Bundesrat **Drucksache 528/00**
30.08.00

EU - G - U - Vk - Wi - Wo

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

KOM(2000) 468 endg.; Ratsdok. 10862/00

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820340, Telefax: 0228/3820344
ISSN 0720-2946

Übermittelt vom Bundesministerium für Finanzen am 30. August 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 26. Juli 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 918/96 = AE-Nr. 963958 und
Drucksache 17/00 = AE-Nr. 000050.

Drucksache 528/00

BEGRÜNDUNG

1. ZIELE UND INHALT DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

Ziel dieses Vorschlags ist die Schaffung eines gemeinsamen rechtlichen Rahmens der EU für die Bewertung und Bekämpfung der Belastung durch Umgebungslärm. Die Öffentlichkeit empfindet die Lärmbelastung trotz der Lärmemissionsvorschriften der EU und der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und der Lärmschutzmaßnahmen auf lokaler Ebene nach wie vor als großes Problem. Die bisherigen Rechtsvorschriften über Umgebungslärm untergliedern sich in zwei große Kategorien: EU-Rechtsvorschriften über den Schallleistungspegel verschiedener Produkte (Pkw, Lkw, Flugzeuge und Anlagen der Industrie), die im wesentlichen in Marktzugangsbestimmungen für die Konformitätsprüfung bestehen, und Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über zulässige Schallpegel für die Lärmbelästigung der Bevölkerung in ihrer privaten Umgebung. Im Grünbuch "Künftige Lärmschutzpolitik"[1] und in den Studien, auf denen es beruht, wurden die Merkmale und die Auswirkungen der Ansätze der EU und der Mitgliedstaaten analysiert. Aus der Analyse wurde der Schluß gezogen, daß die Wirkung insgesamt unzulänglich ist. Zur Verbesserung der Lage wurde folgendes als erste Maßnahme vorgeschlagen: "eine Richtlinie zur Harmonisierung der Verfahren zur Erfassung der Lärmbelastung und über den gegenseitigen Informationsaustausch. Der Vorschlag könnte Empfehlungen zur Erstellung von Lärmkarten und die Bereitstellung von Informationen über die Lärmbelastung für die Öffentlichkeit enthalten. Zu einem späteren Zeitpunkt könnten Zielwerte aufgestellt und Maßnahmen vorgeschrieben werden, um diese Zielwerte zu erreichen".

Wie in diesen Schlußfolgerungen gefordert, enthält dieser Richtlinienvorschlag die wesentlichen Elemente eines kohärenteren und wirksameren Ansatzes.

Erstens sollen die Lärmindizes und die Bewertungsmethoden für Umgebungslärm harmonisiert werden. Geräusche aus verschiedenen Quellen haben unterschiedliche Dosis-Wirkung-Relationen und können daher als unterschiedliche Störfaktoren eingestuft werden. Zweitens sollen anhand gemeinsamer Indizes und Bewertungsmethoden Lärmbelastungsinformationen in Form von 'Lärmkarten' zusammengetragen werden. Drittens sollen diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Auf der Grundlage von Lärmbelastungsinformationen werden auf lokaler Ebene Aktionspläne erstellt. Außerdem bilden sie die Grundlage für Zielvorgaben für eine Verbesserung der Lage auf Ebene der EU und für die Entwicklung einer Strategie sowie für Maßnahmen der EU. Die Richtlinie schreibt den Mitgliedstaaten vor, die geltenden oder geplanten Grenzwerte für die harmonisierten Indizes anzugeben. Europaweit einheitliche Grenzwerte sind nicht vorgesehen. Wenn die Mitgliedstaaten

---

[1] Grünbuch "Künftige Lärmschutzpolitik" KOM(96) 540 endg.

innerstaatliche Grenzwerte für jeden Störfaktor festgelegt haben und Lärmkarten und Aktionspläne veröffentlicht sind, werden sowohl die Öffentlichkeit als auch die Behörden in der Lage sein, Lärmsituationen, Ansätze und Fortschritte zu vergleichen. Die Kommission ist der Meinung, daß dies eine wichtige Grundlage für Verbesserungen ist.

2. GELTUNGSBEREICH

Schall kann von vielen verschiedenen Quellen ausgehen und in vielen verschiedenen Situationen von Menschen als Lärm empfunden werden. Bei Umgebungslärm, wie er in diesem Vorschlag definiert ist, handelt es sich um Schall, der durch Tätigkeiten der Menschen erzeugt (Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Luftverkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeit und Bautätigkeiten) und von der Bevölkerung in ihrer privaten Umgebung als Lärm empfunden wird (z.B. in Wohnungen und in deren Umgebung, in öffentlichen Parks, in Schulen).

Im Prinzip gilt dieser Vorschlag für alle Lärmarten, er konzentriert sich jedoch ausdrücklich auf den Straßenverkehrs-, den Eisenbahn- und Fluglärm im Umfeld von Flughäfen sowie Industrie- und Gewerbelärm. Er gilt nicht für Lärm, der von Tieren, von der Natur, von Nachbarn und von der vom Lärm betroffenen Person selbst verursacht wurde, sowie für den am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln wahrgenommenen Lärm.

3. BEGRÜNDUNG DES VORSCHLAGS

3.1. Auswirkung auf die Gesundheit

Umgebungslärm hat verschiedene Auswirkungen auf den Menschen[2]. Da es stark von der Empfindlichkeit des einzelnen abhängt, ob eine Person unter solchen Auswirkungen leidet, sollten sich Umgebungslärmstrategien auf wissenschaftliche Forschungsarbeiten stützen, die auf die unterschiedlichen Empfindlichkeiten eingehen.

Die erheblichste Auswirkung hinsichtlich der Anzahl der Betroffenen ist die sogenannte Belästigung, die mit strukturierten Feldstudien[3] ermittelt werden kann. Die Belästigung ruft spezielle Wirkungen hervor, es läßt Menschen beispielsweise die Fenster schließen, um eine Schlafstörung, Kommunikationsstörung, eine Störung beim Fernsehschauen oder Radio- bzw. Musikhören zu vermeiden. Hinzu kommen eine Reihe ernsthafter gesundheitlicher Auswirkungen wie Bluthochdruck, Streß, Herzinfarkt und Gehörschädigung, worunter ein kleinerer Teil der Bevölkerung leidet. Zudem beeinträchtigt Lärm die

---

2 "Guidelines for Community Noise", WHO, 2000.

3 "Exposure-response relations for transportation noise", H.M.E. Miedema und H. Vos, J. Acoust. Soc. Am. 104 (6), Dezember 1998, S. 3432-3444.

Lernfähigkeit von Kindern[4]. Menschen, die angeben, durch Lärm belästigt zu sein, haben eine niedrigere Lebensqualität. Das ist für mindestens 25 % der Bevölkerung in der EU der Fall. 5 bis 15 % der Bevölkerung in der EU leidet unter erheblichen lärmbedingten Schlafstörungen[5].

3.2. Wirtschaftliche Auswirkungen

Die aktuellen Schätzungen gehen von einem jährlichen wirtschaftlichen Schaden aufgrund von Umgebungslärm in der EU in Höhe von 13 bis 38 Mrd. EUR[6] aus. Die dazu beitragenden Faktoren sind der Hauspreisverfall, Arztkosten, Beeinträchtigung der Flächennutzungsmöglichkeiten und Kosten verlorener Arbeitstage. Trotz einiger Unwägbarkeiten kann der Schaden jedes Jahr mit Sicherheit auf einen Betrag in zweistelliger Milliardenhöhe beziffert werden.

3.3. Folgen eines Nichttätigwerdens

Ein Nichttätigwerden bedeutet, daß sich die Kohärenz und Wirksamkeit des Lärmschutzes in der Gemeinschaft nicht verbessern und daß sich das Lärmproblem weiter verschärfen würden. Darüber hinaus würden aufgrund des Bevölkerungswachstums, der Verkehrszunahme, einschließlich der Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs, in Zukunft Lärmschutzmaßnahmen teuerer. Es würde auch bedeuten, daß sich der beeinträchtigte Gesundheitszustand von rund 100 Mio. Menschen in der EU nicht verbessert.

3.4. Verbindung zu anderen Umweltprogrammen, -strategien und -maßnahmen

Der Rat verabschiedete 1999 eine Strategie zur Berücksichtigung der Umweltschutzbelange in der Verkehrspolitik. Darin wird der Lärm des Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehrs als eines der Probleme herausgestellt, die am dringendsten gelöst werden müssen. Die Mitteilung Luftverkehr und Umwelt[7] enthält Empfehlungen zur Harmonisierung der Lärmindizes und der Bewertungsmethoden für den Lärm von Flugzeugen und verweist auf die geplante Rahmenrichtlinie über Umgebungslärm. Der Mechanismus für die Verkehrs- und Umweltberichterstattung (TERM)[8] sieht einen Indikator "Belästigung der Bevölkerung durch Verkehrslärm" in der Gruppe "Umweltfolgen des Verkehrs" vor und hat gezeigt, daß keine harmonisierten Methoden oder Daten zur Verfügung stehen.

---

4 "Noise Exposure and Public Health", W. Passchier-Vermeer und W.F. Vermeer, Environmental Health Perspectives, Band 108, Beilage vom 1. März 2000.

5 "Study related to the preparation of a communication on a future EC Noise Policy, Final Report", J. Lambert und M. Vallet, LEN Bericht Nr. 9420, Dezember 1994.

6 Grünbuch "Künftige Lärmschutzpolitik" und eine Schwerpunktstudie der GD Umwelt, die sich auf Angaben der Fachliteratur stützt.

7 KOM(1999) 640/3.

8 Beschluß Nr. 2179/98/EG vom 24. September 1998.

Dieser Richtlinienvorschlag ähnelt in wichtigen Elementen dem Inhalt der Richtlinie über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität[9]: die Erhebung von Daten in Ballungsräumen; Aktionspläne; angemessene Information der Öffentlichkeit; Verbesserung der Berechnungs- und Meßmethoden; Erhebung von Daten und Berichterstattung der Kommission. Der Vorschlag ergänzt somit die Richtlinie über Luftqualität, wobei sie einen weiteren, besonders für die städtische Umwelt wichtigen Umweltaspekt behandelt. Der Vorschlag geht zusätzlich auf verschiedene andere Aspekte ein wie den Lärmschutz in einer ländlichen Umgebung und den Schutz verhältnismäßig ruhiger Gebiete.

Im Hinblick auf Industrie- und Gewerbelärm enthält die Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung die allgemeine Verpflichtung, daß bei sämtlichen Anlagen, die unter Anhang I fallen, alle geeigneten Vorsorgemaßnahmen gegen Umweltverschmutzungen - einschließlich durch Lärm - getroffen werden, insbesondere durch den Einsatz der besten verfügbaren Techniken. Die Verpflichtung soll spätestens im Jahr 2007 durch ein System anlagenspezifischer Genehmigungen erfüllt werden, in denen Emissionsgrenzwerte und/oder äquivalente technische Maßnahmen niederlegt sind. Darüber hinaus enthalten die Genehmigungen geeignete Anforderungen für die Überwachung der Emissionen und eine Verpflichtung der zuständigen Behörde, die nötigen Daten zur Prüfung der Einhaltung der Genehmigungsauflagen zu liefern.

4. TÄTIGKEIT DER EU UND SUBSIDIARITÄT

Ziel des Vorschlags ist, die Gesundheit und das Wohlergehen der Öffentlichkeit vor den gesundheitsschädlichen Auswirkungen der Umweltverschmutzung zu schützen. Damit steht er im Einklang mit den Zielen des Artikels 175 des EG-Vertrags. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten sind gemeinsam zuständig. Einige Aspekte lassen sich am besten auf Ebene der EU, andere auf mitgliedstaatlicher und lokaler Ebene regeln.

In den Zuständigkeitsbereich der EU im Bereich des Schutzes vor Umgebungslärm fallen die Einführung gemeinsamer Indizes, Berechnungs- und Meßmethoden für die Lärmbelastung, die Überwachung der Lärmbelastung in der EU und die Entwicklung einer Strategie der EU zur Verbesserung der Lage, zum Informationsaustausch sowie für Rechtsvorschriften über Geräuschemissionen.

Was Grenzwerte, Lärmkarten, die Information der Öffentlichkeit und die Verwendung zusätzlicher Indizes angeht, sieht der Vorschlag andererseits lediglich Mindestanforderungen, Leitlinien oder allgemeine Ziele vor. Die Mitgliedstaaten müssen auf dieser Grundlage dann ihre eigenen Methoden und Ansätze entwickeln. In bestimmten Fragen könnte die Kommission gegebenenfalls die

---

[9] Richtlinie 96/62/EG, ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55, über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität.

