätzen 1 und 2 der §§ 47g und 47h; er korrespondiert insoweit mit § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB. Die Sätze 3 bis 5 betreffen die erneute Durchführung von Verfahrensschritten nach Änderung oder Ergänzung des Planentwurfs; insoweit korrespondiert Absatz 1 mit § 4a Abs. 3 BauGB im Übrigen, wobei wiederum aus den bereits zu § 47g Abs. 2 genannten Gründen weitgehend von Formalien abgesehen wird.

Absatz 2 betrifft die Präklusion von verspäteten Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden und korrespondiert insoweit mit § 4a Abs. 2 BauGB. Die Beteiligten sollen nicht zuletzt vor dem Hintergrund der von der Richtlinie vorgegebenen Vollzugsfristen für die Aufstellung von Lärminderungsplänen angehalten werden, alle Hinweise, Anregungen und Einwendungen, die für die im Plan festzulegenden Maßnahmen zur Lärmbekämpfung von Bedeutung sein können, spätestens in der zweiten Phase der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vorzubringen. Voraussetzung für die Präklusion von Stellungnahmen der Öffentlichkeit ist jedoch, dass darauf

in der Bekanntmachung nach § 47g Abs. 2 Satz 2 hingewiesen worden ist.

Absatz 3 betrifft die Beteiligung bei der nach § 47e Abs. 3 erforderlichen Überarbeitung von bereits aufgestellten und angenommenen Lärminderungsplänen und korrespondiert insoweit mit § 13 BauGB. Auf die Überarbeitung eines Lärminderungsplans sollen grundsätzlich die selben Beteiligungsvorschriften Anwendung finden wie auf die erstmalige Aufstellung. Im Hinblick darauf, dass bei der Überprüfung des Lärminderungsplans nach § 47e Abs. 3, die nach Absatz 4 ebenfalls den Beteiligungsvorschriften unterliegt, sich ergeben kann, dass eine Überarbeitung nicht die Grundzüge der ursprünglichen Planung zu berühren braucht, kann jedoch in diesem Fall von den Verfahrensschritten nach den §§ 47g Abs. 1 und 47h Abs. 1 abgesehen werden.

Absatz 4 betrifft einerseits die Beteiligung bei der Prüfung nach § 47e Abs. 2 zur Erforderlichkeit der Aufstellung eines Lärminderungsplans und sieht insoweit eine Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vor. Die Regelung entspricht insoweit dem Grundgedanken von Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie. Da danach eine Beteiligung bei der Überprüfung von Lärminderungsplänen im Hinblick auf die Erforderlichkeit ihrer Überarbeitung erforderlich ist, sollte auch eine Beteiligung bereits im Vorfeld erfolgen, wo es um die Frage der Erforderlichkeit ihrer erstmaligen Aufstellung geht. Andererseits betrifft Absatz 4 die Beteiligung bei der Überprüfung nach § 47e Abs. 3 zur Erforderlichkeit der Überarbeitung eines bereits aufgestellten und angenommenen Lärminderungsplans. Die Regelung setzt insoweit die Vorgaben von Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie um.

Auf die Prüfung oder Überprüfung der Erforderlichkeit der Aufstellung bzw. Überarbeitung eines Lärminderungsplans sollen nach Satz 1 des Absatzes 4 grundsätzlich die selben Beteiligungsvorschriften Anwendung finden wie auf die Aufstellung und Überarbeitung. Um jedoch nicht hintereinander für die Prüfung oder Überprüfung und sodann, nach Vorliegen des Ergebnisses, für die Aufstellung bzw. Überarbeitung zwei Beteiligungsverfahren durchführen zu müssen, die sich im Kern um die selben Fragestellungen und Lärmprobleme drehen, ist nach Satz 2 vorgesehen, dass die Verfahren gemeinsam durchgeführt werden können. Die zuständige Behörde kann dann ihren Vorschlag zur Erforderlichkeit einer Aufstellung bzw. Überarbeitung zusammen mit ihren sich daraus ergebenden Vorschlägen zu

