

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Berlin
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Bonn

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes
zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und
Bekämpfung von Umgebungslärm vom 28.07.2004**

Erarbeitet von

RA'in Ursula Philipp-Gerlach

RA'in Joy Hensel

Prof. Dr. Wilfried Kühling

(Bundesarbeitskreise Recht und Immissionsschutz des BUND)

im September 2004

Inhalt**Teil I: Vorschläge zur Ergänzung bisheriger Bestimmungen, um dem Anliegen eines ausreichenden Lärmschutzes und dem Schutz der Ruhe im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie und dem erforderlichen Schutzanspruch der Bevölkerung Rechnung zu tragen**

1	Vorschlag für einen neuen § 1a BImSchG „Grundsätze des Lärmschutzes“:.....	3
2	Änderung § 2 Abs. 1 Ziff. 4 BImSchG	3
3	Ergänzung der Begriffsbestimmungen in § 3 Abs. 1 BImSchG:	3
4	Ergänzung der Begriffsbestimmungen in § 3 BImSchG durch einen neuen Abs. 4a	4
5	Ergänzung § 50 Satz 2 BImSchG:	4

Teil II: Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom Februar 2004

6	Vorbemerkungen zu formalen Aspekten	5
7	Vorbemerkungen zur inhaltlichen Umsetzung.....	5
8	Vorschläge zu einzelnen Punkten des Entwurfs	7

Teil I

Vorschläge zur Ergänzung bisheriger Bestimmungen, um dem Anliegen eines ausreichenden Lärmschutzes und dem Schutz der Ruhe im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie und dem erforderlichen Schutzanspruch der Bevölkerung Rechnung zu tragen

1 Vorbemerkung

Die fachliche Grundlage der nachfolgenden Vorschläge bildet die 23-seitige BUND-Position 39 „Schutz vor Lärm und Schutz der Ruhe“, welche gemeinsam mit der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V. und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, dem Deutschen Arbeitsring für Lärmbekämpfung und dem Verkehrsclub Deutschland e.V. erstellt wurde. Sie analysiert die bestehenden Lärmprobleme, zeigt Handlungsansätze auf und umreißt die Grundzüge einer wirksamen Lärmminimierungs- und Ruheschutzpolitik (zu beziehen beim BUND <bundladen@bund.net>; oder im Internet: <www.bund.net/lab/reddot2/pdf/position_laerm.pdf>).

2 Vorschlag für einen neuen § 1a BImSchG „Grundsätze des Lärmschutzes“:

(1a) Eine stetige Umweltverbesserung ist anzustreben. Ein zufrieden stellender Umweltzustand darf auch bei Einhaltung von Immissionsrichtwerten nicht verschlechtert werden. Zusätzliche Lärmimmissionen dürfen nur zugelassen werden, wenn sichergestellt werden kann, dass durch weitere Maßnahmen auch an anderen Quellen der Lärm insgesamt nicht ansteigt. Maßnahmen zum Lärmschutz müssen als Lärmminimierung beim Verursacher und an der Quelle einsetzen.

Begründung: Die generellen Grundsätze ergeben sich zwingend aus der Beachtung Art. 1 Abs. 1 Lit. c) EU-Umgebungslärm-RL, wonach „(...) Umweltqualität in den Fällen zu erhalten ist, in denen sie zufrieden stellend ist.“ Diese Art Verschlechterungsverbot korrespondiert auch mit der konsolidierten Fassung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, der in Art. 174 Abs. 1 ein hohes Schutzniveau, die Erhaltung der Umweltqualität und die Verbesserung der Umweltqualität einfordert.

3 Änderung § 2 Abs. 1 Ziff. 4 BImSchG

Der Geltungsbereich des BImSchG ist zu erweitern:

4. den Bau und Unterhaltung öffentlicher Straßen...

Begründung: Es muss dringend für Betroffene an bestehenden Trassen eine generelle rechtliche Gleichstellung zu den Betroffenen beim Ausbau von Trassen hergestellt werden.

4 Ergänzung der Begriffsbestimmungen in § 3 Abs. 1 BImSchG:

Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen beim Lärm zählen auch ‚negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen‘ und ‚Belästigungen‘.