Mitgliedstaaten durch die Veröffentlichung von Leitlinien oder durch die Entwicklung europäischer Normen unterstützen.

Die derzeit geltenden Rechtsvorschriften der EU über Umgebungslärm beschränken sich auf die Lärmemission von Straßenfahrzeugen, Flugzeugen, Zugmaschinen und verschiedenen Maschinentypen an der Quelle[10]. Verschiedene Vorschläge für weitere Rechtsvorschriften werden zur Zeit im Rat und im Europäischen Parlament erörtert. Insofern Produktnormen zur Begrenzung des Umgebungslärms erforderlich sind, sind gemeinsame Meß- und Bewertungsmethoden für eine wirksame Gestaltung entsprechender Maßnahmen von grundlegender Bedeutung.

5. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNG VON PARTNERN

1999 wurden verschiedene Arbeitsentwürfe im Lenkungsausschuß für die Politik zur Bekämpfung des Umgebungslärms' der Kommission diskutiert, in der sämtliche Mitgliedstaaten, Verbände verschiedener NRO, die Industrie (Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehr, Maschinenbau), Netze von Gebietskörperschaften und die Dienststellen der Kommission vertreten sind. Der Lenkungsausschuß unterstützte den Vorschlag in seinen Grundsätzen. Er sprach sich dafür aus, daß der Vorschlag auf den Schutz ruhigerer und ländlicher Gebiete (die ersten Entwürfe konzentrierten sich auf laute städtische Gebiete) ausgedehnt werden sollte. Die Meinungen zu den Aktionsplänen und zur Frage der EU-Ziele und -Strategien gingen etwas auseinander. Besonderer Wert wurde auf verhältnismäßig ruhige Gebiete und auf die Ausarbeitung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen gelegt.

6. KOSTEN DER ANWENDUNG

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es nicht möglich, die Kosten und den Nutzen der Anwendung der Richtlinie genau einzuschätzen: ausschlaggebend für diese Kosten sind die von den Mitgliedstaaten festgelegten Zielvorgaben und die Aktionspläne und Strategien, die auf lokaler und nationaler Ebene entwickelt werden.

---

[10] Kraftfahrzeuge und Auspuffvorrichtungen (70/157/EWG, 73/350/EWG, 77/212/EWG, 81/334/EWG, 84/372/EWG, 84/424/EWG, 89/491/EWG, 92/97/EWG, 96/20/EG, 1999/101/EG); zwei- und dreirädrige Fahrzeuge und ihre Auspuffvorrichtungen (70/157/EWG, 96/20/EG); landwirtschaftliche Zugmaschinen (74/151/EWG, 82/890/EWG, 88/410/EWG, 97/54/EG, 98/38/EG); Flugzeuge (80/51/EG, 89/629/EWG, 92/14/EWG); Baumaschinen und Baugeräte (79/113/EWG); Motorkompressoren (84/533/EWG); Turmdrehkräne (84/534/EWG); Schweißstromerzeuger (84/535/EWG); Kraftstromerzeuger (84/536/EWG); handbediente Betonbrecher und Abbau-, Aufbruch- und Spatenhämmer (84/537/EWG); Rasenmäher (84/538/EWG); Hydraulikbagger, Seilbagger, Planiermaschinen, Lader und Baggerlader (86/662/EWG).

Ein Kostenelement, das eingehend untersucht wurde, sind die Kosten der Ausarbeitung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Ballungsräume[11]. Aus einer entsprechenden Studie ergab sich, daß sich die Kosten der Ausarbeitung von Lärmkarten je nach den jeweiligen Gegebenheiten zwischen 0,15 EUR und 2 EUR pro Einwohner liegen. Die Gesamtkosten der Ausarbeitung der ersten Lärmkarten für Ballungsräume werden auf 50 bis 75 Mio. EUR jährlich geschätzt, was einem Betrag von 10 bis 15 Mio. EUR pro Jahr entspricht. Für die Aktionspläne liegen keine Angaben vor, man kann jedoch davon ausgehen, daß die Kosten in der gleichen Größenordnung liegen. Gemeinsame Indikatoren sowie Meß- Bewertungsmethoden ermöglichen gewisse Kosteneinsparungen bei der Messung und bei der Verwendung von Lärminformationen. Verschiedene Mitgliedstaaten und Städte haben bereits Lärmkarten und Aktionspläne eingeführt, und die Kosten der Ausarbeitung neuer Lärmkarten und Aktionspläne sind in diesem Fall niedriger als bei den ersten Lärmkarten und Aktionsplänen. Daher könnten sich die durch die vorgeschlagene Richtlinie verursachten zusätzlichen Kosten auf 10 bis 20 Mio. EUR belaufen.

Die Lärmkarten und Aktionspläne für Hauptverkehrsstraßen und -eisenbahnstrecken sind im Vergleich zu denen für Ballungsräume einfacher auszuarbeiten und erfassen eine kleinere Anzahl an Wohnungen und Einwohnern. Zudem sind Lärmkarten, die Ausweisung von Lärmschutzzonen sowie Aktionspläne in rund der Hälfte der Mitgliedstaaten bereits gang und gäbe. Daher dürften sich die zusätzlichen Kosten in einer ähnlichen Höhe bewegen wie die für Ballungsräume.

Die Kosten der Ausarbeitung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Flughäfen werden von deren Größe abhängen und dürften zwischen 50 000 und 2 Mio. EUR liegen. Die Kosten für insgesamt 150 Flughäfen zusammengenommen dürften sich auf bis zu 15 Mio. EUR jährlich belaufen. In Anbetracht der Tatsache, daß für viele Flughäfen Lärmkarten und Aktionspläne in irgendeiner Form bereits vorgeschrieben sind, belaufen sich die zusätzlichen Kosten auf höchstens 10 Mio. EUR im Jahr.

Insgesamt dürften sich die zusätzlichen Kosten für Lärmkarten und Aktionspläne im Jahr im Zuge der vorgeschlagenen Richtlinie auf 30 bis 40 Mio. EUR im Jahr belaufen und machen damit nur einen Bruchteil des jährlich durch Umgebungslärm verursachten Schadens aus.

Längerfristig dürfte die vorgeschlagene Richtlinie dazu führen, daß sich kostengünstigere Ansätze durchsetzen, die Verursacher zur Kasse gebeten werden und weniger öffentliche Mittel ausgegeben werden.

---

11 "Cost study on noise mapping and action planning", COWI-Bericht P-44581-W, 1999.

7. WISSENSCHAFTLICHE UND TECHNISCHE GRUNDLAGE

7.1. Arbeitsgruppen

Ein Lenkungsausschuß und verschiedene Arbeitsgruppen mit Vertretern der Mitgliedstaaten, Gebietskörperschaften, NRO, Industrie, WHO und Normenorganisationen haben die Kommission bei der Ausarbeitung der Richtlinie unterstützt und dürften dies auch in Zukunft tun.

7.2. Indizes und Auswirkungen

Im Vorschlag werden zwei Lärmindizes, der L_{den} und der L_{night}, definiert. Diese wurden von der Arbeitsgruppe "Indizes"[12] empfohlen und vom Lenkungsausschuß befürwortet.

Der wichtigste Lärmindex ist der Tag-Nacht-Abend-Pegel L_{den} in Dezibel. Er ist ein Indikator für die "Belästigung". Der L_{den}-Index wird in manchen Mitgliedstaaten bereits für Fluglärm angewandt. Der Wert des Indexes steht in engem Zusammenhang mit dem des Tag-Nacht-Pegels L_{dn}, der in den USA häufig verwendet wird und auch in einigen Mitgliedstaaten für den Fluglärm angewandt wird.

Zur Verbesserung des Schutzes der Hauptruhezeiten, also der Nacht, schlägt die Kommission auf Empfehlung des Lenkungsausschusses den "Nachtlärmindex L_{night}" vor. Sinkt der Wert dieses Indexes, bedeutet dies eine verminderte Schlafstörung und eine Verminderung bestimmter anderer Auswirkungen.

In Verbindung mit Dosis-Wirkung-Relationen kann mit dem L_{den} und dem L_{night} vorhergesagt werden, inwieweit sich die Bevölkerung, die einer Dauerlärmbelastung ausgesetzt ist, belästigt fühlt und nach eigenen Angaben unter Schlafstörung leidet. Diese Indizes eigenen sich für die Planung und für einen gemeinsamen Ansatz für Wohngebiete, Städte und größere Gebiete. Dabei können sie auch für einzelne Wohnungen angewandt werden. Sie eignen sich nicht für vorübergehende Situationen, die oft zu Beschwerden Anlaß geben.

Die Belästigung (und die angegebene Schlafstörung) läßt sich durch spezielle Feldstudien feststellen. Solche Feldstudien wurden bereits in großem Umfang durchgeführt. Eine Arbeitsgruppe der ISO[13] arbeitet derzeit an einer internationalen Norm für Feldstudien zur Lärmbelästigung, die dazu beitragen wird, die Qualität von Daten in Zukunft weiter zu verbessern.

---

12 Positionspapier über Lärmindizes der EU, 27. August 1999.

13 ISO/TC43/SC1/WG49.

7.3. Berechnungs- und Meßmethoden

Der Wert der Lärmindizes läßt sich entweder durch Messung oder Berechnung bestimmen. In der Regel können Indizes für Dauerlärm, wie der L_{den} und der L_{night}, leichter und kostengünstiger errechnet statt gemessen werden. Für Vorhersagen kommen überhaupt nur Berechnungsmethoden in Frage.

Keine der derzeit in den Mitgliedstaaten verwendeten Berechnungsmethoden genügt den Anforderungen für moderne harmonisierte Methoden[14].

Für den Übergangszeitraum schlägt die Kommission vor, daß die Mitgliedstaaten entweder ihre bereits eingeführten Berechnungsmethoden beibehalten (angepaßt an die Definitionen der EU-Lärmindizes) oder eine empfohlene existierende Methode verwenden (ebenfalls an die Definitionen der EU-Lärmindizes angepaßt). Im Prinzip ist die Messung des L_{den} und des L_{night} durch deren Definitionen festgelegt. Anhaltspunkte für die Messungen geben zwei ISO-Normen[15].

8. BESTIMMUNGEN DES VORSCHLAGS

Artikel 175 EG-Vertrag ist Rechtsgrundlage für den Vorschlag, da das Ziel der Richtlinie die Erhaltung und den Schutz der Umwelt und die Verbesserung ihrer Qualität sowie den Schutz der menschlichen Gesundheit und des Wohlergehens betrifft.

Ausführlich sind die einzelnen Bestimmungen des Vorschlags in Anhang I dargelegt. Eine Übersicht über die im Vorschlag vorgesehenen Fristen ist in Anhang II enthalten.

---

14 Dem Bericht der Arbeitsgruppe "Berechnung und Messung" von 1999 zufolge besteht eine der Anforderungen darin, daß eine Änderung der Quellenmerkmale (anderer Pkw-Typ, anderer Flugzeugtyp) keinen Einfluß auf die Qualität des Übertragungsmodells haben darf. Eine weitere Anforderung ist eine größere Genauigkeit der Vorhersagen, was Abschirmungen (Lärmschutzwände und -wälle), Witterungseinflüsse, topographische Merkmale und verschiedene andere Situationen anbelangt. Die Arbeitsgruppe hat damit begonnen, solche Methoden zu entwickeln. Dies wird beträchtliche Zeit in Anspruch nehmen (mindestens 4 Jahre). Für die empfohlenen vorhandenen Methoden hält sich die Kommission an die Empfehlung der Arbeitsgruppe 3, die im Positionspapier über vorläufige Berechnungsmethoden enthalten ist (erscheint voraussichtlich im Juli/August 2000). Die Kommission sollte diese Methoden in geeigneter Form veröffentlichen.

15 ISO 1996-2:1987 sowie ISO 1996-1: 198/2.

ANHANG I
Bestimmungen des Vorschlags

1. Ziele (Artikel 1)

Ziel des Vorschlags ist ein gemeinsamer Ansatz zur Bekämpfung von Umgebungslärm. Dieser gemeinsame Ansatz umfaßt drei Hauptbestandteile: Bewertung durch gemeinsame Methoden, Information und geeignete Maßnahmen.

2. Geltungsbereich (Artikel 2)

Ziel der Richtlinie ist der Schutz der Bevölkerung in der EU in ihrer privaten Umgebung vor unerwünschtem Lärm, der beispielsweise vom Verkehr und von anderen mechanischen Quellen ausgeht.

In städtischen Gebieten wird die Richtlinie für die meisten Bereiche mit Ausnahme derjenigen gelten, die ausschließlich für gewerbliche oder industrielle Zwecke verwendet werden. Daher kann man davon ausgehen, daß zahlreiche Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms in manchen Fällen auch Arbeitsplätzen, z. B. Bürogebäuden, zugute kommen.