einem Lärminderungsplan bzw. zu seiner Überarbeitung zum Gegenstand der Verfahrensschritte nach den §§ 47g Abs. 1 und 47h Abs. 1 machen; ebenso kann dann der Entwurf des für erforderlich gehaltenen Lärminderungsplans bzw. der Entwurf des in überarbeiteter Form für erforderlich gehaltenen Lärminderungsplans zum Gegenstand der Verfahrensschritte nach den §§ 47g Abs. 2 und 47h Abs. 2 gemacht werden. Sollte die zuständige Behörde hingegen der Auffassung sein, dass eine Aufstellung oder Überarbeitung nicht erforderlich ist, sieht Satz 3 vor, dass lediglich die Verfahrensschritte nach den §§ 47g Abs. 2 und 47h Abs. 2 durchgeführt werden, um der Öffentlichkeit und den beteiligten Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Kommt die zuständige Behörde aufgrund dieser Stellungnahmen zu einer anderen Auffassung und hält sie dann die Aufstellung oder Überarbeitung für erforderlich, schließt sich das Verfahren nach Absatz 3 an. In jedem Falle ist eine Bekanntmachung der Entscheidung entsprechend § 47g Abs. 3 erforderlich, um den Beteiligten Aufschluss und Klarheit über die Entscheidung zu geben.

Absatz 5 Satz 1 betrifft eine Regelung zu der Frage, in welcher Weise Verlauf und Ergebnis der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung, und damit auch die Berücksichtigung von Stellungnahmen, bei der Annahme oder der Ablehnung eines Lärminderungsplans zu dokumentieren sind. Zur Umsetzung von Anhang V Nr. 1 der Umgebungslärmrichtlinie soll insoweit eine zusammenfassende Darstellung in dem Lärminderungsplan oder in der Ablehnungsentscheidung erfolgen. Satz 2 sieht vor, dass Satz 1 auch Anwendung findet auf die Prüfungs- und Überprüfungsentscheidung nach § 47e Abs. 2 und 3, da auch hier der Öffentlichkeit über die Bekanntmachung der Entscheidung nach Absatz 4 Satz 3 Gelegenheit gegeben werden soll, sich Aufschluss und Klarheit auch über die Entscheidungsgründe zu verschaffen.

§ 47j Strategische Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen

Die vorgesehene Regelung des § 47j zur Strategischen Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen nach § 47d und § 47e dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. EG Nr. L 197 S. 30 (SUP-Richtlinie), in deutsches Recht. Auf die Ausführungen im allgemeinen Teil wird verwie-

sen.

In Absatz 1 wird zunächst bezüglich der erforderlichen Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen auf das UVPG [in der Fassung des Gesetzes zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung – SUP-Gesetz, Referentenentwurf vom 17.05.2004] verwiesen. Danach kommt es für die Erforderlichkeit einer Strategischen Umweltprüfung darauf an, ob Lärminderungspläne im Einzelfall für die Entscheidung über die Zulässigkeit von in der Anlage 1 des UVPG aufgeführten Vorhaben oder von Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen oder einer Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, einen Rahmen setzen.

Absatz 1 regelt darüber hinaus vor allem die Durchführung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung bei Strategischen Umweltprüfungen. Satz 1 sieht insoweit vor, dass bei Lärminderungsplänen nach § 47e diese Beteiligung nach den Vorschriften der §§ 47g bis 47i durchgeführt wird. Entsprechend dem vom UVPG anerkannten Vorrang fachgesetzlicher Rechtsvorschriften findet das UVPG mit den dort vorgesehenen Vorschriften zur Durchführung der Strategischen Umweltprüfung nämlich nur insoweit Anwendung, wie die für die Lärminderungsplanung vorgesehenen Vorschriften nicht zugleich die Strategische Umweltprüfung näher bestimmen oder in ihren Anforderungen dem UVPG nicht entsprechen. Die bei der Lärminderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen zur Anwendung kommenden immissionsschutzrechtlichen Vorschriften über die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sind nähere Bestimmungen im Sinne des fachgesetzlichen Vorrangs.

Um dem Anspruch des fachgesetzliche Vorrangs zu genügen, sieht Satz 1 allerdings ergänzend vor, dass der für die Durchführung der Strategischen Umweltprüfung erforderliche Umweltbericht Teil des Entwurfs des Lärminderungsplans und damit Gegenstand der Beteiligung nach den Vorschriften der §§ 47g bis 47i ist. Der Umweltbericht unterliegt daher diesen Vorschriften mit der Folge, dass u.a. die Unterrichtung von Öffentlichkeit und Behörden sowie die Auslegung des Planentwurfs sich auch darauf bezieht.

