

20.01.97**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - AS - G - U - VP - Wizu **Punkt** der 708. Sitzung des Bundesrates am 31. Januar 1997

Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die
künftige Lärmschutzpolitik

KOM(96) 540 endg.; Ratsdok. 11419/96

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik (AS),
der Gesundheitsausschuß (G),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP) und
der Wirtschaftsausschuß (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
G 1. Der Bundesrat teilt die Auffassung, daß der von Verkehr, Industrie und Freizeitaktivitäten verursachte Lärm eines der wichtigsten Umweltprobleme darstellt.

EU
U
(bei Annahme entfällt Ziffer 3) 2. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Gemeinschaft, der Lärmbekämpfung einen höheren politischen Stellenwert einzuräumen und dabei ein gemeinsames Vorgehen von Gemeinschaft, Mitgliedstaaten, Regionen sowie lokalen Behörden anzustreben. Er sieht in dem Grünbuch einen ersten ermutigenden Schritt zur Aufstellung eines Programms, um die trotz aller bisherigen Bemühungen anwachsende Lärmbelastung insbesondere aus den Hauptlärmquellen (Straßenverkehr, Schienenverkehr und Luftverkehr) erfolgreich zu bekämpfen.

Ausgeliefert am 21. JAN. 1997

- G 3. Deshalb unterstützt der Bundesrat die Bemühungen der Kommission, der Lärmbekämpfung einen höheren politischen Stellenwert einzuräumen. Das vorgelegte Grünbuch mit dem darin dargelegten neuen Rahmen für eine EG-Lärmschutzpolitik stellt dazu einen ersten Schritt in die richtige Richtung dar.
- EU
U 4. Er stellt fest, daß die Gemeinschaft mit der Harmonisierung von Verfahren zur Erfassung der Lärmbelastung, der Überwachung, dem Austausch von Informationen und deren Bereitstellung für die Öffentlichkeit einen erfolgversprechenden ersten Weg vorgeschlagen hat.
- EU
U 5. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich, daß die Gemeinschaft mit der Harmonisierung von Verfahren zur Erfassung der Lärmbelastung dazu beitragen will, die Belastungssituation in den Mitgliedstaaten transparent und vergleichbar zu machen. In diesem Zusammenhang bittet er die Bundesregierung, bei der EU die Erfahrungen der Länder bei der Erfassung der Lärmbelastung mit Hilfe von Schallimmissionsplänen sowie der Aufstellung von Lärminderungsplänen in die bevorstehenden Beratungen mit einzubeziehen.
- EU
U 6. Der Bundesrat stellt fest, daß der Verkehrslärm zu den Umweltbelastungen zählt, von denen die Bevölkerung am häufigsten betroffen ist. Er weist in diesem Zusammenhang auf die
- sozialen (Entmischung der sozialen Schichten bis hin zur Stadtflucht und Verslummung von Stadtteilen),
 - ökonomischen (Wertminderung von Wohnungen und Grundstücken, Akzeptanzprobleme von Straßenbauvorhaben bis hin zu ihrer Verhinderung) und
 - vor allem auf die gesundheitlichen Auswirkungen (erhöhtes Herzinfarktrisiko)
- des Lärms hin.
- EU
U 7. Eine Weiterentwicklung der Lärmschutzpolitik durch die Gemeinschaft ist durch ein Bündel von Maßnahmen administrativer, technischer und planerischer Art zu erreichen. Dabei sind auch Synergien mit Energieeinsparung und Luftreinhaltung sowie Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit und Vereinfachung zu berücksichtigen. An erster Stelle muß eine bessere, geräuscharme Technik stehen; gleichzeitig ist Überzeugungsarbeit für ein ruhebewußtes Verhalten zu leisten.