3. Begriffsbestimmungen (Artikel 3)

Die Begriffsbestimmung für 'Ballungsraum' entspricht im wesentlichen der in der Luftqualitätsrichtlinie (96/62/EG); lediglich die Einwohnerzahl beträgt in diesem Vorschlag 100 000.

Die Begriffe 'Hauptverkehrsstraßen', 'Haupteisenbahnstrecken' und 'Großflughäfen' sind so definiert, daß ein wesentlicher Teil der Lärmbelastung durch grenzüberschreitende, nationale und regionale Verkehrssysteme erfaßt ist. Die Begriffsbestimmung für 'Hauptverkehrsstraßen' erfaßt sämtliche verkehrsreichen regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Straßen.

4. Anwendung und Zuständigkeit (Artikel 4)

Die Mitgliedstaaten haben festzulegen, welche Stellen für die Anwendung der verschiedenen Teile des Vorschlags zuständig sind, und haben die Öffentlichkeit sowie die Kommission zu informieren. Die Mitgliedstaaten haben zudem die Genauigkeit der Bewertungsergebnisse zu gewährleisten.

5. Lärmindizes und ihre Anwendung (Artikel 5 in Verbindung mit Anhang I)

L_{den} und L_{night} sind die beiden Lärmindizes, die im Rahmen der EU-Lärmschutzpolitik, in neuen Vorschriften über die Ausarbeitung von Lärmkarten, die akustische Planung und die Ausweisung von Lärmschutzzonen sowie bei der Änderung geltender Rechtsvorschriften über die Ausarbeitung von Lärmkarten, die akustische Planung und die Ausweisung von Lärmschutzzonen

zu verwenden sind. Der Vorschlag sieht vor, daß beide Lärmindizes in allen angeführten Fällen zu bestimmen sind.

Für die Einführung von Lärmindizes in geltenden Rechtsvorschriften wurde keine Frist festgelegt. Die Mitgliedstaaten können somit einen geeigneten Zeitpunkt bestimmen.

Spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie teilen die Mitgliedstaaten der Kommission mit, welche Grenzwerte sie für die beiden Lärmindizes anstreben oder erwarten. Die Dienststellen der Kommission werden voraussichtlich eine Übersicht veröffentlichen.

6. Bewertungsmethoden (Artikel 6 in Verbindung mit Artikel 12, Anhang II und Anhang VI)

Berechnungsmethoden zur Bestimmung des Wertes der Lärmindizes sind sehr wichtige Bestandteile der Bewertung. Der Vorschlag sieht zwei Phasen vor:

1. einen Übergangszeitraum, in dem entweder die (angepaßten) nationalen Methoden oder empfohlene Methoden verwendet werden.

2. eine zweite Phase, in der gemeinsame zeitgemäße Methoden verwendet werden und in der Anhang II geändert wird.

Im Übergangszeitraum können die Wirkungen durch vorläufige Dosis-Wirkung-Relationen bestimmt werden, die in den vorläufigen Positionspapieren der Arbeitsgruppe Dosis/Wirkung veröffentlicht oder von dem Mitgliedstaat festgelegt wurden. In der zweiten Phase werden die Dosis-Wirkung-Relationen des Anhangs II angewandt, und die Vergleichbarkeit und Genauigkeit der Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen werden verbessert.

7. Lärmkarten (Artikel 7)

Der Vorschlag sieht vor, daß spätestens 3 Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie Lärmkarten für große Ballungsräume (mehr als 250 000 Einwohner), für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen ausgearbeitet werden müssen. Fünf Jahre später, wenn auch kleinere Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern einbezogen werden, soll die Maßnahme wiederholt werden. Rund 20 % der Bevölkerung der EU lebt in großen Ballungsräumen. Schätzungen zufolge wird die Ausarbeitung von Lärmkarten die Gebiete in der Nähe von Straßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen weitere 10 bis 20 % der Bevölkerung erfassen. In der zweiten Phase, wenn kleinere Ballungsräume und Gebiete mit niedrigeren Lärmpegeln in der Nähe von Straßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen einbezogen werden, wird sich der Anteil der Bevölkerung, für den Lärmkarten zu erstellen sind, auf rund 50 % erhöhen.

8. Aktionspläne (Artikel 8)

Aktionspläne sind spätestens ein Jahr nach der Frist für die Erstellung der Lärmkarten auszuarbeiten. Die Mindestanforderungen für diese Aktionspläne sind in Anhang V enthalten.

Ob ein Überschreiten der nationalen Grenzwerte Maßnahmen nach sich zieht, hängt von den innerstaatlichen Rechtsvorschriften, den Prioritäten und den finanziellen Möglichkeiten der zuständigen Behörde und vom Einfluß der Öffentlichkeit ab. Letzterer wird durch Artikel 9 gefördert.

9. Information der Öffentlichkeit (Artikel 9)

Die Information der Öffentlichkeit ist ein zentrales Element des Vorschlags. Die zuständigen Behörden sind verpflichtet, die Öffentlichkeit in verschiedenen Phasen zu informieren. Die Lärmkarten und Aktionspläne werden spätestens zwei Monate nach ihrer Genehmigung veröffentlicht. Die Veröffentlichung soll vor allem im Internet oder auf anderen On-line-Trägern erfolgen.

10. Erhebung von Daten auf der Ebene der Mitgliedstaaten und der EU (Artikel 10)

Die Kommission schlägt vor, daß die Lärmkarten und Aktionspläne zunächst in den Mitgliedstaaten gesammelt und dann an die Kommission weitergeleitet werden, die eine Datenbank einrichtet und Kurzberichte veröffentlicht.

11. Überprüfung und Berichterstattung (Artikel 11)

Artikel 11 verbindet die regelmäßige Berichterstattung mit der Überwachung und Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung der Lage. Es könnten Ziele festgelegt werden, die beispielsweise in der Verringerung der Anzahl von Personen, die von Lärm aus bestimmten Quellen betroffen sind, bestehen. Diese Ziele sollten hinsichtlich des Kostenwirksamkeitsverhältnisses realistisch sein. Zudem sind politische Aspekte zu berücksichtigen. Bei der Bewertung des Nutzens von Lärmschutzzielen der Gemeinschaft und bei der Umsetzung von Strategien wird auch der Nutzen in Bereichen, die nicht unter diese Richtlinie fallen, wie in Büroräumen, berücksichtigt.

12. Anpassungen (Artikel 12) - Der Vorschlag

Der Vorschlag sieht vor, daß die Kommission nach dem Verfahren des Beschlusses 1999/468/EG die Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anpaßt.

13. Ausschuß (Artikel 13)

Der Vorschlag sieht einen Regelungsausschuß im Sinne des Beschlusses 1999/468/EG vor.

Positionspapiere von Arbeitsgruppen könnten als Grundlage für die Vorschläge der Kommission für Leitlinien für die Anwendung der Richtlinie und für die Änderung der Anhänge dienen.

14. Bewertung (Artikel 14)

Eine erste Bewertung der Richtlinie soll 7 Jahre nach ihrem Inkrafttreten vorgenommen werden.

15. Umsetzung in innerstaatliches Recht (Artikel 15)

Der Vorschlag sieht eine Frist von 18 Monaten zur Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht vor, da Überschneidungen mit bereits vorhandenen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten zu erwarten sind.

16. Inkrafttreten (Artikel 16)

Standardartikel.

17. Adressaten (Artikel 17)

Standardtext.

18. Anhang I (Lärmindizes)

Dieser Anhang enthält die Einzelheiten zu den beiden Hauptlärmindizes (L_{den} und L_{night}) und legt deren Anwendungsbereiche fest. In Sonderfällen könnten zusätzliche Indizes angebracht sein, deren Verwendung den Mitgliedstaaten freigestellt ist[16].

19. Anhang II (Bewertungsmethoden)

Dieser Anhang behandelt die drei Elemente der Bewertungsmethoden. Bei den ersten beiden handelt es sich um die Methoden zur Messung und Berechnung des Wertes der Lärmindizes an bestimmten Orten. Das dritte Element besteht in den Dosis-Wirkung-Relationen. Der Vorschlag sieht vorläufige Berechnungs- und Meßmethoden vor und legt noch keine Dosis-Wirkung-Relationen fest. Die Auswahl der vorläufigen Berechnungs- und Meßmethoden wurde auf der Grundlage eines Positionspapiers einer Arbeitsgruppe getroffen[17].

---

16 Die Mitgliedstaaten und andere Interessengruppen haben deutlich gemacht, daß eine weitere Vereinheitlichung in diesem Bereich notwendig ist. Das könnte beispielsweise durch europäische Normen erreicht werden, die auf freiwilliger Basis verwendet werden können. Die Kommission hat eine Arbeitsgruppe beauftragt, ein Positionspapier zu dieser Frage auszuarbeiten.

17 Positionspapier zu den vorläufigen Berechnungs- und Meßmethoden, voraussichtliches Erscheinungsdatum Juli/August 2000.

Die Messung des L_{den} und des L_{night} ist im allgemeinen schwieriger sowie zeit- und kostenaufwendiger als die Berechnung. Daher spielt die Berechnung in der Praxis eine übergeordnete Rolle.

20. Anhang III (Software für Lärmkarten)

Anhang III enthält die vorläufigen Mindestanforderungen für die Lärmkartensoftware. Eine spätere Änderung dieses Anhangs ist vorgesehen. Er soll dann nähere Einzelheiten zu den Anforderungen und zur Qualitätskontrolle der Lärmkartensoftware enthalten.

21. Anhang IV (Anforderungen an Lärmkarten)

Dieser Anhang enthält Mindestanforderungen für Lärmkarten. Die Kommission hat nicht vor, das Format der nationalen und lokalen Lärmkarten zu vereinheitlichen.

22. Anhang V (Aktionspläne)

Anhang V enthält Mindestanforderungen für Aktionspläne. Geplant ist, daß die Kommission zur Unterstützung der örtlichen, regionalen und nationalen Behörden Leitlinien ausarbeitet.

23. Anhang VI (der Kommission zu übermittelnde Angaben)

Anhang VI beschreibt, welche zusammengefaßten Informationen aus den Lärmkarten für eine Übersicht der EU über die Lärmsituation und deren Auswirkung auf die Gesundheit erforderlich sind. Denn es wäre nicht sinnvoll, der Kommission die ausführlichen Daten aus den Lärmkarten und Aktionsplänen zu übermitteln. Im Übergangszeitraum sind die Berechnungs- und Meßmethoden nicht genau genug, um zuverlässige Informationen über niedrige Werte der Lärmindizes erhalten zu können, und die Brandbreite von Lärmpegeln ist daher begrenzt. Sobald gemeinsame moderne Methoden zur Verfügung stehen, kann die Bandbreite ausgeweitet werden.

Erforderlich sind Informationen über die Anzahl von Wohnungen mit besonderer Schalldämmung und von Wohnungen mit einer verhältnismäßig ruhigen Fassade. Durch die Anwendung der speziellen Dosis-Wirkung-Relationen, die für diese Fälle definiert werden, können dann die gesundheitlichen Auswirkungen sachgerecht bewertet werden. Werden diese Relationen nicht berücksichtigt, sind bei der Bewertung der Auswirkungen erhebliche Fehler zu erwarten.

ANHANG II
Planung und Fristen

Im folgenden sind die im Vorschlag vorgesehenen Fristen für den Abschluß von Maßnahmen in einer Übersichtstabelle aufgeführt.