Satz 2 des Absatzes 1 betrifft die Strategische Umweltprüfung bei Lärminderungsplänen nach § 47d. Da diese Lärminderungsplanung für Wohngebiete nur eine sehr allgemeine Regelung

zur Öffentlichkeitsbeteiligung kennt, bringt Satz 2 auch hierfür die detaillierteren Vorschriften zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach den §§ 47g bis 47i zur Anwendung. Durch die gleiche Maßgabe wie in Satz 1 wird auch dabei der Umweltbericht Gegenstand des Verfahrens.

Absatz 2 betrifft die Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen von Lärmminde-rungsplänen. Entsprechend dem fachgesetzlichen Vorrang sieht zunächst Satz 1 vor, dass bei Lärmminde-rungsplänen eine Überwachung zu erfolgen hat. Da mit der Regelung nach § 47e Abs. 3 zur Überprüfung von Lärmminde-rungsplänen bereits ein Instrument geschaffen ist, in dessen Rahmen eine Überwachung der Umweltauswirkungen erfolgen kann, ist sodann nach Satz 2 vorgesehen, dass dieses Instrument auch entsprechend genutzt wird. Da für Lärmminde-rungspläne nach § 47d dieses Instrument nicht zur Verfügung steht, muss insoweit des weiteren nach Satz 2 ein eigenständiges Überwachungsinstrument eingerichtet werden.

§ 47k Gemeinsame Aufstellungsverfahren

Die vorgesehene Regelung des § 47k zu gemeinsamen Aufstellungsverfahren mit anderen Fachplänen dient sowohl der Nutzung von Synergieeffekten als auch der Verfahrensvereinfachung. Beim Vollzug des bislang geltenden § 47a BIm-SchG ist deutlich geworden, dass insbesondere fehlende Verknüpfungen und Koordinierungen zwischen der Lärmminde-rungsplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung nicht zu einer nachhaltigen Lärmminde-rung beigetragen haben (siehe Kapitel A. II. 4. a) aa)), obwohl gerade Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung (Umgehungsstraßen, Lenkung des Verkehrsflusses etc.) auch positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Bevölkerung haben können. Gemeinsame Aufstellungsverfahren tragen dazu bei, konträre Planungen zu vermeiden und Lärm-schutzmaßnahmen effizienter zu gestalten. Ein weiterer Vorteil liegt in der größeren Wahr-scheinlichkeit der Maßnahmenverwirklichung, da die für die Maßnahmenumsetzung im Verkehrs-planungsbereich zuständigen Behörden direkt zu Beginn in den Planungsprozess mit einbezogen werden. Verfahrensvereinfachungen können sich nicht nur dadurch ergeben, dass verschiedene Fachpläne gemeinsam aufgestellt werden und sich dadurch die gesamte Verfahrenslast reduziert, sondern auch durch eine gleichgerichtete Erhebung und Nutzung von Daten. Im Bereich des Verkehrs ist diese Möglichkeit bei der Lärm-minde-rungs- und Luftreinhalteplanung sowie der

Verkehrsentwicklungsplanung weitgehend gegeben.

Satz 1 sieht dementsprechend die Möglichkeit vor, ein gemeinsames Aufstellungsverfahren für verschiedene Fachpläne durchführen zu können, sofern dieselbe Behörde für die Aufstellung zuständig ist. Satz 2 bestimmt allerdings, dass die Vorschriften dieses Gesetzesteils zur Lärmminde-rungsplanung unberührt bleiben. Da diese Vorschriften der Umsetzung der Umgebungslärm-richtlinie dienen, können sie nicht zurück treten, wenn andere Planungsvorschriften gegebenenfalls ähnliche Regelungen enthalten. Satz 2 bestimmt aus dem gleichen Grund schließlich auch, dass die verschiedenen Fachpläne rechtlich selbständig bleiben.

§ 47l Information der Öffentlichkeit

Die vorgesehene Regelung des § 47l zur Information der Öffentlichkeit dient der Umsetzung von Artikel 9 Abs. 1 und 2 der Umgebungslärm-richtlinie. Über den Verweis in § 47g Abs. 3 auf § 47l dient diese Regelung darüber hinaus auch der Umsetzung von Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie.