Begründung: Begriffskonforme Anpassung an Art 3 Lit. b der Umgebungslärmrichtlinie, der nicht nur auf „erhebliche“ Belästigungen im Sinne des BImSchG abstellt, sondern die Belästigung an sich meint. Da es der Richtlinie um mehr geht als um die bloße Sanierung des schädlichen Lärms, ist diese Konkretisierung erforderlich. Bereits aus den Diskussionen und Urteilen der 80er Jahre ist eine Unterscheidung zwischen „Belästigung“ und „erhebliche Belästigung“ in Hö-

he von 10 dB(A) deutlich geworden. Da dieser Unterschied einer Verzehnfachung der Schallenergien bzw. Verdopplung der Lautheitsempfindung entspricht, kommt es auf eine genaue Formulierung des Belästigungsbegriffs an.

Hilfsweise könnte in § 47a Abs. 1 in Satz 1 an zwei Stellen ergänzt werden:

„...schädliche Umwelteinwirkungen, einschließlich Belästigung“, ...

5 Ergänzung der Begriffsbestimmungen in § 3 BImSchG durch einen neuen Abs. 4a

Ruhe im Sinne dieses Gesetzes ist ein Zustand, in dem störender und lästiger Schall fehlt und wo eine Erholung möglich ist.

Begründung: In der Umgebungslärmrichtlinie wird der Schutz der Ruhe eingefordert. Ruhige Gebiete sind vor einer Zunahme störender und lästigen Schalls zu schützen. Das bedeutet ein Verschlechterungsgebot für ruhige Gebiete. Ruhe ist im deutschen Umweltrecht bisher jedoch nirgendwo definiert; der Ruheschutz im deutschen Umweltrecht ist bislang unzureichend. Das gilt insbesondere für den Schutz des **wohnnahen Außenbereichs** mit seinen vielfältigen Erholungsfunktionen, der von den geltenden Kategorien der Baunutzungsverordnung nicht erfasst wird. Auch das Naturschutzrecht bietet keine Handhabe zum Schutz ruhiger Gebiete vor Verlärmung. So gibt es bei Verlärmung eines Gebietes keine Möglichkeit zur Verbandsklage nach dem BNatSchG, es sei denn bestimmte Tierarten werden gestört. Die Erholungsfunktion der Landschaft ist nicht klagefähig. Nicht nur beim Schutz von FFH-Gebieten stellt dies einen gewichtigen Mangel dar. Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sollte daher zum "Lückenschluss" genutzt werden, um in dicht besiedelten Ballungsräumen Ruhezone zu erhalten und zu schaffen.

Im Bereich der freien Landschaft sind daher zum Schutz der Erholungsfunktion des Menschen Qualitätsziele und konkrete Standards für technisch-anthropogene Lärmeinwirkungen erforderlich, die die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der freien Landschaft und der Natur nicht wesentlich beeinträchtigen (etwa < 40 dB(A)). Die Definition von Ruhe sollte nicht erst in einer Verordnung erfolgen, sondern in ihrem Kernbereich im Gesetz definiert werden. Hier ist insbesondere darauf zu achten, dass technisch-anthropogener Lärm aus den Gebieten möglichst herausgehalten wird und die Anzahl verschiedener Lärmquelle, die in das Gebiet hineinwirken, begrenzt wird, um einer akustischen Verschmutzung vorzubeugen.

Hilfsweise kann § 47p Abs. 2 Nr. 11 ergänzt werden: ... gelten müssen, „in denen störender und lästiger Schall fehlt und wo eine Erholung möglich ist.“

6 Ergänzung § 50 Satz 2 BImSchG:

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 oder § 47p festgelegten Immissionsgrenzwerte bzw. Zielwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bzw. die Erhaltung der Ruhe als Belang zu berücksichtigen.

Begründung: Analog zu der in P. 1 genannten Beachtung Art. 1 Abs. 1 Lit. c) EU-Umgebungslärm-RL, wonach „(...) Umweltqualität in den Fällen zu erhalten ist, in denen sie zufrieden stellend ist.“ Diese Art Verschlechterungsverbot korrespondiert mit der konsolidierten Fassung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, der in Art. 174 Abs. 1 ein hohes Schutzniveau, die Erhaltung der Umweltqualität und die Verbesserung der Umweltqualität einfordert.