Umsetzung in innerstaatliches Recht

Frist	Gegenstand	Artikel oder Anhang
1.7.2003	– Übermittlung der Liste der zuständigen Behörden und Stellen an die Kommission und Veröffentlichung der Liste	Artikel 4
	– Benachrichtigung der Kommission über die Grenzwerte	Artikel 5 Absatz 3
	– Übermittlung der Liste von großen Ballungsräumen, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen an die Kommission	Artikel 7 Absatz 1
	– Richtlinie umgesetzt	Artikel 13 Absatz 1
1.1.2009	– Übermittlung der Liste kleiner Ballungsräume an die Kommission	Artikel 7 Absatz 2

Lärmkarten

Frist	Gegenstand	Artikel oder Anhang
1.1.2005	– Genehmigte Karten für sämtliche großen Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen	Artikel 7 Absatz 1
1.3.2005	– Veröffentlichung der Lärmkarteninformationen auf lokaler Ebene	Artikel 9 Absatz 1
1.4.2005	– Übermittlung der Zusammenfassung der Lärmkarten an die Kommission	Artikel 10 Absatz 2
1.1.2010	– Erste Lärmkarten für Ballungsräume mit 100 000 bis 250 000 Einwohnern	Artikel 7 Absatz 2
	– Zweite Lärmkarten für große Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen	Artikel 7 Absatz 5
1.3.2010	– Veröffentlichung der Lärmkarteninformationen auf lokaler Ebene	Artikel 9 Absatz 1
1.4.2010	– Übermittlung der Zusammenfassung der Lärmkarten an die Kommission	Artikel 10 Absatz 2

Aktionspläne

Frist	Gegenstand	Artikel oder Anhang
1.1.2006	– Genehmigte Aktionspläne für sämtliche großen Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen	Artikel 8 Absatz 1
1.3.2006	– Veröffentlichung der Aktionspläne auf lokaler Ebene	Artikel 9 Absatz 2
1.4.2006	– Übermittlung der Zusammenfassung der Aktionspläne an die Kommission	Artikel 10 Absatz 3
1.1.2011	– Erste Aktionspläne für Ballungsräume mit 100 000 bis 250 000 Einwohnern – Zweite Aktionspläne für große Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen	Artikel 8 Absatz 2 Artikel 8 Absatz 4
1.3.2011	– Veröffentlichung der Aktionspläne auf lokaler Ebene	Artikel 9 Absatz 2
1.4.2011	– Übermittlung der Zusammenfassung der Aktionspläne an die Kommission	Artikel 10 Absatz 3

Kommission

Frist	Gegenstand	Artikel oder Anhang
1.7.2003	– Leitlinien für die vorläufigen Berechnungs- und Meßmethoden	Anhang II
1.4.2007	– Erster Kurzbericht der EU über Lärmkarten und Aktionspläne	Artikel 10 Absatz 3
1.1.2008	– Bericht an den Rat und das Europäische Parlament	Artikel 11
1.1.2009	– Erster Bewertungsbericht über die Anwendung der Richtlinie	Artikel 14

2000/0194(COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag[4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Gemeinschaftspolitik muß ein hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveau gewährleisten, und eines der konkreten Ziele dieser Politik ist der Lärmschutz. Im Grünbuch über die künftige Lärmschutzpolitik[5] bezeichnet die Kommission Umgebungslärm als eines der größten lokalen Umweltprobleme in Europa.

(2) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 10. Juni 1997 zum Grünbuch "künftige Lärmschutzpolitik"[6] seine Zustimmung dazu bekundet und gefordert, daß die konkreten Maßnahmen in Form einer Rahmenrichtlinie zur Verringerung der Lärmbelastung festgelegt werden; des weiteren hat es darin festgestellt, daß verläßliche und vergleichbare Daten über die Situation in bezug auf die einzelnen Lärmquellen fehlen.

---

1 ABl. C ....
2 ABl. C ....
3 ABl. C ....
4 ABl. C ....
5 KOM(96) 540 endg. vom 4. November 1996.
6 ABl. C 200 vom 30.6.1997, S. 28.

(3) Dem in der Mitteilung vom 1. Dezember 1999[7] betreffend Luftverkehr und Umwelt enthaltenen Vorschlag eines gemeinsamen Lärmindexes sowie einer gemeinsamen Methodik zur Fluglärmberechnung und -messung im Umfeld von Flughäfen sollte in dieser Richtlinie voll und ganz Rechnung getragen werden.

(4) Die Schallemissionen verschiedener Erzeugnisse sind bereits durch die Richtlinie 86/188/EWG des Rates vom 12. Mai 1986 über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Lärm am Arbeitsplatz[8], geändert durch die Richtlinie 98/24/EG[9], der Schallschutz in Wohnungen durch die Richtlinie 89/106/EWG des Rates vom 21. Dezember 1988 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Bauprodukte[10], geändert durch die Richtlinie 93/68/EWG[11], geregelt. Der Lärm in Verkehrsmitteln und der durch Haushaltstätigkeiten verursachte Lärm fallen nicht unter diese Richtlinie.

(5) Im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieser Richtlinie, nämlich ein hohes Maß an Umweltschutz auf der Ebene der Mitgliedstaaten, nicht hinreichend gewährleistet werden, da die Umgebungslärmpegel nicht in vergleichbarer Form erfaßt, zusammengestellt und gemeldet werden; sie können daher mit harmonisierten Indizes und Bewertungsmethoden und durch die Angleichung der Kriterien für die Ausarbeitung von Lärmkarten besser auf Ebene der Gemeinschaft erreicht werden. Die Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung der Ziele notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.

(6) Zur Zeit gibt es in den Mitgliedstaaten keine einheitlichen Definitionen für nationale Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm im Umfeld von Flughäfen sowie für Industrie- und Gewerbelärm. Solche Grenzwerte sollten unter Verwendung harmonisierter Indizes für die Bestimmung der Lärmpegel festgelegt werden.

(7) Der Index sollte nach einheitlichen Methoden bestimmt werden.

(8) Durch die Ausarbeitung von Lärmkarten können Daten zur Darstellung des in dem betreffenden Gebiet empfundenen Lärms erfaßt werden. Aktionspläne sind erforderlich, wobei das Vorsorgeprinzip, das Verursacherprinzip, das Prinzip der Nähe und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten sind. In Anbetracht des Engagements der Gemeinschaft für die Informationsgesellschaft sollte der am besten geeignete Informationskanal ausgewählt werden.

---

7 KOM(1999) 640.
8 ABl. L 137 vom 24.5.1986, S. 28.
9 ABl. L 131 vom 5.5.1998, S. 11.
10 ABl. L 40 vom 11.2.1989, S. 12.
11 ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 1.

(9) Um eine Grundlage für die künftige Gemeinschaftspolitik und für die weitere Information der Bürger der Gemeinschaft zu schaffen, müssen Daten erfaßt und geeignete zusammenfassende Berichte für die gesamte Gemeinschaft erstellt werden.

(10) Es sollten bereits jetzt mittel- und langfristige Ziele für die Verringerung der Anzahl der Bürger der Gemeinschaft festgelegt werden, die Lärm aus bestimmten Quellen ausgesetzt sind. Weitere Untersuchungen könnten noch eindeutigere Ergebnisse erbringen. Es sollte eine Frist festgelegt werden. Der zur Erlangung dieser Ergebnisse erforderliche Kostenaufwand muß vertretbar und mit anderen Umwelt- und Lebensqualitätszielen vereinbar sein.

(11) Die technischen Bestimmungen über die Bewertungsmethoden müssen ergänzt und gegebenenfalls an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und an neue europäische Normen angepaßt werden.

(12) Da die für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne des Artikels 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[12] sind, sollten sie nach den Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden.

(13) Die Kommission sollte die Durchführung dieser Richtlinie regelmäßig bewerten -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Ziele

1. Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um gesundheitsschädliche Umgebungslärmeinwirkungen auf den Menschen zu vermeiden, ihnen vorzubeugen oder sie zu verringern, indem

   a) der Umgebungslärm in den Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Methoden bewertet wird,

   b) sichergestellt wird, daß Informationen über Umgebungslärm und seine Auswirkungen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

2. Es werden Maßnahmen zur Lärmminderung, wo dies nötig ist, und gegen eine Erhöhung der Umgebungslärmbelastung ergriffen, wo die Bedingungen annehmbar sind.

---

12 ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 2
Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, den Menschen in ihrer Wohnung und in deren Umgebung, in öffentlichen Parks oder anderen verhältnismäßig ruhigen Gebieten in einem Ballungsraum, in verhältnismäßig ruhigen Gebieten im Grünen, Schüler in Schulgebäuden und in deren Umgebung, Patienten in einem Krankenhaus und in dessen Umgebung und Menschen in anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten wahrnehmen.

2. Diese Richtlinie gilt weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Haushaltslärm, Nachbarschaftslärm, Arbeitsplatzlärm und Lärm in Verkehrsmitteln.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

(a) "Umgebungslärm" unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche, die durch Aktivitäten von Menschen im Freien verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln sowie Industrie- und Gewerbegeländen oder Industrie- und Gewerbegebäuden ausgeht;

(b) "Gesundheit des Menschen" 'einen Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens' gemäß der Satzung der Weltgesundheitsorganisation (WHO);

(c) "gesundheitsschädliche Auswirkungen" negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen; Beispiele sind lärmbedingte Belästigung, Schlafstörung, Kommunikationsstörung, negative Auswirkungen auf das Lernen, Gehörschädigung, Streß und Bluthochdruck;

(d) "Belästigung" den Grad der Lärmbelästigung der Bevölkerung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;

(e) "Lärmindex" eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der nachweislich mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung gebracht werden kann;

(f) "Bewertung" jede Methode zur Messung, Berechnung, Vorhersage und Einschätzung des Wertes des Lärmindexes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkung(en);

(g) "Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} (oder LDEN)" den Lärmindex für die Belästigung, der in Anhang I näher erläutert wird;

(h) "Nachtlärmindex L_{night} (oder LNIGHT)" den Lärmindex für die angegebene Schlafstörung, der in Anhang I näher erläutert ist;

(i) "Dosis-Wirkung-Relation" den Zusammenhang zwischen dem Wert des Lärmindexes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;

(j) "Ballungsraum" einen vom Mitgliedstaat abgegrenzten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, daß der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;

(k) "verhältnismäßig ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum" ein von der zuständigen nationalen oder regionalen Behörde abgegrenztes Gebiet, in dem der L_{den}-Index für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat anzugebenden Wert nicht übersteigt;

(l) "verhältnismäßig ruhiges Gebiet im Grünen" ein von der zuständigen nationalen oder regionalen Behörde abgegrenztes Gebiet, das von Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm verschont ist und wo man die Ruhe der Natur genießen kann;

(m) "Lärmschutzzone" ein gemäß den geltenden Rechtsvorschriften des Mitgliedstaates ausgewiesenes Gebiet entlang oder um Lärmquellen, in dem rechtliche Lärmschutzvorschriften zur Anwendung kommen; 'die Ausweisung von Lärmschutzzonen' umfaßt sämtliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Lärmschutzzone und der Anwendung der damit verbundenen Vorschriften;

(n) "Hauptverkehrsstraße" eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;

(o) "Haupteisenbahnstrecke" eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr;

(p) "Großflughafen" ein vom Mitgliedstaat angegebener Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Ab- und Anflügen pro Jahr;

(q) "Lärmkarte" Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation in bezug auf Lärmindex, Überschreitung eines Grenzwertes, Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet, Anzahl der Wohnungen in einem Gebiet, in dem der Lärmindex einen bestimmten Wert erreicht, oder Daten über das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder sonstige wirtschaftliche Daten über Lärmschutzmaßnahmen oder Szenarios;

(r) "strategische Lärmkarte" eine Lärmkarte zur umfassenden Bewertung der Situation in einem bestimmten Gebiet oder für die Prognosen für ein solches Gebiet;

(s) "Grenzwert" ein von dem Mitgliedstaat angegebener Wert für den L_{den} oder L_{night}, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen; Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (wo sich die Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung ändert) unterschiedlich sein;

(t) "Aktionsplan für einen Ballungsraum" Maßnahmen zur Lärmminderung in einem Ballungsraum an Orten, an denen der Grenzwert für den L_{den} oder L_{night} überschritten wird, und zum Schutz von verhältnismäßig ruhigen Gebieten in einem Ballungsraum vor einer Zunahme der Lärmbelastung;

(u) "Aktionsplan für eine Hauptverkehrsstraße, Haupteisenbahnstrecke oder einen Großflughafen" Maßnahmen zur Lärmbekämpfung an Orten in der Nähe der Hauptverkehrsstraße, Haupteisenbahnstrecke oder des Großflughafens, an denen der Grenzwert für den L_{den} oder L_{night} überschritten wird;

(v) "akustische Planung" den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen; sie umfaßt die Flächennutzungsplanung, Systemtechnik für den Verkehr, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;

(w) "besondere Schalldämmung" eine spezielle Schallisolierung von Gebäuden gegen eine oder mehrere Arten von Umgebungslärm mit einer Belüftungs- oder Klimaanlage, die einen hohen Lärmschutz gegen Umgebungslärm gewährleistet;

(x) "eine verhältnismäßig ruhige Fassade" die Fassade eines Wohnhauses, an der der LDEN-Wert in einem Abstand von 4 m über dem Boden und in einem Abstand von 2 m von der Fassade für den Lärm aus einer bestimmten Lärmquelle 20 dB unter dem Wert liegt, der an der Fassade mit dem höchsten Wert gemessen wurde.