Absatz 1 stellt den Zugang der Öffentlichkeit zu den Lärmkarten nach den §§ 47a und 47b und den Lärmminde-rungsplänen nach den §§ 47d und 47e sicher. Die Vorschriften des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen finden insoweit Anwendung, so dass sich alle Modalitäten des Zugangs danach ergeben.

Absatz 2 Satz 1 regelt die Verbreitung geeigneter Ausfertigungen der Lärmkarten und Lärmminde-rungspläne durch die zuständigen Behörden. Die Richtlinie unterscheidet die zur Verwendung in der Öffentlichkeit gedachten Lärmkarten von den Lärmkarten für andere Zwecke. An die Lärmkar-ten für die Öffentlichkeit werden bestimmte Mindestanforderungen geknüpft, die auch durch die Vorgaben nach Anhang IV der Richtlinie bestimmt werden. Durch Rechtsverordnung sollen diese Anforderungen konkretisiert werden, um zu gewährleisten, dass die Lärmkarten und auch die Lärmminde-rungspläne bundesweit einen einheitlichen Informationsstandard aufweisen, der den Bürgern eine optimale Information und ein vertrautes Datenformat garantiert. Satz 2 sieht vor, dass die Verbreitung der Lärmkarten und Lärmminde-rungspläne auch in elektronischer Form erfolgen soll. Dies entspricht nicht nur formal der Vorgabe in Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie, sondern auch dem Gedanken, den Informationszugang zu leicht wie möglich zu eröffnen.

§ 47m Zuständige Behörden

Die vorgesehenen Regelungen des § 47m zur Zuständigkeit der Behörden dienen der Umsetzung von Artikel 4 der Umgebungslärmrichtlinie. Nach diesem Artikel haben die Mitgliedstaaten die für die Anwendung der Richtlinie, d.h. der entsprechenden innerstaatlichen Umsetzungsvorschriften, zuständigen Behörden zu bestimmen und der Europäischen Kommission mitzuteilen.

Die Konzeption, die den Zuständigkeitsregelungen zugrunde liegt, geht davon aus, vorhandene Verwaltungsstrukturen so weit wie möglich zu nutzen, um für Haupteisenbahnstrecken, Hauptverkehrsstraßen und Hauptverkehrsflughäfen sowie in Ballungsräumen für sonstige Hauptlärmquellen (d.h. sonstige relevante Verkehrsstraßen, Schienenwege und Verkehrsflughäfen sowie relevante Industrie- und Gewerbeanlagen, einschließlich Häfen) die Lärmkartierung und die Lärminderungsplanung effektiv und mit geringstem Aufwand durchführen zu können. Für die Lärmkartierung und die Lärminderungsplanung ergibt sich daraus keine vollständige Deckungsgleichheit in den Zuständigkeiten. Während insoweit für die Lärmkartierung von entscheidender Bedeutung ist, welche Behörden bereits im Rahmen ihrer bisherigen Zuständigkeiten den Betrieb von Verkehrs- und Industrieanlagen sowie entsprechende Betriebs- und Emissionsdaten erfassen und von daher am ehesten über die für die Lärmkartierung erforderlichen Daten verfügen, kommt es für die Lärminderungsplanung entscheidend darauf an, die Planungszuständigkeit dort anzusiedeln, wo im Hinblick auf Verkehrs- und Industrieanlagen am besten die verschiedenen Planungsbeiträge der beteiligten Behörden, die für Anordnungen und sonstige Entscheidungen zur Lärmbekämpfung sowie für lärmbedeutsame Planungen insbesondere auf Grund straßenrechtlicher, eisenbahnrechtlicher, luftverkehrsrechtlicher und immissionsschutzrechtlicher sowie bauplanungsrechtlicher Vorschriften zuständig sind, koordiniert und zusammengefasst werden können. Dabei muss auch dem Aspekt Rechnung getragen werden, dass die Durchführung einer von der Umgebungslärmrichtlinie geforderten effektiven Öffentlichkeitsbeteiligung im Aufstellungsverfahren für Lärminderungspläne eine möglichst ortsnahe Zuständigkeit geboten erscheinen lässt.