Teil II

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

7 Vorbemerkungen zu formalen Aspekten

Der Entwurf erscheint als noch überarbeitungsbedürftig. Die Vorschrift ist in der bisherigen Form schlecht lesbar bzw. nicht systematisch aufgebaut. Es fehlen auch Begriffsdefinitionen, die zwar verwendet, aber nicht (Umgebungslärm) bzw. an versteckter Stelle (Ballungsraum) erklärt werden. Hier sollten die Begriffsbestimmungen aus der Umgebungslärmrichtlinie übernommen bzw. darauf verwiesen werden.

Auch die Terminologie der Richtlinie sollte übernommen werden. In Art. 8 heißt es dort "Aktionspläne", im Gesetzentwurf wird dagegen von Lärminderungsplänen gesprochen. Auch bei der Umsetzung der Luftreinhalt Richtlinie in das BImSchG ist mit dem Wort „Luftreinhalteplan“ bzw. „Aktionsplan“ die EU-Terminologie übernommen worden (z. B. § 47 BImSchG).

Nicht direkt verständlich ist, dass begrifflich unterschieden wird zwischen „Örtlichen Lärmkarten“ in § 47a und „Strategischen Lärmkarten“ in § 47b.

8 Vorbemerkungen zur inhaltlichen Umsetzung

Im Einzelnen bedarf es noch näherer Prüfung, ob die Umsetzung der RL 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) ausreichend ist in dem Sinne, dass die Vorschriften effizient und praktikabel sind. Da eine Fülle von detaillierteren Regelungen im Rahmen von Rechtsverordnungen nach § 47p zu erwarten sind, werden sich weitere Fragen an eine zukünftig effiziente Lärminderungsplanung ergeben. Angesichts knapper öffentlicher Kassen ist zukünftig eine wirksame und doch schlanke Bearbeitung anzustreben. Um die Praktikabilität und Verlässlichkeit der jetzt entstehenden und zukünftig aufzustellenden Vorschriften zu prüfen und mögliche Defizite aufzuspüren wird vorgeschlagen, ein Planspiel „Lärminderungsplanung“ mit den Hauptakteuren und einigen Beispielen durchzuführen. Hier sind die Lärmschutzvereinigungen bereit, aktiv mitzuwirken.

Es ist auch zu untersuchen, ob die Klagegegenstände ausreichend sind. So fällt auf, dass kommunale Lärmkartierungen nach § 47a und die Maßnahmen nach § 47d nicht beklagt werden können. Gerade den Gruppen vor Ort fehlen bislang Mittel, um die kommunale Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG durchsetzen zu können. Bislang bestehen keine Klage- bzw. Sanktionsmöglichkeiten, wenn eine Kommune dieser Verpflichtung nicht Folge leistet. Daher sollten auch kommunale Lärminderungspläne unbedingt im Klagewege erzwungen werden können.

Auch die Maßnahmen in § 47d (ihre Festschreibung im Aktionsplan sowie ihre Verwirklichung) sollte gerichtlich durchgesetzt werden können, da sie den eigentlichen Kern der Richtlinie darstellen, die Belastungen zu senken. Ob ein Verweis auf die Umsetzung der Aarhus-Konvention ausreichend ist (s. Anhörungsschreiben vom 7. Juni 2004 2. Absatz), ist zweifelhaft. Vorzugswürdig wäre eine Einführung der Verbandsklage bei Lärminderungsplänen bereits in diesem Gesetz, um die Effizienz der Richtlinie zu erhöhen. Ein wesentliches Defizit besteht gerade in der Untätigkeit vieler Kommunen bei der Erstellung eines Lärminderungsplanes. Ein Klage-recht könnte helfen, das Vollzugsdefizit abzubauen.