Artikel 4
Anwendung und Zuständigkeit

1. Die Mitgliedstaaten legen auf der geeigneten Verwaltungsebene fest, welche Behörden und Stellen für die Anwendung dieser Richtlinie zuständig sind, darunter auch für

   a) die Ausarbeitung und Genehmigung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen,

   b) die Sammlung von Lärmkarten und Aktionsplänen.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Genauigkeit der Bewertungsmethoden gestützt auf gemeinschaftsweite Qualitätssicherungsprogramme.

3. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission und der Öffentlichkeit die in Absatz 1 genannten Informationen spätestens am 30. Juni 2003 zur Verfügung.

Artikel 5
Lärmindizes und ihre Anwendung

1. Für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten, die akustische Planung und die Ausweisung von Lärmschutzzonen werden die Lärmindizes L_{den} und L_{night} verwendet. Die Mitgliedstaaten verwenden diese Indizes:

   a) für Lärmkarten gemäß Artikel 7;

   b) in neuen Rechtsvorschriften über die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten, die akustische Planung oder die Ausweisung von Lärmschutzzonen;

   c) bei einer Änderung der geltenden Rechtsvorschriften über die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten, die akustische Planung oder die Ausweisung von Lärmschutzzonen.

2. Die Mitgliedstaaten können in den in Anhang I Nummer 3 aufgeführten Sonderfällen zusätzliche Lärmindizes verwenden.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 30. Juni 2003 die geltenden oder geplanten Grenzwerte für den L_{den} und den L_{night} für den Straßenverkehrslärm, den Eisenbahnlärm, den Fluglärm im Umfeld von Flughäfen und den Industrie- und Gewerbelärm mit. Gleichzeitig geben sie an, welche Konsequenzen eine Überschreitung der Grenzwerte haben wird.

Artikel 6
Bewertungsmethoden

1. Die L_{den}- und L_{night}-Werte werden mit den in Anhang II beschriebenen Berechnungs- oder Meßmethoden bewertet.

2. Die gesundheitlichen Auswirkungen werden mit den in Anhang II beschriebenen Dosis-Wirkung-Relationen bewertet.

Artikel 7
Lärmkarten

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens am 31. Dezember 2004 für das vorangegangene Kalenderjahr Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auf ihrem Staatsgebiet ausgearbeitet und von den zuständigen Behörden genehmigt sind.

   Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 30. Juni 2003 mit, welche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern auf ihrem Staatsgebiet unter die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 fallen.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens am 31. Dezember 2009 für das vorangegangene Kalenderjahr Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern auf ihrem Staatsgebiet ausgearbeitet und von den zuständigen Behörden genehmigt sind.

   Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens am 31. Dezember 2008 sämtliche Ballungsräume mit, die unter die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 fallen.

3. Die Lärmkarten müssen den Mindestanforderungen in Anhang IV genügen.

4. Benachbarte Mitgliedstaaten arbeiten bei der Ausarbeitung von Lärmkarten für die Grenzgebiete zusammen.

5. Die Lärmkarten werden alle 5 Jahre nach dem Datum ihrer Erarbeitung neu erstellt.

Artikel 8
Aktionspläne

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens am 31. Dezember 2005 Aktionspläne für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern auf ihrem Staatsgebiet ausgearbeitet und von den zuständigen Behörden genehmigt sind.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens am 31. Dezember 2010 Aktionspläne für Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern auf ihrem Staatsgebiet ausgearbeitet und von den zuständigen Behörden genehmigt sind.

3. Die Aktionspläne müssen den Mindestanforderungen des Anhangs V genügen.

4. Die Aktionspläne werden alle 5 Jahre nach dem Datum ihrer Erarbeitung neu erstellt.

Artikel 9
Information der Bürger

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die Lärmkarten spätestens 2 Monate nach deren Genehmigung durch die zuständige Behörde im Internet veröffentlicht, auf andere Weise on-line verfügbar gemacht oder anderweitig veröffentlicht werden.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die zuständige Behörde vor Genehmigung der Aktionspläne eine öffentliche Anhörung vornimmt und den Ergebnissen Rechnung trägt.

3. Die Aktionspläne sind spätestens 2 Monate nach ihrer Genehmigung durch die zuständige Behörde im Internet zu veröffentlichen oder auf andere Weise on-line verfügbar zu machen.

Artikel 10
Sammlung und Veröffentlichung von Daten durch die Mitgliedstaaten und die Kommission

1. Die Mitgliedstaaten sammeln die Lärmkarten und Aktionspläne.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die in Anhang VI näher beschriebenen Informationen aus Lärmkarten bzw. Zusammenfassungen der Aktionspläne spätestens 3 Monate nach den in Artikel 7 bzw. Artikel 8 genannten Fristen an die Kommission gesandt werden.

3. Die Kommission richtet eine Datenbank für Lärmkarten ein.

4. Die Kommission veröffentlicht alle 5 Jahre einen Kurzbericht über die Informationen aus den Lärmkarten und Aktionsplänen. Der erste Bericht wird spätestens 1 Jahr nach dem jeweiligen in Absatz 2 genannten Zeitpunkt vorgelegt.

Artikel 11
Überprüfung und Berichterstattung

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 31. Dezember 2007 einen Bericht über die Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie vor.

2. In dem Bericht wird u.a. untersucht, ob Qualitätsziele der Gemeinschaft für Umgebungslärm erforderlich sind, und es werden gegebenenfalls solche Ziele sowie Strategien zur Erreichung dieser Ziele vorgeschlagen. Die Strategie ist gerichtet auf:

a) lang- und mittelfristige Ziele für die Verringerung der Anzahl von Personen, die von Lärm aus bestimmten Quellen betroffen sind; diese Quellen sind der Straßenverkehr, der Eisenbahnverkehr, der zivile Luftverkehr sowie Gewerbe- und Industrietätigkeiten;

b) Maßnahmen, die im Hinblick auf die Ziele notwendig sind; die Maßnahmen können die Gemeinschaftsstrategie im Bereich von Lärmquellen und sonstige einschlägige Maßnahmen umfassen;

c) erhältnismäßig ruhige Gebiete im Grünen.

3. Der Bericht stützt sich auf die in Artikel 10 genannten Daten, auf den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt und andere einschlägige Informationen. Die Verringerung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen auf die Menschen und die Kostenwirksamkeit sind die wichtigsten Kriterien für die Auswahl der Strategien und Maßnahmen.

4. Der Bericht wird alle 5 Jahre oder nach Bedarf überarbeitet.

5. Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie beigefügt.

Artikel 12
Anpassungen

Die Kommission paßt nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Verfahren die Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt an.

Artikel 13
Ausschuß

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 18 der Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[13] eingerichteten Ausschuß unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf 3 Monate festgesetzt.

4. Die Tätigkeit des Ausschusses umfaßt

---

13 ABl. L 162 vom 3.7.2000, S. 1.

a) den Austausch von Informationen und Erfahrungen über die rechtliche und praktische Anwendung der Richtlinie,

b) die Unterstützung der Kommission bei der Ausarbeitung von Leitlinien für die Anwendung der Richtlinie.

Artikel 14
Bewertung

Alle 5 Jahre beginnend spätestens am 1. Januar 2009 legt die Europäische Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bewertungsbericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

Artikel 15
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 30. Juni 2003 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission davon.

   Bei Erlaß dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Anwendung dieser Richtlinie mit.

Artikel 16
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 17
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*

ANHANG I
LÄRMINDIZES

1. Tag-Abend-Nacht-Pegel

1.1 Definition

Der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} (oder LDEN) in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung definiert:

$$L_{den} = 10\lg\frac{1}{24}\left(12*10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4*10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8*10^{\frac{L_{night}+10}{10}}\right)$$

wobei

- L_{day} der A-frequenzbewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 ist, der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Messungen am Tage erfolgen;

- $L_{evening}$ der A-frequenzbewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 ist, der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Messungen am Abend erfolgen;

- L_{night} der A-frequenzbewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987 ist, der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Messungen in der Nacht erfolgen;

und

- der Tag einem Zeitraum von 12 Stunden, der Abend einem Zeitraum von 4 Stunden und die Nacht einem Zeitraum von 8 Stunden entspricht; die Mitgliedstaaten können eine allgemeine Ruheperiode am Nachmittag zum 'Abend' rechnen und den tatsächlichen Abend entsprechend kürzen (dies muß allerdings für sämtliche Lärmarten und -quellen einheitlich geregelt sein);

- der Tagesanfang (und damit der Anfang des Abends und der Nacht) vom Mitgliedstaat festzulegen ist (dies muß allerdings für sämtliche Lärmquellen einheitlich geregelt sein); werden die Zeiten nicht anders festgelegt, gelten die Standardzeiten 07.00 - 19.00 Uhr, 19.00 – 23.00 Uhr und 23.00 – 07.00 Uhr Ortszeit;

- ein Jahr das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr ist, was bedeutet, daß die Witterungsbedingungen in dem fraglichen Jahr für mindestens die vorangegangenen 10 Jahre typisch gewesen sein müssen;

und

- der einfallende Schall berücksichtigt wird, was bedeutet, daß der von der Fassade von Wohn- und anderen Gebäuden reflektierte Schall unberücksichtigt bleibt.

Die Höhe des Meßpunkts zur Ermittlung des L_{den} hängt vom Zweck der Messung ab:

- Zum Zweck der Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für die Lärmbelastung in Gebäuden und in der Nähe von Gebäuden liegen die Meßpunkte in einer Höhe von 4,0 ± 0,2 m (3,8 m – 4,2 m) über dem Boden in einem Abstand von 2,0 ± 0,2 m vor der am stärksten lärmbelasteten Fassade. Bei der Ausarbeitung von in Artikel 7 der Richtlinie beschriebenen Lärmkarten ist die am stärksten lärmbelastete Fassade die der jeweiligen Lärmquelle zugewandte Außenwand, die dieser am nächsten ist; für andere Zwecke können andere Meßpunkte festgelegt werden.

- Zum Zweck der Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für öffentliche Parks und verhältnismäßig ruhige Gebiete im Grünen sind die Meßpunkte 4,0 ± 0,2 m über dem Boden festgelegt.

- Als Bezugsgröße für Konturen zur Abgrenzung der einzelnen Zonen wird der in einer Höhe von 4 m gemessene L_{den}-Wert empfohlen.

- Für andere Zwecke kann eine andere Meßhöhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 m über dem Boden betragen darf. Beispiele:

    - Entwicklung lokaler Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmeinwirkung auf bestimmte Wohnungen;

    - Erstellung einer detaillierten Lärmkarte für ein begrenztes Gebiet, auf der die Lärmbelastung in den einzelnen Wohnungen verzeichnet ist.

1.2 Verwendung des LDEN zur Bewertung und Verminderung der gesundheitsschädlichen Lärmauswirkungen

Bei einer Dauerlärmbelastung besteht nachweislich ein Zusammenhang zwischen dem LDEN und der Belästigung der Bevölkerung, und insbesondere dem Prozentsatz der Bevölkerung, der sich stark belästigt fühlt.

Der LDEN wird zusammen mit bestimmten Dosis-Wirkung-Relationen auch in folgenden Fällen angewandt:

- Belästigung durch Lärm mit besonders hervorstechenden Tönen;

- Belästigung durch impulsartigen Lärm;

- Beeinträchtigung der Lernfähigkeit von Kindern.

Ein niedrigerer LDEN-Wert bedeutet auch eine geringere Anzahl von Menschen, die unter bestimmten gesundheitlichen Auswirkungen wie Schlafstörungen, Streß, Bluthochdruck oder Kommunikationsstörungen leiden. Für eine optimale Bewertung und Verminderung solcher gesundheitlichen Auswirkungen könnte jedoch ein zusätzlicher Lärmindex erforderlich sein.

2. Nachtlärmindex

2.1 Definition

Der Nachtlärmindex L_{night} (oder LNIGHT) ist der A-frequenzbewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2:1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Messungen an allen Kalendertagen erfolgen,

und

- die Nacht gemäß der Definition in Absatz 1.1 dieses Anhangs einem Zeitraum von 8 Stunden entspricht;

- ein Jahr gemäß der Definition in Absatz 1.1 dieses Anhangs das für die Lärmemission ausschlaggebende und hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr ist;

- der einfallende Schall berücksichtigt wird, wie in Absatz 1.1 dieses Anhangs beschrieben;

- der Meßpunkt der gleiche ist wie für den LDEN.

Anmerkung: in der Definition des L_{night} ist keine Korrektur um zusätzlich 10 dB vorgesehen.

2.2 Verwendung des LNIGHT

Bei einer Dauerlärmbelastung besteht nachweislich ein Zusammenhang zwischen dem LNIGHT und der angegebenen Schlafstörung, der beispielsweise als Anteil der Bevölkerung ausgedrückt werden kann, der angibt, unter schweren Schlafstörungen zu leiden.