Vor diesem Hintergrund werden in Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 die Zuständigkeiten zunächst für die Aufstellung von Strategischen Lärmkarten nach

§ 47b geregelt, und zwar differenziert für die verschiedenen Hauptlärmquellen.

Hinsichtlich von Haupteisenbahnstrecken und von sonstigen Eisenbahnstrecken in Ballungsräumen wird zunächst unter Nummer 1 lit. a die Zuständigkeit für die Lärmkartierung der Eisenbahnstrecken von Eisenbahnen des Bundes dem Eisenbahnbundesamt zugewiesen. Diese Behörde verfügt am ehesten über die erforderlichen Daten, insbesondere kann sie am besten die Betriebs- und Emissionsdaten bewerten, die ihr die Deutsche Bahn als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 47c Abs. 1 Satz 1 zur Verfügung stellen muss. Die notwendigen Daten über die betroffene Wohnbevölkerung werden gemäß § 47c Abs. 2 von den Gemeinden beigesteuert. Das Eisenbahnbundesamt ist dann in der Lage, effektiv und zentral für das gesamte relevante Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes die Lärmkarten in bundesunmittelbarer Verwaltung verantwortlich aufzustellen.

Ferner wird für die Lärmkartierung der Eisenbahnstrecken von nichtbundeseigenen Eisenbahnen unter Nummer 1 lit. e die Zuständigkeit den nach Landesrecht zuständigen Behörden zugewiesen. Die Emissionsdaten werden in diesem Fall durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellt.

Hinsichtlich von Hauptverkehrsstraßen und von sonstigen Verkehrsstraßen in Ballungsräumen wird zunächst unter Nummer 1 lit. b die Zuständigkeit für die Lärmkartierung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen den Landesstraßenbaubehörden zugewiesen. Soweit es sich bei den Bundesstraßen um Ortsdurchfahrten im Sinne des § 5 Abs. 2 bis 4 des Bundesfernstraßengesetzes handelt, kann allerdings die erforderliche Erhebung sowohl von Emissionsdaten als auch von Bevölkerungsdaten am besten in einer Hand durch die Gemeinden als Träger der Straßenbaulast erfolgen, so dass unter Nummer 1 lit. c die Zuständigkeit entsprechend ausgewiesen wird.

Ferner wird für die Lärmkartierung der Landes- und Gemeindestraßen unter Nummer 1 lit. e die Zuständigkeit den nach Landesrecht zuständigen Behörden zugewiesen. Die Bevölkerungsdaten werden im ersteren Fall von den Gemeinden beigesteuert.

Hinsichtlich von Hauptverkehrsflughäfen und von sonstigen Verkehrsflughäfen in Ballungsräumen wird unter Nummer 1 lit. d die Zuständigkeit für die Lärmkartierung umfassend den

Landesluftfahrtbehörden zugewiesen, allerdings im Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt, das aufgrund seiner Tätigkeiten im Bereich des Fluglärmsgesetzes über langjährige Erfahrungen verfügt. Die Betriebs- und Emissionsdaten werden von den Flughafenbetreibern zur Verfügung gestellt. Die Bevölkerungsdaten werden von den Gemeinden beigesteuert.

Hinsichtlich von Industrie- und Gewerbeanlagen, einschließlich Häfen, als sonstige Hauptlärmquellen in Ballungsräumen wird unter Nummer 1 lit. e die Zuständigkeit den nach Landesrecht zuständigen Behörden zugewiesen. Die Betriebs- und Emissionsdaten werden von den Anlagenbetreibern zur Verfügung gestellt. Die Bevölkerungsdaten werden von den Gemeinden beigesteuert.

Soweit vorstehend bereits Zuständigkeiten nach der Nummer 1 lit. e angesprochen sind, ist zu beachten, dass es sich bei Landeseisenbahnstrecken sowie Landes- und Gemeindestraßen zum einen um sonstige Hauptlärmquellen in Ballungsräumen und zum anderen auch um Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen handeln kann, soweit im letzteren Fall nur die in der Rechtsverordnung nach § 47o vorzunehmenden Begriffsbestimmungen erfüllt sind.

Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 regelt die Zuständigkeiten für die in § 47b Abs. 4 und 5 geregelten Mitteilungspflichten über den Bestand an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Hauptverkehrsflughäfen und Ballungsräumen sowie die Zuständigkeiten für die dort ebenfalls geregelten Pflichten über die Sammlung und Mitteilung von Informationen aus den Strategischen Lärmkarten. Da nach der Nummer 1 neben dem Eisenbahnbundesamt auf der Seite der Länder und Gemeinden zahlreiche Behörden für die Erfassung des Bestandes an Hauptlärmquellen und Ballungsräumen sowie für die Lärmkartierung zuständig sind, bedarf es für die Mitteilung des Bestandes an Hauptlärmquellen und Ballungsräumen sowie für die Sammlung und Mitteilung von Informationen aus den Lärmkarten einer Bündelung durch die obersten Landesbehörden. Andernfalls könnten die in die Meldungen an die Europäische Kommission involvierten Bundesministerien ihren Verpflichtungen praktisch nicht nachkommen. Den jeweiligen obersten Landesbehörden sind deshalb die entsprechenden Zuständigkeiten zugewiesen. Allerdings können sie auch nachgeordnete Behörden mit der Wahrnehmung der Aufgaben betrauen, wobei vorausgesetzt ist, dass nach Sinn und Zweck der Regelung keine Zersplitterung in der Aufgabenwahrnehmung vorge-

nommen wird.

Vor dem einleitend dargestellten Hintergrund werden in Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 sodann die Zuständigkeiten für die Aufstellung von Lärminderungsplänen nach § 47e geregelt. Danach ist unter Nummer 3 lit. a grundsätzlich vorgesehen, dass die Gemeinden für die Lärminderungsplanung zuständig sind. Betroffen sind damit alle Gemeinden, auf deren Gemeindegebiet die für die Lärminderungsplanung relevanten Hauptlärmquellen liegen oder für deren Gemeindegebiet die in § 47e Abs. 1 genannten Kriterien einschlägig sind.

Mit den Gemeinden ist die Planungszuständigkeit dort angesiedelt, wo im Hinblick auf Verkehrs- und Industrieanlagen der eigene Planungsbeitrag auf Grund bauplanungsrechtlicher Vorschriften und die verschiedenen Planungsbeiträge der beteiligten Behörden, die für Anordnungen und sonstige Entscheidungen zur Lärmbekämpfung sowie für lärmbedeutsame Planungen insbesondere auf Grund straßenrechtlicher, eisenbahnrechtlicher, luftverkehrsrechtlicher und immissionsschutzrechtlicher Vorschriften zuständig sind, am besten koordiniert und zusammengefasst werden können. Das vorgesehene Einvernehmensefordernis sichert diese Verfahrensweise von Seiten der beteiligten Behörden ab. Die Durchführung einer effektiven Öffentlichkeitsbeteiligung im Aufstellungsverfahren für Lärminderungspläne ist bei den Gemeinden ortsnahe gewährleistet.

Insbesondere für gemeindeübergreifende Planungen soll den Ländern jedoch auch die Möglichkeit gegeben werden, die zuständigen Behörden selbst zu bestimmen, wobei diese dann im Einvernehmen mit den Gemeinden und den anderen Planungsträgern die Lärminderungsplanung durchführen. Diese Zuständigkeitsregelung trägt dem Umstand Rechnung, dass Lärmprobleme nicht nur auf lokaler Ebene gelöst werden müssen, sondern dass ggf. auch großräumigere und gemeindeübergreifende Lärmprobleme zu „managen“ sind. Die Umgebungslärmrichtlinie gibt in Anhang V Nr. 2 u.a. an, dass auch Maßnahmen der Verkehrsplanung und der Raumordnung für die Lärmbekämpfung in Betracht gezogen werden können. Das vorgesehene Einvernehmensefordernis mit den Gemeinden stellt die Wahrnehmung kommunaler Belange sicher.