Es fragt sich, ob es aus Gründen der Verfahrensökonomie zwingend geboten ist, im Gerichtsverfahren eine Präklusion für nicht im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachte Einwän-

de einzuführen. Da die Präklusion rechtsstaatlich bedenklich ist, sollte nur sparsam von ihr Gebrauch gemacht werden und sie keinesfalls zum Regelfall auch in Verfahren werden, die keine Planfeststellungsverfahren etc. sind und Planungen von einigem wirtschaftlichem Gewicht zum Gegenstand haben. Da in der Begründung zum Gesetzentwurf darauf verwiesen wird, es handele sich nach dem Ursprungswortlaut der Richtlinie eher um "Noise Management" denn um verbindliche Verfahren, ist es nicht notwendig, eine Präklusionsvorschrift vorzusehen. Ein Klagerecht besteht in der gegenwärtigen Fassung des Entwurfs ohnehin nicht.

Unverständlich ist, weshalb in § 47e Abs. 3 eine Bereichsausnahme für den Luftverkehr gemacht wird. Hier sollen die Anforderungen des Fluglärmschutzgesetzes in der Fassung der Novelle und des Luftverkehrsgesetzes ausreichend sein. Die gegenwärtige Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes sieht allein passiven Schallschutz bzw. Entschädigungsregelungen vor. Aktiver Schallschutz im Sinne von Betriebsregelungen bzw. -beschränkungen ist nicht vorgesehen. Hier wird gefordert, zumindest eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes mit der Schaffung entsprechender Ermächtigungsgrundlagen zu fordern. Gerade der passive Schallschutz ist nicht geeignet, den Lärm an der Quelle zu vermindern, sondern schirmt nur ab. Damit ist dem Ziel der Richtlinie nicht genüge getan. Insbesondere wird der Außenbereich nicht vor einer Verlärmung geschützt. Aktiver Schallschutz sollte Vorrang vor passivem Schallschutz haben. Erst wenn die Möglichkeiten eines aktives "Lärmmanagements" in Form von Betriebsregelungen erschöpft sind, sollten passive Regelungen Anwendung finden und z. B. die Fluglärmschutzbereiche an Flughäfen festgesetzt werden dürfen.

Die EU-Richtlinie 2002/30/EG vom 26. März 2002 über „Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft“ sieht hier ein differenziertes Konzept vor ("Balanced approach", ICAO).

Durch den statischen Verweis auf das Fluglärmschutzgesetz ist auch die Dynamisierung bzw. die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt ausgeschlossen, wie es in der Richtlinie angelegt ist (§ 47p Abs. 1 Satz 2). Dies stellt eine weitere, nicht zu rechtfertigende Ungleichbehandlung gegenüber anderen Hauptlärmquellen dar.

Es fehlt auch eine Regelung in § 47e Abs. 3 für den Fall, dass eine Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes ausbleibt.

Allgemeine Kritikpunkte

Neben den genannten positiven Ansätzen finden sich zu anderen zentralen Themen der Lärm-minderungsplanung (Konfliktpläne, Identifizierung von Hot spots) keine Aussagen bzw. es ist zu fragen, ob die Form der Umsetzung (z. B. die gewählte Behördenzuständigkeit) sinnvoll ist.

Zentrale Vorschriften sind zudem in ihrem Gehalt unklar. So ist nicht erkennbar, ob § 47e Abs. 3 eine eigene Ermächtigungsgrundlage zum Erlass bestimmter Lärmsanierungsanordnungen darstellt oder ob nur auf Ermächtigungsnormen in anderen Rechtsvorschriften verwiesen wird. Sollte letzteres der Fall sein, fehlt es an einer Rechtsgrundlage, um Lärmsanierung bzw. die Lärmvorsorge auch durchsetzen zu können.

Die Vorschrift des § 47d Abs. 4 sollte unbedingt in Anlehnung an § 40 Abs. 1 BImSchG als eigene Ermächtigungsgrundlage neu formuliert werden, um eine rechtliche Handhabe zu bekommen. Die gegenwärtigen Ermächtigungsnormen sind, wenn überhaupt vorhanden, zu weit verstreut und wenig verbindlich. Neben der Einführung von zentralen Ermächtigungsnormen im BImSchG selbst sollten bestehende Rechtsgrundlagen, wie etwa § 45 StVO entsprechend angepasst werden. Es ist bedauerlich, dass der Gesetzesentwurf hier keinerlei Folgeänderungen vorsieht, um die Umgebungslärmrichtlinie zum Anlass zu nehmen, dem effektiven Schutz vor Lärm endlich den gleichen Stellenwert einzuräumen wie anderen Umweltgefahren (z. B. Luftverschmutzung). Auch hätten Finanzierungsmöglichkeiten für die Kommunen durch Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes geschaffen werden können.