LNIGHT könnte sich auch als Index für bestimmte gesundheitliche oder soziale Auswirkungen der Lärmbelastung in der Nacht eignen (Schlafqualität, Schlafunterbrechung, Einschlafprobleme usw.). Daher wird ein niedrigerer LNIGHT-Wert mit Sicherheit mit einer Verringerung sämtlicher gesundheitsschädlichen Auswirkungen der Nachtlärmbelastung einhergehen. Für bestimmte Auswirkungen und bestimmte Lärmarten könnte die Verwendung zusätzlicher Indizes jedoch die Wirksamkeit von Maßnahmen verbessern.

3. Zusätzliche Lärmindizes für Sonderfälle

Zusätzlich zum LDEN und LNIGHT könnte die Verwendung besonderer Lärmindizes und damit verbundener Grenzwerte angebracht sein. Beispiele:

- die fragliche Lärmquelle ist nur über kurze Zeiträume in Betrieb (beispielsweise weniger als 20 % der gesamten Tageszeit im Jahr, der gesamten Abendzeit im Jahr oder der gesamten Nachtzeit im Jahr),

- in einem oder mehreren der festgelegten Zeiträume (Tag, Abend, Nacht) treten im Durchschnitt sehr vereinzelt Schallereignisse auf (beispielsweise weniger als ein Schallereignis pro Stunde), wobei ein Schallereignis definiert ist als Schall, der weniger als 5 Minuten anhält; Beispiele sind der Lärm eines vorbeifahrenden Zuges oder eines vorbeifliegenden Flugzeugs,

- der Lärm hat eine starke Niedrigfrequenzkomponente,

- verstärkter Schutz am Wochenende oder zu bestimmten Zeiten im Jahr,

- verstärkter Schutz am Abend,

- Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen,

- verhältnismäßig ruhige Gebiete im Grünen.

In folgenden Sonderfällen kann entweder der LDEN in Verbindung mit besonderen Dosis-Wirkung-Relationen oder ein besonderer Lärmindex, bestehend aus dem um die Differenz zwischen den Dosis-Wirkung-Relationen und den Normalfällen korrigierten LDEN, verwendet werden:

- der Lärm enthält besonders hervorstechende Töne;

- der Lärm ist impulsartig.

In letzterem Fall ist der korrigierte Index mit einem von 'LDEN' oder 'L_{den}' deutlich zu unterscheidendem Symbol zu kennzeichnen.

ANHANG II
BEWERTUNGSMETHODEN

1. Einführung

Die L_{den}- und L_{night}-Werte können entweder durch Messung (am Meßpunkt) oder durch Berechnung bestimmt werden. Bei Prognosen kommen nur Berechnungen in Frage.

Vorläufige Berechnungs- und Meßmethoden sind in den Punkten 2 und 3 dieses Anhangs dargelegt.

Punkt 4 dieses Anhangs beschreibt die vorläufige Lage, was die Dosis-Wirkung-Relationen anbelangt.

2. Vorläufige Meßmethoden für L_{den} und L_{night}

Ist in dem Mitgliedstaat eine Meßmethode gesetzlich festgelegt, so ist die Methode an die in Anhang I enthaltene Definition für die Indizes und an die Grundsätze für die zeitlich gemittelten Messungen nach ISO 1996-2: 1987 und ISO 1996-1: 1982 anzupassen.

Ist in dem Mitgliedstaat keine Meßmethode festgelegt oder zieht der Mitgliedstaat es vor, die Methode zu ändern, so kann auf der Grundlage der Definition des Indexes und der Grundsätze in ISO 1996-2: 1987 und ISO 1996-1: 1982 eine Methode festgelegt werden.

3. Vorläufige Berechnungsmethoden für den L_{den} und L_{night}

3.1 Anpassung der innerstaatlichen Methoden

Sind in einem Mitgliedstaat innerstaatliche Methoden zur Bestimmung der über lange Zeit bewerteten Schallindizes vorgesehen, so können diese Methoden angewandt werden, vorausgesetzt, sie sind an die in Anhang I definierten Indizes angepaßt. Für die meisten einzelstaatlichen Methoden bedeutet dies die Einführung eines getrennten Abendzeitraums und eines für das Jahr berechneten Mittelwerts. Einige existierende Methoden sollten darüber hinaus im Hinblick darauf geändert werden, daß die Reflexion an Fassaden nicht berücksichtigt wird, ein Nachtzeitraum eingeführt und/oder der Meßpunkt anders festgelegt wird. Die Änderung sollte die Weiterführung von im Gesetz vorgesehenen Lärmschutzprogrammen sowie finanzieller Entschädigungs- und Lärmminderungsregelungen nicht beeinträchtigen, die feste Bestandteile solcher Programme sind.

Bei der Berechnung des Jahresmittelwertes ist zu beachten, daß Fluktuationen während des Jahres auf Geräuschemissions- und -übertragungsschwankungen zurückzuführen sind.

3.2 Vorläufige Berechnungsmethoden

Den Mitgliedstaaten, die bisher keine innerstaatlichen Methoden festgelegt haben oder die eine andere Methode einführen möchten, werden folgende Methoden empfohlen.

Für INDUSTRIE- UND GEWERBELÄRM: ISO 9613-2: "Akustik - Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien - Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren".

Geeignete Geräuschemissionsdaten (Eingabedaten) lassen sich mit einer der folgenden Meßmethoden erfassen:

- ISO 8297: 1994 "Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Mehr-Quellen-Industrieanlagen für Zwecke der Berechnung von Schalldruckpegeln in der Umgebung - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2";

- EN ISO 3744: 1995 "Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen durch Schalldruckmessungen - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene";

- EN ISO 3746: 1995 "Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene."

Für FLUGLÄRM IM UMFELD VON FLUGHÄFEN: ECAC.CEAC Doc. 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports" (Bericht über die Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen), 1997. Von den verschiedenen Ansätzen zur Modellierung von Flugwegen ist die in Abschnitt 7.5 von ECAC.CEAC Doc. 29 beschriebene Segmentierungstechnik zu verwenden.

Für STRASSENVERKEHRSLÄRM: die französische Berechnungsmethode "NMPB", die in der Verordnung "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal officiel du 10 mai 1995, article 6" und in der französischen Norm "XPS 31-133" veröffentlicht wurde. Was Eingabedaten für Emissionsberechnungen anbelangt, verweisen diese Dokumente auf den "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

Für EISENBAHNLÄRM: die niederländische Berechnungsmethode "Standaard–Rekenmethode II", veröffentlicht in "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20. November 1996".

Sämtliche genannten Methoden sind an die Definition des LDEN und des LNIGHT anzupassen. Spätestens am 1. Juli 2003 wird die Kommission Leitlinien zu den geänderten Methoden veröffentlichen und auf der Grundlage vorhandener Daten Emissionsdaten für Fluglärm, Straßenverkehrslärm und Eisenbahnlärm zur Verfügung stellen.

Möchten Mitgliedstaaten eine andere Methoden verwenden als in Absatz 3.1 oder Absatz 3.2 dieses Anhangs beschrieben, so haben sie nachzuweisen, daß die vorgeschlagene Methode äquivalente Ergebnisse erbringt.

4. Vorläufige Dosis-Wirkung-Relationen

Zur Bewertung der Auswirkung von Lärm auf die Bevölkerung bedarf es Dosis-Wirkung-Relationen. Diese werden bei künftigen Änderungen dieses Anhangs eingeführt. Vorläufig könnten Relationen aus Positionspapieren der Arbeitsgruppe 2 "Dosis/Wirkung" der Kommission über den derzeitigen Kenntnisstand in Sachen Dosis-Wirkung-Relationen, Relationen aus der wissenschaftlichen Literatur oder vom Mitgliedstaat festgelegte Relationen verwendet werden.

ANHANG III
MINDESTANFORDERUNGEN FÜR LÄRMKARTENSOFTWARE

Lärmkartensoftware zur Durchführung von Artikel 7 dieser Richtlinie muß folgenden Mindestanforderungen genügen:

- Sie muß auf den in Artikel 6 und in Anhang II definierten Berechnungsmethoden beruhen.

- Sie muß über ein System für die Standortmodellierung verfügen.

- Sie muß Quellenemissionsmodelle enthalten; geometrische Informationen über Lärmquellen können dem Standortmodellierungssystem entnommen werden.

- Sie muß Systeme zur Berechnung der Schallausbreitung enthalten.

- Sie muß Systeme zur Darstellung der die Lärmpegel im Freien betreffenden Lärmkartendaten umfassen.

- Schnittstelle für den Datenexport in Datenbanken der Kommission: Export von Daten gemäß Anhang VI in einem einheitlichen Datenformat, das in einer Leitlinie der Kommission festgelegt wird.

ANHANG IV
MINDESTANFORDERUNGEN FÜR LÄRMKARTEN

1. Auf einer Lärmkarte werden Daten zu folgenden Punkten dargestellt:

   – eine aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation (gekennzeichnet durch den Lärmindex);

   – die Überschreitung eine Grenzwertes ('Konfliktkarte');

   – die Anzahl an Wohnungen in einem bestimmten Gebiet, in dem ein Lärmindex bestimmte Werte erreicht;

   – die Anzahl an Menschen, die in einem bestimmten Gebiet betroffen sind (sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind);

   – die Kosten-Nutzen-Analyse oder andere finanzielle Angaben zu Lärmschutzmaßnahmen oder -szenarios.

2. Lärmkarten werden folgendermaßen dargestellt:

   – als Graphik;

   – als Zahlenangaben in Tabellen;

   – als Zahlenangaben in elektronischer Form.

3. Lärmkarten sollten:

   – als Träger für die Daten dienen, die der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Anhang VI dieser Richtlinie zu übermitteln sind;

   – als Informationsquelle für die Bürger gemäß Artikel 9 dieser Richtlinie dienen;

   – als Grundlage für Aktionspläne gemäß Artikel 8 dieser Richtlinie dienen.

   Für jeden dieser Zwecke bedarf es einer anderen Art Lärmkarte.

4. Die Mindestanforderungen für die Lärmkarten mit den der Kommission zu übermittelnden Informationen sind in den Punkten 1.5, 1.6, 1.7, 2.5, 2.6 und 2.7 des Anhangs VI dieser Richtlinie enthalten.

5. Zur Information der Bürger gemäß Artikel 9 dieser Richtlinie und für die Entwicklung von Aktionsplänen gemäß Artikel 8 dieser Richtlinie bedarf es zusätzlicher ausführlicherer Informationen, darunter:

– eine graphische Darstellung,

– Konfliktkarten, auf denen die Überschreitung eines Grenzwertes dargestellt ist,

– Differenzkarten, auf denen die aktuelle Lage mit Optionen für die Zukunft verglichen wird,

– Karten, auf denen der Wert eines Lärmindexes vor einzelnen Wohngebäuden (in unterschiedlicher Höhe) dargestellt ist.

Die Mitgliedstaaten können Einzelheiten über die Art und das Format dieser Lärmkarten festlegen.

6. Strategische Lärmkarten mit den Ergebnissen von Messungen, die auf einer Meßhöhe von 4 m gemacht wurden, und mit einer in 5 dB-Bereiche unterteilten Skala für die Werte des LDEN und des LNIGHT, wie in Anhang VI dieser Richtlinie festgelegt, werden zur lokalen oder landesweiten Verwendung erstellt.

7. Für Ballungsräume werden strategische Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, den Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt. Zusätzlich können Karten für andere Lärmquellen erstellt werden.

8. Die Kommission kann Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu Lärmkarten und deren Erstellung ausarbeiten.

ANHANG V
MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPLÄNE

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums (Größe, Lage, Einwohnerzahl, Flächennutzung, wichtigste Lärmquellen, Art der Gebäude und ihre Verwendung), der Hauptverkehrsstraße, der Haupteisenbahnstrecke oder des Großflughafens (Lage, Größe, Verkehrsaufkommen, Umgebung);

- zuständige Behörde;

- rechtlicher Hintergrund;

- Grenzwerte gemäß Artikel 5;

- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten;

- Analyse der Gesundheitssituation auf der Grundlage von Lärmkarten und Dosis-Wirkung-Relationen;

- Ermittlung von Problemen;

- gegebenenfalls bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen;

- verbesserungsbedürftige Situationen;

- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich von Maßnahmen zum Schutz verhältnismäßig ruhiger Gebiete;

- finanzielle Mittel für die Maßnahmen;

- langfristige Strategie;

- Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 9 Absatz 2;

- eventuell durchgeführte Kostenwirksamkeits- oder Kosten-Nutzen-Analysen.