Da es bei der Lärminderungsplanung für die Umgebung von Hauptverkehrsflughäfen und Verkehrsflughäfen in Ballungsräumen in der

Regel um eine gemeindeübergreifende Planung geht, weil der Fluglärm für das gesamte Umland von Flughäfen relevant ist, ist unter Nummer 3 lit. b von vornherein vorgesehen, dass die Landesluftfahrtbehörden für die Lärminderungsplanung zuständig sind. Bei diesen Behörden sind auch auf Grund des Luftverkehrsgesetzes die Planungsbefugnisse angesiedelt, die im Schwerpunkt am ehesten eine Lärmbekämpfung ermöglichen und auf deren Grundlage daher Lärmbekämpfungsmaßnahmen auch effektiv in die Lärminderungsplanung Eingang finden können. Das vorgesehene Erfordernis der vorherigen Einholung von Stellungnahmen der Gemeinden stellt auch hier die Wahrnehmung kommunaler Belange sicher. Aufgrund der ebenso vorgesehenen Stellungnahme des Umweltbundesamtes wird die Koordinierung mit den übergreifenden Aufgaben des Amtes im Bereich des Fluglärmschutzes gewährleistet.

Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 regelt die Zuständigkeiten für die in § 47e Abs. 6 geregelten Pflichten über die Sammlung und Mitteilung von Informationen aus den Strategischen Lärmkarten. Da nach der Nummer 3 zahlreiche Gemeinden und auch Landesbehörden für die Lärminderungsplanung zuständig sind, bedarf es für die Sammlung und Mitteilung von Informationen aus den Lärminderungsplänen einer Bündelung durch die obersten Landesbehörden. Andernfalls könnten die in die Meldungen an die Europäische Kommission involvierten Bundesministerien ihren Verpflichtungen praktisch nicht nachkommen. Den obersten Landesbehörden sind deshalb die entsprechenden Zuständigkeiten zugewiesen. Allerdings können sie auch nachgeordnete Behörden mit der Wahrnehmung der Aufgaben betrauen, wobei vorausgesetzt ist, dass nach Sinn und Zweck der Regelung keine Zersplitterung in der Aufgabenwahrnehmung vorgenommen wird.

Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 regelt die Verbreitung von Lärmkarten und Lärminderungsplänen nach § 47i Abs. 2. Dies soll praktischerweise durch die Behörden geschehen, die auch für die Aufstellung der Karten und Pläne zuständig sind.

Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 regelt die Anerkennung und Bekanntgabe von sachverständigen Stellen nach § 47n. Dies soll durch die obersten Immissionsschutzbehörden der Länder geschehen, die auch die Anerkennung und Bekanntgabe von Stellen nach § 26 BImSchG vornehmen.

Absatz 1 Satz 2 regelt die Befugnis der Gemeinden, neben ihrem Planungsbeitrag auf Grund

bauplanungsrechtlicher Vorschriften und den Planungsbeiträgen beteiligter Behörden auch weitergehende Lärminderungsziele im Rahmen der kommunalen Planung zu verfolgen. Diese Befugnis zu einem Sondervotum soll der besonderen Situation der Gemeinden Rechnung tragen, die einerseits im behördlichen Gesetzesvollzug den Planungsvorgaben der Fachgesetze entsprechen müssen und die andererseits der politischen Willensbildung gegenüber ihren Bürgern verpflichtet sind.

Absatz 2 mit der Verpflichtung der obersten Landesbehörden, die zuständigen Landesbehörden und Gemeinden nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 mitzuteilen, dient der Umsetzung von Artikel 4 Abs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie, da diese Mitteilungen Voraussetzung für die entsprechenden Meldungen der involvierten Bundesministerien an die Europäische Kommission sind.

§ 47n Sachverständige Stellen

Die vorgesehene Regelung des § 47n zur Hinzuziehung von sachverständigen Stellen bei der Aufstellung von Strategischen Lärmkarten nach § 47b und von Lärminderungsplänen nach § 47e soll im Sinne der Qualitätssicherung dazu beitragen, dass auch angesichts des Umfangs oder der Schwierigkeiten der Arbeiten die notwendige Fachkunde zur Anwendung kommt. In der Rechtsverordnung nach § 47o kann geregelt werden, welche Anforderungen sachverständige Stellen im Hinblick auf Fachkunde, aber auch Unabhängigkeit und Unparteilichkeit erfüllen müssen und welchen Anforderungen das entsprechende Prüfungsverfahren und die Bekanntgabe entsprechen müssen.

§ 47o Rechtsverordnungen

Da mit den Regelungen der §§ 47b und 47c sowie der §§ 47e ff. die Umgebungslärmrichtlinie nur insoweit in deutsches Recht umgesetzt wird, wie eine Umsetzung auf der formalgesetzlichen Ebene erforderlich ist, bedarf es einer weiteren Umsetzung auf der Ebene der Rechtsverordnung. Die vorgesehene Verordnungsermächtigung des § 47o gibt der Bundesregierung die Möglichkeit dazu.