- EU
U
8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in den weiteren Beratungen des Grünbuchs folgende Strategien zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms (10-Punkte-Programm) zu berücksichtigen:
- Emissionsminderung der Kraftfahrzeuge nach einem fortschrittlichen Stand der Technik
 - * baldige weitere Absenkung der Grenzwerte in Verbindung mit einem realitätsnahen Prüfverfahren für die Antriebs- und Rollgeräusche,
 - * verstärkte Forschungs- und Entwicklungsbemühungen zum Rollgeräusch mit dem Ziel, kurzfristig das vorhandene Minderungspotential auszuschöpfen und langfristig weit darüber hinausgehende Minderungen zu erreichen,
 - verstärkter Einsatz geräuscharmer Straßendecken und Weiterentwicklung insbesondere ihrer Haltbarkeit,
 - Einbeziehung der Geräuschemissionen in das Projekt der EU "Auto für Morgen" und ähnliche Projekte,
 - Lärmbilanzen für Verkehrskonzepte und -netze,
 - Minimierung und Bündelung des Verkehrs durch Ausbau des öffentlichen Verkehrs und mit regional- und bauleitplanerischen Mitteln,
 - Kumulierung der Geräusche von Straßen für die Festsetzung von Schutzmaßnahmen,
 - verstärkte Nutzung marktwirtschaftlicher Anreize,
 - Prüfung von Ruhezonekonzepten,
 - Integration von Lärmschutz und Photovoltaik an Straßen,
 - Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit.
- EU
U
9. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Erfassung und Bekämpfung der Lärmbelastung aus dem überregionalen Verkehr Aufgabe der Gemeinschaft bzw. deren Mitgliedstaaten sein muß. Allerdings sollte unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips die Erfassung lokaler Lärmquellen Aufgabe von Gebietskörperschaften bleiben.
- EU
U
10. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß bei der Bekämpfung des überregionalen Verkehrslärms Maßnahmen an der Quelle und am Verkehrsweg allein nicht mehr ausreichen. Regelungen der Gemeinschaft über die Verkehrsabläufe und deren Umstrukturierungen werden unumgänglich. So bittet der Bundesrat die

Bundesregierung, bei den weiteren konzeptionellen Beratungen über die künftige Lärmschutzpolitik der Gemeinschaft auch eine umweltschutzorientierte Verkehrspolitik zu erörtern, zu fördern und zu unterstützen. Hierzu gehören u.a.

- Förderung des Schienenverkehrs (z.B. Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, Lärmsanierung transeuropäischer Schienennetze)
- Einsatz von planerischen Instrumenten zur Verminderung der Lärmbelastungen (Raumplanung, Verkehrsplanung),
- verbindliche Regelungen für die Begrenzung des Nachtfluglärms.

EU
U 11. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Verringerung des Eisenbahnlärms besonders an bereits bestehenden, stark frequentierten Strecken ein dringendes Problem ist. Er weist darauf hin, daß technisch noch erhebliche Emissionsminderungspotentiale vorhanden sind. Insbesondere muß wegen der EU-länderübergreifenden Nutzung der Schienentransportmittel auf eine möglichst EU-weite gesetzliche Regelung der Lärmsanierung am bestehenden Zugmaterial, vorrangig im Güterverkehr, hingearbeitet werden.

EU
VP 12. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich das Bestreben der Kommission, den Einsatz von geräuscharmeren Flugzeugen zu unterstützen und innerhalb der Europäischen Gemeinschaften den Fluglärmschutz zu harmonisieren. Der Erfolg dieser Maßnahmen hängt jedoch in hohem Maße vom detaillierten Inhalt der vorgeschlagenen Regelungen ab.

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, die Länder frühzeitig in den Abstimmungsprozeß mit einzubeziehen.

Der Bundesrat hält einige der in dem Grünbuch vorgeschlagenen Regelungen für problematisch.