Maßnahmen, die in den Zuständigkeitsbereich von Behörden fallen und die diese planen, können folgende umfassen:

- Verkehrsplanung, einschließlich der Verkehrsumlenkung, Einführung und Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Förderung des öffentlichen Verkehrs und Umstieg auf andere Verkehrsträger (beispielsweise von der Straße auf die Schiene), usw.;

- Flächennutzungsplanung;

- auf die Geräuschquelle, darunter den Fahrbahnbelag, die Gleiskörper, ausgerichtete technische Maßnahmen;
- Wahl lärmärmerer Quellen;
- Verringerung der Schallübertragung (Lärmschutzwände und -wälle, Tunnel, Schalldämmung von Wohngebäuden, usw.);
- Genehmigungen;
- öffentliche Kampagnen;
- Geräuschpegelüberwachung (Lärmmessung an einem Ort oder mehreren Orten zur Überprüfung, ob die Geräuschimmission oder -emission den Anforderungen genügt);
- finanzielle Maßnahmen wie Gebühren und Strafen.

Für die Maßnahmen sind in geeigneter Höhe Mittel zur Verfügung zu stellen, die von der zuständigen Behörde genehmigt sind.

Geplante Maßnahmen, für die noch keine Mittel bewilligt wurden, sind getrennt aufzuführen, wobei anzugeben ist, für wann die Mittelbewilligung erwartet wird.

In den Aktionsplänen sind zudem die erwarteten Auswirkungen hinsichtlich einer Senkung der Zahl betroffener Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen, sonstigem leiden) anzugeben.

2. Die Kommission kann Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu Aktionsplänen ausarbeiten.

ANHANG VI
DER KOMMISSION ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN

Folgende Angaben sind der Kommission zu übermitteln:

1. ZU BALLUNGSRÄUMEN

1.1 Eine kurze Beschreibung des Ballungsraums: Lage, Größe, Einwohnerzahl.

1.2 Zuständige Behörde.

1.3 Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.

1.4 Die verwendeten Berechnungs- oder Meßmethoden.

1.5 Bei Verwendung der vorläufigen Berechnungsmethoden nach Anhang II: die Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene LDEN in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: <55, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, 75-79, >79, wobei die Angaben für den Straßenverkehrslärm, den Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind. Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden (Beispiel: 5200 = zwischen 5150 und 5249; 100 = zwischen 50 und 149; 0 = weniger als 50).

Zusätzlich ist anzugeben, wieviele unter die oben angeführten Geräuschpegelbereiche fallende Personen in Wohngebäuden wohnen mit:

– besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm;

– einer verhältnismäßig ruhigen Fassade.

Darüber hinaus ist anzugeben, wieviele Schulen und Krankenhäuser in jeden der obengenannten LDEN-Bereiche fallen und wieviele Schüler und Patienten betroffen sind.

Außerdem ist die Gesamtfläche von Parks (in km^2) anzugeben, die in jedem der obengenannten LDEN-Bereiche liegen.

Daneben ist anzugeben, welchen Einfluß Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, wie in Artikel 3 der Richtlinie definiert, auf den Lärmpegel haben.

Bei Verwendung der gemeinsamen Methoden nach Artikel 6 Absatz 2 und Anhang II werden den obengenannten Bereichen die Bereiche <50 und 50-54 hinzugefügt und wird der Bereich <55 dB gestrichen.

1.6 Bei Verwendung der vorläufigen Methoden nach Anhang II: die Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene LNIGHT in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: <45, 45–49, 50–54, 55-59, 60–64, 65–69, 70–74, >74, wobei die Angaben für den Straßenverkehrslärm, den Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind.

Zusätzlich ist anzugeben, wieviele unter die oben angeführten Geräuschpegelbereiche fallende Personen in Wohngebäuden wohnen mit:

– besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm;

– einer verhältnismäßig ruhigen Fassade.

Daneben ist anzugeben, welchen Einfluß Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auf den Lärmpegel haben.

Bei Verwendung der gemeinsamen Methoden nach Artikel 6 Absatz 2 und Anhang II werden den obengenannten Bereichen die Bereiche <40 und 40-44 hinzugefügt und wird der Bereich <45 dB gestrichen.

1.7 Die Gesamtfläche (in km^2) und der Anteil der Fläche (in % der Gesamtfläche des Ballungsraums) öffentlicher Parks und anderer öffentlicher Erholungsgebiete, in denen der LDEN-Wert ungeachtet der Lärmquellen unter 55 dB liegt.

1.8 Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V aufgeführten relevanten Angaben.

2. ZU HAUPTVERKEHRSSTRASSEN, HAUPTEISENBAHNSTRECKEN UND GROSSFLUGHÄFEN

2.1 Eine allgemeine Beschreibung der Straße, der Eisenbahnstrecke oder des Flughafens: Lage, Größe und Angaben über das Verkehrsaufkommen.

2.2 Eine Beschreibung der Umgebung: Ballungsraum, Dörfer, ländliche Gegend oder nichtländliche Gegend, Information über die Flächennutzung, Art der Gebäude und deren Nutzung, andere Lärmquellen.

2.3 Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.

2.4 Die verwendeten Berechnungs- oder Meßmethoden.

2.5 Bei Verwendung der vorläufigen Methoden nach Anhang II: Die Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) außerhalb von Ballungsräumen, die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe und in Abstand von

2 ± 0,2 m von der am stärksten lärmbelasteten Fassade gemessene LDEN in dB in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, 75-79, >79.

Zusätzlich ist anzugeben, wieviele unter die oben angeführten Geräuschpegelbereiche fallende Personen in Wohngebäuden wohnen mit:

– besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm;

– einer verhältnismäßig ruhigen Fassade.

Darüber hinaus ist anzugeben, wieviele Schulen und Krankenhäuser in jeden der obengenannten LDEN-Bereiche fallen und wieviele Schüler und Patienten betroffen sind.

Bei Verwendung der gemeinsamen Methoden nach Artikel 6 Absatz 2 und Anhang II wird den obengenannten Bereichen der Bereich 50-54 dB hinzugefügt.

2.6 Bei Verwendung der vorläufigen Methoden nach Anhang II: Die Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) außerhalb von Ballungsräumen, die in Gebäuden wohnen, an denen der LNIGHT in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 45-49, 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >74.

Zusätzlich ist anzugeben, wieviele unter die oben angeführten Geräuschpegelbereiche fallende Personen in Wohngebäuden wohnen mit:

– besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm;

– einer verhältnismäßig ruhigen Fassade.

Bei Verwendung der gemeinsamen Methoden nach Artikel 6 Absatz 2 und Anhang II wird den obengenannten Bereichen der Bereich 40-44 dB hinzugefügt.

2.7 Die Gesamtfläche (in km^2), auf der der LDEN Werte von über 55, 65 bzw. 75 dB erreicht. Zudem ist anzugeben, wieviele Wohnungen (gerundet auf die nächste Hunderterstelle) sich in diesem Gebiet befinden und wieviele Menschen (gerundet auf die nächste Hunderterstelle) insgesamt dort wohnen. Dabei sind die Ballungsräume miteinzubeziehen.

Die 55 und 65 dB-Linien sind auch auf einer oder mehreren Karten einzuzeichnen, in denen der Standort von Dörfern, kleineren Städten und Ballungsräumen innerhalb der Konturlinien angegeben ist.

2.8 Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V aufgeführten relevanten Angaben.

3. ANWEISUNGEN

Die Kommission wird Leitlinien mit weiteren Anweisungen zur Vorlage der aufgeführten Informationen ausarbeiten.

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

2. HAUSHALTSLINIE(N)

B4-3040

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 175 EG-Vertrag

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Infolge der Vorschläge im Grünbuch über die künftige Lärmschutzpolitik (KOM(96) 540 endg.), die positive Reaktion des Europäischen Parlaments zum Grünbuch (ABl. C 200/28 vom 30.6.1997) und die positive Reaktion von über 200 anderen Stellen (einschließlich Mitgliedstaaten) hat die Kommission einen Vorschlag ausgearbeitet, der die Grundlage eines wirksameren und einheitlicheren Ansatzes im Bereich der Bekämpfung des Umgebungslärms in der Gemeinschaft bilden soll. Die vorgeschlagene Richtlinie sieht folgende Maßnahmen vor:

- Harmonisierung der Lärmindizes und Bewertungsmethoden;
- Ausarbeitung von Lärmkarten für Ballungsräume und für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen;
- Aktionspläne für die Lärmminderung in Ballungsräumen und in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen;
- Information der Öffentlichkeit;
- EU-Datenbank für die Informationen aus Lärmkarten und für Aktionspläne; regelmäßige Veröffentlichungen von Übersichten der EU;
- Entwicklung von Zielen, Strategien und Maßnahmen der EU zur Verringerung der Zahl von Einwohnern, die unter Umgebungslärm leiden;

Verbesserung der Lärmbekämpfungspolitik der EU.

Nach der vorgeschlagenen Richtlinie hat die Kommission folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Veröffentlichung von Informationen über die zuständigen Behörden, die ausgewählten Ballungsräume, Straßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen;

- Sammlung und Bewertung der Zusammenfassungen von Daten aus Lärmkarten und von Aktionsplänen und Veröffentlichung der Ergebnisse alle 5 Jahre, wobei der erste Bericht spätestens 4 Jahre und drei Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie zu veröffentlichen ist;

- Beschaffung von Eingabedaten (Lärmemission von Flugzeugen, Kraftfahrzeugen, Schienenfahrzeugen, verschiedenen Straßentypen, verschiedenen Schienenanlagen, usw.) für die "vorläufigen empfohlenen Berechnungsmethoden" für Verkehrslärm und für die endgültigen gemeinsamen Methoden; Verwaltung der Datenbanken;

- Entwicklung, Aktualisierung, Verbesserung und Ergänzung der Bewertungsmethoden und Unterbreitung von Vorschlägen für entsprechende Änderungen der Anhänge;

- Einführung von Qualitätssicherungsprogrammen für die Bewertungsmethoden;

- Unterbreitung eines Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat 1) über die lang- und mittelfristigen Ziele für die Verringerung der Anzahl Menschen, die unter Lärm leiden, 2) über die erforderlichen Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der Ziele, 3) über eine Strategie zum Schutz von verhältnismäßig ruhigen Gebieten im Grünen; der erste Vorschlag sollte spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie unterbreitet werden; alle 5 Jahre sollte eine Überprüfung vorgenommen werden;

- Einberufung der Sitzungen des Regelungsausschusses;

Vorlage eines Bewertungsberichts an das Europäische Parlament und den Rat alle 5 Jahre und erstmals 10 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie.

4.2 Dauer der Maßnahme und Bestimmungen über eventuelle Verlängerungen

- Spätestens 6 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie wird die Kommission einen Vorschlag an das Europäische Parlament und den Rat über Strategien und Maßnahmen vorlegen, der gegebenenfalls von Vorschlägen zur Änderung der Richtlinie begleitet sein kann.

- Im 7. Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie ist ein Bewertungsbericht geplant.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN / EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (OA/NOA)

5.2 Getrennte Mittel (GM)

6. ART DER AUSGABEN / EINNAHMEN

Die Ausgaben dienen hauptsächlich einer Finanzierung in Höhe von 100 %.

7. FINANZIELLE BELASTUNG

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Einheits- und Gesamtkosten)

Der Kommission fallen folgende Ausgaben an:

- Sitzungen des Lenkungsausschusses und der Arbeitsgruppen;
- Veröffentlichung von Positionspapieren der Arbeitsgruppen;
- Studien zur Unterstützung des Fortschrittes in den Arbeitsgruppen;
- Leitlinien für die "vorläufigen empfohlenen Methoden" sowie Sammlung und Veröffentlichung von Quellenemissionsdaten für diese Methoden;
- Leitlinien für die "gemeinsamen Berechnungsmethoden" und Sammlung von Daten, Ermöglichung des Zugriffs auf die damit verbundenen Datenbanken und Verwaltung der Banken;
- Sammlung und Auswertung von Daten aus Lärmkarten und von Aktionsplänen und Veröffentlichung der Ergebnisse;
- Einführung eines Qualitätssicherungsprogramms;
- Ausarbeitung eines Berichts an das Europäische Parlament und den Rat über die Ziele, Strategien und Maßnahmen;
- Sitzungen des Regelungsausschusses;
- Bewertung der Richtlinie.

Die nichtobligatorische Ausgaben sind:

- Erstellung und Veröffentlichung von Leitlinien;
- Aufträge an CEN über die Ausarbeitung von Europäischen Normen zu bestimmten Aspekten.