Jede Behörde soll innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs für einen Hauptverkehrsträger ihre eigenen Lärmkarten erstellen. Daneben tun dies die Kommunen für ihre Gebiete. Es wird nicht

deutlich, wie die Überlagerungen der Lärmwirkungen aufgezeigt werden und wie bestimmte hoch belastete Konfliktfelder ("Hot Spots") benannt werden können. Dies erschwert eine sinnvolle Aktionsplanung bzw. kann dazu führen, dass die Reduktion einer Lärmart durch eine andere Lärmquelle "aufgefüllt" wird. Es fehlt an einer Summenbetrachtung.

Es ist zu fragen, ob nicht zumindest die Umweltämter in die Kartierung einbezogen werden sollen und übergreifend tätig werden sollten. Es steht zu befürchten, dass gerade in den Lärm-Fachverwaltungen der zuständigen Behörden nicht immer eine umfassende Kompetenz hinsichtlich der Lärmwirkungen vorhanden ist.

Die Begründung im Referentenentwurf, weshalb die bisherige Lärminderungsplanung nach § 47a BImSchG strukturell etwas anderes darstellt als diejenige der Umgebungslärmrichtlinie, ist nicht nachvollziehbar. Zumindest sollten die Vorschriften zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei der kommunalen Lärminderungsplanung den Vorschriften der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Lärminderungsplanung in der Umgebung von Hauptlärmquellen (§ 47h) angepasst werden. Ohnehin ist die gemeinsame Aufstellung der Pläne möglich (§ 47l) und auch sinnvoll, um Synergien zu erzielen. Gerade die kommunale Lärminderungsplanung steht häufig vor dem Problem geringer Handlungsmöglichkeiten bei den verursachenden großen Hauptlärmquellen. Eine stärkere Verknüpfung der Lärminderungsplanung für Hauptlärmquellen durch die zuständigen Fachbehörden mit den Anstrengungen der Kommunen auf diesem Gebiet ist daher angezeigt. Beiden Planungen sollte daher verfahrensmäßig bei der Öffentlichkeitsbeteiligung der gleiche Stellenwert eingeräumt werden.

9 Vorschläge zu einzelnen Punkten des Entwurfs

Paragraf Art. 1	Formulierung/ Inhalt	Kommentar, Begründung	Änderungsvorschlag (<u>Unterstreichungen</u>)
§ 47a Abs. 1 Satz 1 + 2	Begriff „schädliche Umwelt- einwirkun- gen“	Wenn die Begriffsbestimmungen in § 3 BImSchG zum Lärm (s. o. Punkt 4) nicht an die der EU-RL angepasst werden, müsste hier eine andere Formulierung gewählt werden; denn es heißt dort (s. RL 2002/49/EG, Art 1, Satz 1): „...um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung“. Die im Gesetzentwurf vor gesehene Kann-Bestimmung in Satz 2 ist danach nicht statthaft . Satz 2 ist ohnehin zu schwach, um wirksam werden zu können	Satz 1 2x ergänzen: „...schädliche Umwelteinwirkungen, <u>einschließlich Belästigung...</u> “ Satz 2 kann dann entfallen.
nach § 47a Abs. 1 Satz 1	Ergänzung um Ge- samtdarstel- lung des Lärms	In der strategischen Lärmkarte wird eine wirksame Gesamtbewertung der auf verschiedene Quellen zurückzuführenden Lärmbelastung gemäß Definition in RL 2002/49/EG Art. 3 lit. r durchzuführen sein. Dies erfordert eine entsprechende Kartierung	<u>Dabei ist auch das Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen darzustellen.</u>