Absatz 1 ermächtigt die Bundesregierung, zur Umsetzung der Richtlinie nähere Regelungen durch Rechtsverordnung zu treffen, indem Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung durch Bezug auf die Richtlinie in ihrer Fassung vom 25. Juni 2002 bestimmt werden. Die Richt-

linie ist insoweit hinreichend bestimmt und unbeding­­t gefasst; aus ihr können die erforderlichen näheren Regelungen unmittelbar abgeleitet werden. Satz 2 erweitert die Ermächtigung durch Bezug auf die Anpassungsklausel des Artikels 12 der Richtlinie, so dass auch zukünftige Anpassungen der angeführten Anhänge der Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt einer Verordnungsregelung zugänglich sind, ohne zuvor die Verordnungsermächtigung anpassen zu müssen.

Absatz 2 ermächtigt die Bundesregierung, gegebenenfalls auch über Absatz 1 hinausgehend durch Rechtsverordnung vorzuschreiben, dass zum Zweck der Ermittlung und Bekämpfung von Umgebungslärm Lärmkarten und Lärmminde­­rungspläne bestimmten Anforderungen genügen müssen, die im einzelnen nach Inhalt und Ausmaß in den Nummern 1 bis 14 des Absatzes 2 angegeben sind. Einbezogen sind dabei auch verfahrensrechtliche Anforderungen für die Auf­­stellung von Lärmminde­­rungsplänen und für deren Überwachung. Im Zusammenhang mit den einschlägigen Vorschriften dieses Gesetzesteils sind in den jeweiligen Begründungen auch Ausführungen zur Bedeutung dieser Verordnungsermächtigung gemacht.

Absatz 3 ermächtigt die Landesregierungen, durch Rechtsverordnung Vorschriften im Sinne bestimmter Nummern des Absatzes 2 zu erlassen, soweit die Bundesregierung von der Ermächti­­gung keinen Gebrauch macht. Die Ermächtigung ist dem § 23 Abs. 2 BImSchG und im Hinblick auf weitergehende Vorschriften für schutzwürdige ruhige Gebiete nach Nummer 11 des Absatzes 1 auch dem § 49 Abs. 1 BImSchG nachgebildet. Hinsichtlich der Nummern 4, 8 und 12 des Absatzes 2 gilt die Ermächtigung jedoch nur für Landesstraßen und für Bundesstraßen in der Bau­­last der Gemeinden, für Eisenbahnstrecken von nichtbundeseigenen Eisenbahnen und für sonstige Hauptlärmquellen, da insoweit eine Zurück­­haltung der Bundesregierung erwartet werden kann.

Zu Nummer 5

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 6

Durch die vorgesehene Erweiterung des § 48b Satz 1 werden Rechtsverordnungen nach § 47o Abs. 2 Nr. 12 mit Zielen und Zielwerten für die

Bekämpfung des Umgebungslärms bei der Auf­­stellung von Lärmminde­­rungsplänen in das Ver­­fahren der Beteiligung des Bundestages beim Erlass von Rechtsverordnungen einbezogen. Bei den Zielen und Zielwerten handelt es sich zwar nicht um Emissions- und Immissionsgrenzwerte, um jedoch der Bedeutung von Zielen und Ziel­­werten im Rahmen der Lärmminde­­rungsplanung gerecht zu werden, erscheint eine Beteiligung ge­­boten.

Zu Nummer 7

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 8

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung, die sich aus der Neufassung der Techni­­schen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26. August 1998 (GMBI. S. 503) und der Techni­­schen Anleitung zur Reinhaltung der Luft vom 24. Juli 2002 (GMBI. S. 511) sowie aus der Auf­­hebung weiterer Verwaltungsvorschriften durch Artikel 2 der Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I, S. 3478) ergibt. Aufgrund dieser Änderungen ist in § 66 Abs. 2 BImSchG nur noch auf die Allgemeine Verwal­­tungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 abzustellen.

Zu Artikel 2 (Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften)

...ggf. Ausführungen zum Anpassungsbedarf

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Das Inkrafttreten des Gesetzes 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.