EU
VP 13. Insbesondere die vorgeschlagene, von ICAO abweichende Klassifizierung von Flugzeugtypen nur anhand der Betriebsgeräuschpegel wäre wenig geeignet, die bestehende Situation zu verbessern, wenn sie unabhängig vom Gewicht der Flugzeugtypen vorgenommen würde. Dies wäre sowohl angesichts der Kapazitätsprobleme der Flughäfen als auch im Hinblick auf die Gesamtlärmpegel an Flughäfen wenig sinnvoll.

EU
VP 14. Auch eine Rahmenrichtlinie über Flughafengebühren könnte - je nach Inhalt - zu erheblichen Problemen führen, wenn lokale Erfordernisse aufgrund von globalen Regelungen nicht mehr genügend berücksichtigt werden könnten.

EU
VP
Wi 15. Vorgaben zur Flächennutzungsplanung in der Umgebung von Flughäfen lehnt der Bundesrat ab. Ausreichender Lärmschutz kann insoweit ohne weiteres durch selbständige Flächennutzungsplanungen auf der Ebene der Mitgliedstaat-

ten gewährleistet werden. Gemeinschaftliche Vorgaben in diesem Bereich würden dem Subsidiaritätsprinzip nicht gerecht.

- EU
U
16. Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Kommission, zum Schutz der Bevölkerung in den Mitgliedstaaten die Rechtsvorschriften über Emissionsgrenzwerte für die im Freien verwendeten Maschinen zu vereinfachen und für eine große Zahl dieser Maschinen einzuführen. Die durchgängige Kennzeichnung aller lärmrelevanten Maschinen und Geräte mit dem garantierten Geräuschemissionswert wird aus der Sicht der Lärmbekämpfung für dringend erforderlich gehalten.
- EU
AS
17. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, daß die Bundesregierung darauf hinwirken muß, daß in der weiteren Entwicklung der Lärmschutzpolitik der Europäischen Gemeinschaften folgende Überlegungen Eingang finden:
- Eine zusammenfassende Darstellung der Lärmexposition und der Lärmbekämpfung ist nur unter Einschluß der Lärmsituation in der Arbeitswelt möglich.
 - In die Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Lärmeinwirkungen sind die Kosten für die berufsbedingten Lärmschwerhörigkeiten einzubeziehen.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, daß in künftigen Dokumenten die genannten Punkte aufgenommen werden.

Begründung (gegenüber dem Plenum):

Das Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaften betrachtet die Lärmbelastung der erwerbstätigen Bevölkerung nicht. Damit wird die Darstellung der Lärmbelastung und das globale Lärmbekämpfungskonzept unzulänglich. Die tägliche Lärmexposition von berufstätigen Personen wird vor allem durch die Lärmbelastung am jeweiligen Arbeitsplatz bestimmt. Auch die Lärmsituation der Umwelt ist ohne Berücksichtigung des Lärmanteils, der auf gewerbliche Tätigkeiten in Arbeitsstätten zurückzuführen ist, nur unzulänglich zu beschreiben.

Ziel muß es sein, daß diese Mängel in künftigen Dokumenten der EU vermieden werden.

- G
18. Der Bundesrat bedauert, daß im Grünbuch das Problem des Nachbarschaftslärms (öffentliche Musikveranstaltungen mit Lautsprecherwiedergabe - insbesondere in Diskotheken und bei Rockkonzerten) unberücksichtigt bleibt. Der Bundesrat sieht zur Vermeidung von Gesundheitsschäden durch laute Musik die

Notwendigkeit, bei künftigen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der einzelnen Geräuschquellen auch die Musikwiedergabegeräte einzubeziehen.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, daß z.B. in der von der Kommission angekündigten Rahmenrichtlinie die Normung automatischer Schallpegelbegrenzung bei transportablen Musikwiedergabegeräten (z.B. walkman©) und stationären Musikwiedergabegeräten geregelt wird.

EU
U

19. Diese Stellungnahme ist gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 EUZBLG maßgeblich zu berücksichtigen; das Vorhaben betrifft im Schwerpunkt Verwaltungsverfahren der Länder.