Paragrah Art. 1	Formulie- rung/Inhalt	Kommentar, Begründung	Änderungsvorschlag (<u>Unterstreichungen</u>)
§ 47b Abs. 1	Ergänzung wg. Schie- nenbonus	Berücksichtigung der Störwirkung an Gü- terzugstrecken insbesondere bei Nacht, da auf überregionalen Strecken sehr hohe Güterverkehrsströme abgewickelt wer- den. Dies führt meist zu höheren Nacht- Mittelpegel als am Tage. Hohe Vorbei- fahr-Emissionspegel (von bis zu 92 dB(A)) führen zu Aufweckreaktionen. Der nivellierende Nacht-Mittelungs-Pegel kann den Gesundheitsschutz bei Schienenverkehr nicht angemessen beschreiben. Ein Schienenbonus ist daher nicht gerechtfertigt.	In den strategischen Lärm- karten kommt der Schienen- bonus bei der Bemessung von Schienenverkehrslärm nicht zur Anwendung.
Nach § 47b Abs. 1	Ergänzung nach Satz 1	In der strategischen Lärmkarte wird eine wirksame Gesamtbewertung der auf ver- schiedene Quellen zurückzuführenden Lärmbelastung gemäß Definition in RL 2002/49/EG Art. 3 lit. r durchzuführen sein. Dies erfordert eine entsprechende Kartierung	<u>Dabei ist auch das Zusam- menwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen dar- zustellen.</u>
§ 47d	Überschrift	Sollte dem Inhalt entsprechend ergänzt werden	<u>„...und andere schutzbedürftige Gebiete“</u>
§ 47d Abs. 1	Begriff „schädliche Umwelt- einwirkun- gen“	Wenn die Begriffsbestimmungen in § 3 BImSchG zum Lärm (s. o. Punkt 4) nicht an die der RL 2002/49/EG angepasst wer- den, müsste hier eine andere Formulie- rung gewählt werden (s. RL 2002/49/EG Art 1, Satz 1). Dort heißt es: „um vor- zugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung“. Die im Ge- setzentwurf vor gesehene Kann- Bestimmung in Satz 2 ist danach nicht statthaft . Satz 2 ist ohnehin zu schwach, um wirksam werden zu können	Satz 1 2x ergänzen: „...schädliche Umweltein- wirkungen, <u>einschließlich Belästigung.</u> “ Satz 2 kann dann entfallen
§ 47d Abs. 1 Satz 3	Öffentlich- keitsbeteili- gung	Auch hier könnten wie im Fall von § 47e bestimmte Mindeststandards der Öffent- lichkeitsbeteiligung festgeschrieben wer- den (Dauer, Erörterung). Nicht klar ist, warum nicht wie in 47h verfahren wird. Öffentlichkeitsbeteiligung sollte für §§ 47d und 47e "Vor die Klammer gezogen"; also einheitlich geregelt werden.	<u>“...ist die Öffentlichkeit ana- log den Bestimmungen des BauGB zu beteiligen.“</u>

Paragraph Art. 1	Formulierung/Inhalt	Kommentar, Begründung	Änderungsvorschlag (Unterstreichungen)
Nach § 47d Abs. 2 Satz 2	Ergänzung	Notwendige Umsetzung von Art. 1 Abs. 1 Lit. c) EU-Umgebungslärm-RL, wonach „(...) Umweltqualität in den Fällen zu erhalten ist, in denen sie zufrieden stellend ist.“ Sicherung eines „hohen Schutzniveaus“ gem. Art. 174 EWGV (s. a. oben P. 2)	<u>Vorhandene Ruhezeitanteile dürfen sich nicht deutlich verringern. Ein „Auffüllen“ bisher noch ruhiger Orte und Zeiten bis hin zu Richt- bzw. Grenzwerten ist zu unterbinden. Der Verlust von Ruhe bei der Gewährung von Vorhaben muss zukünftig kompensiert werden. Es ist eine Ruhebilanz aufzustellen.</u>
§ 47d Abs. 4 S. 1	Durchsetzung von Maßnahmen	unklar, ob eigene Ermächtigungsgrundlage, wenn nicht beliebt; Lärminderungsplanung ein stumpfes Schwert (siehe Aufsatz von Jarass etc.)	sollte eindeutig als Ermächtigungsgrundlage ausgestaltet werden, wie § 40 BImSchG Vorschrift sollte redaktionell mit Abs. 2 zusammengefasst werden.
§ 47d Abs. 4	Ergänzen	Konkretisierung und Steigerung der Verbindlichkeit, Sicherung der Qualität des Pläne	<u>Die Maßnahmen nach Abs. 4 müssen auch die erforderlichen Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung im Hinblick auf einzuhaltende Fristen und Verfügbarkeit der einzusetzenden Mittel benennen.</u>
§ 47e Abs. 3	ruhige Gebiete	Definition schutzwürdiger ruhiger Gebiete fehlt	Definition in § 3 BImSchG einfügen (s. o. P. 5)
§ 47e Abs. 3 S. 2	Streichung, hilfsweise: Ergänzung	Streichung des Satzes, damit nicht verschiedene Planungen nebeneinander entstehen und möglicherweise verschiedene Ansprüche gegeneinander stehen. Notwendige Ergänzung als hilfsweise Lösung	1. Streichung Satz 2 2. Sonst Ergänzung „...des Luftverkehrsgesetzes ausreichend, <u>so weit sie den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechen und in einer integrativen Sicht alle erforderlichen Maßnahmen berücksichtigen werden.</u> “
§ 47f Nr. 1	kurzfristig	kurzfristig zu unbestimmt, definieren	„...kurzfristig, <u>spätestens bis zum Jahre 2010,</u> “
§ 47f Nr. 2	langfristig	Ziel zu langfristig in die nächste Generation verschoben	„...langfristig, <u>spätestens bis zum Jahre 2020</u> “

Paragraph Art. 1	Formulierung/Inhalt	Kommentar, Begründung	Änderungsvorschlag (Unterstreichungen)
§ 47f	„erhebliche Belästigungen“	Widerspruch zur Definition der RL 2002/49/EG, dort wird lediglich von „Belästigungen“ gesprochen, was einem erheblichen Unterschied in konkreten Lärmwerten ausmacht	„erhebliche“ <u>streichen</u>
Nach § 47f Abs. 1	Ergänzung	Notwendig für eine sinnvolle Gesamtplanung	Bei der Aufstellung von <u>Lärminderungsplänen soll eine Verkehrsträger übergreifende, integrative Entwicklungsplanung zugrunde gelegt werden, die alle Verkehrsarten umfasst und Zielsetzungen einer nachhaltigen Entwicklung verfolgt.</u>
47h Abs. 1, Satz 1	Beteiligung Öffentlichkeit	Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist auch für die Lärminderungsplanung nach § 47d geboten	Streichung „... <u>nach § 47d</u> ...“
47h Abs. 1	Beteiligung Öffentlichkeit	Ziele und Inhalte dieses Plans sollten ergänzt werden; „wesentlich unterscheidende“ gestrichen werden; „öffentlich zu unterrichten“ sollte auf „zu unterrichten“ begrenzt werden, da im Satzanfang bereits enthalten; sprachliche Anpassung	(1) Die Öffentlichkeit ist (...)frühzeitig über die <u>Ziele und Inhalte dieses Plans</u> und über die Vorschläge (...) Der Öffentlichkeit ist (...) Gelegenheit <u>zur Äußerung und zur Erörterung</u> zu geben.
§ 47h Abs. 1 Satz 1	„Behördenwillkür“	Hier kann eine Vorbewertung durch die Behörde stattfinden; der Terminus „wesentlich“ enthält Interpretationsspielraum	„wesentlich“ <u>streichen</u>
47p Abs. 2 Nr. 3	Ergänzen	Die Abgrenzung sollte nach funktionalen Kriterien vorgenommen werden. Es reicht nicht aus, die Wohnsiedlungsdichte als Kriterium anzusetzen, sondern die weiteren Funktionen (wie z. B. die Erholung in der Nähe der Ballungsräume) sind ebenfalls zu berücksichtigen.	„... und ihr Zuschnitt <u>funktionalen Anforderungen entsprechen muss, wobei neben den anthropogenen Funktionen auch die der Landschaft und des Naturschutzes von Bedeutung sind,</u> “

Paragraf Art. 1	Formulierung/ Inhalt	Kommentar, Begründung	Änderungsvorschlag (<u>Unterstreichungen</u>)
47p Abs. 2 Nr. 4	Ergänzen	Im Positionspapier der Lärmschutzvereinigungen ist ausgeführt, dass künftig Messverfahren erforderlich sind, die psychoakustische Wirkungen einbeziehen und Maßzahlen für die Lautheit, die Rauigkeit, die Schärfe, die Häufigkeit/ den Wiederholungscharakter und den tonalen Charakter eines Schallereignisses liefern. Insbesondere ist es erforderlich, Spitzenpegel und deren Anstiegsgeschwindigkeit zu berücksichtigen. Auch im Hinblick auf den Erwägungsgrund 9 Umgebungslärmrichtlinie sollten nicht nur die wenig wirksamen Mittelungspegel für eine effektive Kartierung verwendet werden, sondern ergänzende Indizes entwickelt werden.	...für die Erfassung maßgeblich sind, <u>dabei sind sowohl Ermittlungsverfahren, die Möglichkeiten zur Erfassung psychoakustischer Wirkungen einbeziehen als auch Spitzenpegel und deren Anstiegsgeschwindigkeit zu benennen.</u>
47p Abs. 2 Nr. 11	ergänzen	Es wird in der Umgebungslärmrichtlinie von Ruhe gesprochen, diese ist bisher nirgendwo definiert. Im Bereich der freien Landschaft sind zum Schutz der Erholungsfunktion Qualitätsziele und konkrete Standards für technisch-anthropogene Lärmeinwirkungen erforderlich, die die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der freien Landschaft und der Natur nicht wesentlich beeinträchtigen (etwa < 40 dB(A)). Darüber hinaus ist es auf Grund der Erkenntnisse im Naturschutz erforderlich, die Fauna wirksamer als bisher vor Lärm zu schützen. Bereits bei 50 dB zeigen sich deutliche Effekte: „Entlang stark befahrener Strassen nisten deutlich weniger Singvögel als in vergleichbaren Lebensräumen ohne Lärmbelastung. Nicht nur die Gesamtzahl an Vögeln, auch die Vielfalt an Arten wird durch Straßenlärm vermindert. Dabei ist die Wirkung des Lärms über Hunderte von Metern spürbar. In einer entsprechenden Untersuchung in den Niederlanden ist festgestellt worden, dass schon in den 1980er Jahren über ein Zehntel der Landesfläche von einer lärmbedingten Verarmung der Vogelwelt betroffen war. Auch andere Tiere meiden laute Zonen an Verkehrsadern: Feldheuschrecken verschwinden nach dem Bau von Strassen aus den angrenzenden Wiesen.“ (S. Ineichen, Biologe, Zürich)	„... für die Lärmminde- rungsplanung <u>sowohl in Ballungsräumen als auch außerhalb dieser gelten müssen, in denen störender und lästiger Schall fehlt, wo eine Erholung möglich ist und die den Anforderungen des Naturschutzes an eine weitgehend ungestörte Entwicklung der Fauna Rechnung tragen und mit welchen Instrumenten und Maßnahmen der erforderliche Schutz erreicht werden soll,</u> “

Paragraph Art. 1	Formulierung/ Inhalt	Kommentar, Begründung	Änderungsvorschlag (<u>Unterstreichungen</u>)
§ 47p Abs. 2 Ziffer 12	Ergänzung	<p>Dringend erforderliche, Rahmen setzende Bestimmung für die inhaltliche Ausgestaltung der Standards.</p> <p>„An Zielen orientieren“ ist deutlich zu schwach ausgedrückt; die Lang- und Kurzfristziele § 47f sind dadurch in Frage gestellt</p>	<p><u>Sie sind behördenverbindlich nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung festzulegen und müssen dem anzustrebenden hohen Schutzniveau entsprechen. Diese Werte sind auf den erholsamen Schlaf nachts auch bei geöffnetem Fenster, bei Tage auf die ungestörte Kommunikation im Wohn-Außen- und Innenbereich abzustellen, sollen die Konzentrationsfähigkeit bei entsprechenden Arbeiten wahren und die Aufenthalts- und Erlebnisqualität in der freien Landschaft und der Natur nicht beeinträchtigen sowie vor Belästigungen schützen.</u></p>