Die Kosten für diese Maßnahmen berechnen sich wie folgt:

(1) Lenkungsausschuß: im Jahr 2000 eine Sitzung mit Kosten in Höhe von 7 000 EUR; in den folgenden Jahren 2 Sitzungen mit Kosten in Höhe von 14 000 EUR; Arbeitsgruppen: die Kosten von 4 bereits eingerichteten Arbeitsgruppen werden von anderen GD übernommen; die Mittel für die übrigen 6 Arbeitsgruppen für das Jahr 2000 belaufen sich auf 13 000 EUR, was weniger als eine Sitzung pro Arbeitsgruppe bedeutet. Dies ist nicht ausreichend, wenn konkrete Fortschritte erzielt werden sollen, wozu durchschnittlich 2 Sitzungen angemessener wären; 6 Arbeitsgruppen, 12 Sitzungen mit Kosten in Höhe von 4 000 EUR ergeben 48 000 EUR; die Gesamtkosten für den Lenkungsausschuß und die Arbeitsgruppen in den Jahren n+1 und den darauffolgenden Jahren betragen 62 000 EUR.

(2) Veröffentlichung von Positionspapieren: die Veröffentlichung erfolgt in erster Linie über das Internet, wodurch keine externen Kosten anfallen. Darüber hinaus wird gedrucktes Material in begrenztem Umfang verteilt, wofür in den meisten Jahren 10 000 EUR ausreichen werden.

(3) Studien zur Unterstützung der Arbeitsgruppen: ein Großteil der zur Entwicklung der Bewertungsmethoden und Untersuchung der Gesundheitsauswirkungen nötigen Forschung wird unter dem Fünften FTE-Rahmenprogramm durchgeführt. Darüber hinaus müssen die vorhandenen Fachkenntnisse zusammengefaßt und Positionspapiere ausgearbeitet werden. Der Haushalt der GD ENV für das Jahr 2000 für diesen Zweck beträgt 175 000 EUR (vorgesehen ist u.a. eine Studie über Rasenmäher für WG 7). In Anbetracht des Bedarfs der Arbeitsgruppen (beispielsweise im Zusammenhang mit Kosten-Nutzen-Analysen, Untersuchungen für Lärmkarten und zum Zusammenhang zwischen Lärmemission und empfundener Störung) sind diese Mittel in den folgenden Jahren nicht ausreichend und sollten in den nächsten Jahren auf 300 000 EUR aufgestockt werden.

(4) Die Ausarbeitung und Veröffentlichung von vorläufigen Berechnungsmethoden und die Sammlung und Veröffentlichung von Eingabedaten für diese Methoden sollen im Jahr 2001 beginnen und 1 Jahr nach Verabschiedung der Richtlinie (2002 + 1 = 2003) abgeschlossen sein; dazu sind rund 100 000 EUR pro Jahr erforderlich.

(5) Die Arbeiten im Zusammenhang mit den Leitlinien und Datenbanken für die endgültigen gemeinsamen Methoden können beginnen, wenn feststeht, wie diese Methoden aussehen werden. Das dürfte im Jahr 2004 der Fall sein. In ungefähr drei Jahren werden dann Mittel in Höhe von 500 000 EUR bis 1 000 000 EUR für die Ausarbeitung von Leitlinien und für die Messung und Veröffentlichung von Quellenemissionsdaten für die Eingabe erforderlich sein. Nach der ersten Veröffentlichung der Methoden und der Emissionsdatenbanken, können die Mittel auf 500 000 EUR gekürzt werden.

(6) Die Sammlung und Bewertung von Daten aus Lärmkarten und von Aktionsplänen beginnt 3 Jahre nach Annahme der Richtlinie, also voraussichtlich im Jahr 2005. Erforderlich sind rund 100 000 EUR pro Jahr.

(7) Für die endgültigen gemeinsamen Methoden ist ein Qualitätssicherungsprogramm aufzustellen; Maßnahmen sollten parallel zu Punkt (5) eingeführt werden; 100 000 EUR für 2 Jahre scheinen ausreichend.

(8) Ausarbeitung eines Vorschlags über Ziele, Strategien und Maßnahmen; dazu muß Personal der Kommission eingeplant werden; außerdem müssen die Ergebnisse der in den Punkten (2) und (3) vorgesehenen Positionspapiere vorliegen.

(9) Sitzungen des Regelungsausschusses; sie sollten bald nach der Annahme der Richtlinie aufgenommen werden: p.m.

(10) Bewertung der Richtlinie: nicht vor 2009; Kosten p.m.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

VE in Mio. EUR (jeweilige Preise)

Aufschlüsselung	Haushaltsjahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5	N+6 und folg.
1. Sitzung des Lenkungsausschusses und der Arbeitsgruppen	0,020	0,060	0,060	0,060	0.060	0,060	0,040
2. Veröffentlichung der Positionspapiere	0,005	0,010	0,020	0,020	0,010	0,010	0,010
3. Studien für die Arbeitsgruppen	0,175	0,250	0,300	0,300	0,300	0,250	0,200
4. Vorläufige Berechnungsmethoden: Entwicklung, Sammlung von Emissionsdaten und Veröffentlichung	0 0	0,100 0	0,100 0	0,100 1,000	0 1,000	0 1,000	0 0,500
5. Endgültige gemeinsame Methoden: Messungen, Entwicklung, Veröffentlichung, Aktualisierung	0	0	0	0	0.100	0,100	0,100
6. Sammlung, Bewertung und Veröffentlichung der Ergebnisse der Ausarbeitung der Karten und Aktionspläne							
7. Aufstellung eines Qualitätssicherungsprogramms	0	0	0	0	0,100	0,100	0
Insgesamt	0,200	0,420	0,480	1,480	1,570	1,520	0,850

7.3 Ausgaben für Studien, Sachverständige usw. im Rahmen von Teil B des Haushaltsplans

VE in Mio. EUR (jeweilige Preise)

	Haushaltsjahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folg.	Insgesamt
– Studien	0,175	0,330	0,380	1,280	1,400	1,550	5,115
– Sachverständigensitzungen[1]	0,020	0,060	0,060	0,060	0,060	0,100	0,360
– Information und Veröffentlichungen	0,005	0,030	0,040	0,140	0,110	0,220	0,545
Insgesamt	0,200	0,420	0,480	1,480	1,570	1,870	6,020

7.4 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

VE in Mio. EUR

	Haushaltsjahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und folg.	Insgesamt
Verpflichtungsermächtigungen	0,200	0,420	0,460	1,480	1,570	1,870	6,020
Zahlungsermächtigungen							
Haushaltsjahr n	0,200						0,200
n+1		0,168					0,168
n+2		0,252	0,228				0,480
n+3			0,252	0,628			0,880
n+4				0,852	0,664		1,516
n+5					0,906	0,508	1,414
und Folgejahre						1,362	1,362
Insgesamt	0,200	0,420	0,480	1,480	1,570	1,870	6,020

8. BETRUGSBEKÄMPFUNGSVORKEHRUNGEN

Standardverfahren der Kommission für Studienverträge.

---

[1] Ausgaben, die die in der Mitteilung der Kommission vom 22. April 1992 (SEK(92) 769) festgelegten Kriterien erfüllen.

9. KOSTENWIRKSAMKEITSANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele; Zielgruppen

Erfahrungen der Mitgliedstaaten haben gezeigt, daß sich die Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen sowie der genannte wirtschaftliche Schaden durch Maßnahmen, deren Kosten weniger als 10 % des angeführten Schadens ausmachen, erheblich verringern lassen dürften. Die Kosten und der Nutzen können mit dieser Richtlinie nicht direkt in Verbindung gebracht werden, da sie von den einzelstaatlichen Grenzwerten und Vorschriften sowie von den Ergebnissen künftiger Studien und Debatten über Ziele, Strategie und Aktionsplan der EU abhängen. Ein wichtiges Element des Ansatzes der EU wird in der Verbesserung der auf Lärmquellen ausgerichteten Maßnahmen bestehen. Im allgemeinen ist ein solcher Ansatz erheblich kostengünstiger als die auf die Schallübertragung ausgerichteten Maßnahmen (Errichtung von Schallwänden und -dämmen, Schalldämmung an den Hauswänden, Flächennutzung).

In der EU werden 100 Mio. Menschen durch Umgebungslärm gestört. Mindestens 20 Mio. davon leiden unter ernsthaften Schlafstörungen und in manchen Fällen unter verschiedenen lärmbedingten Erkrankungen. Die vorgeschlagene Richtlinie schafft eine Grundlage für wirksamere und kostengünstigere Maßnahmen der örtlichen Behörden, Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft. Wieviel weniger Menschen jedes Jahr tatsächlich unter Lärm leiden werden, hängt von den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und den demokratischen Prozessen ab, die die Richtlinie nach sich zieht.

9.2 Begründung der Maßnahme

Für die Festlegung von Grenzwerten für Umgebungslärm sind nach wie vor die Mitgliedstaaten zuständig. Die Kosten für die Gemeinschaft beschränken sich auf die Entwicklung und Überwachung gemeinsamer Methoden, die Sammlung und Veröffentlichung von Daten und eine Politik im Bereich der Lärmemission. Letztere ist bereits Sache der Gemeinschaft; die Mitgliedstaaten sind in den ersten beiden Punkten auf die Unterstützung der Gemeinschaft angewiesen.

Der Ansatz ist ähnlich wie im Bereich der Luftverschmutzung: Richtlinie 96/62/EG sieht einen auf gemeinsame Methoden, Aktionspläne und die Information der Öffentlichkeit beruhenden Ansatz für die Luftqualitätskontrolle vor[2]. Die Maßnahme ist zudem bestehenden Umgebungslärmstrategien in Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, den Niederlanden und Schweden sehr ähnlich.

Welche Ergebnisse diese Richtlinie konkret erbringen wird, hängt erheblich von der Festlegung von Grenzwerten und anderen Elementen der Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten ab. Die meisten Mitgliedstaaten haben bereits Grenzwerte festgelegt, die Maßnahmen zur Verbesserung der Situation notwendig machen. Es ist zu erwarten, daß diese Mitgliedstaaten ihre Grenzwerte an die neuen Lärmindizes anpassen. Die anderen Mitgliedstaaten werden voraussichtlich ähnliche Grenzwerte einführen.

---

[2] Richtlinie 96/62/EG, ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Die Kommission wird alle fünf Jahre eine Übersicht über die Lärmeinwirkungen auf die Bürger der EU veröffentlichen.

Spätestens 6 Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie wird die Kommission einen Vorschlag an das Europäische Parlament und den Rat über die Verringerung der Anzahl der von Lärm betroffenen Menschen vorlegen. Die Zahlenangaben werden durch die Ausarbeitung von Lärmkarten, die Sammlung von Daten aus Lärmkarten durch die Kommission und die Anwendung von Dosis-Wirkung-Relationen überwacht.

Die Artikel 10, 11 und 14 der Richtlinie beschreiben unterschiedliche Arten der Bewertung. Sie alle werden in einem Abstand von 5 Jahren vorgenommen.

10. VERWALTUNGSAUSGABEN (TEIL A DES EINZELPLANS III DES GESAMTHAUSHALTSPLANS)

Die Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsmittel erfolgt nach Maßgabe des jährlichen Beschlusses der Kommission über die Zuteilung der Ressourcen unter Berücksichtigung der von der Haushaltsbehörde bewilligten zusätzlichen Planstellen und Haushaltsmittel. Kurzfristig wird kein Bedarf an zusätzlichem Personal bestehen.

10.1 Auswirkung auf den Personalbestand

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
		Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	Personal der GD bzw. des Dienstes	Zusätzliches Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	0,5	1	1,5	0	2001-2006
	B					
	C	0,5		0,5	0	2001-2006
Sonstige Humanressourcen						
Insgesamt		1	1	2	0	

10.2 Gesamtkosten für zusätzliches Personal

(in EUR)

	Betrag	Berechnung
Beamte	0	
Bedienstete auf Zeit	0	
Insgesamt	0	

10.3 Sonstige Mehrausgaben für Verwaltung und Dienstbetrieb

(in EUR)

Haushaltslinie (mit Bezeichnung)	Betrag	Berechnung
A0-7030	30 000	
A0-7031	p.m.	für einen anderen Ausschuß verbucht
Insgesamt	30 000	

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

DOKUMENTENNUMMER

p.m.

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist eine Rechtsvorschrift der Gemeinschaft in diesem Bereich unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität notwendig und was sind die Hauptziele?

   Die vorgeschlagene Richtlinie betrifft folgende Aspekte der Umgebungslärmbekämpfung, die in den Zuständigkeitsbereich der EU fallen: gemeinsame Lärmindizes, gemeinsame Bewertungsmethoden für die Lärmbelastung, Überwachung der Lärmbelastung in der EU, Entwicklung einer EU-Strategie zur Verbesserung der Lage, Informationsaustausch in der EU und Rechtsvorschriften über die Lärmemission. Die Richtlinie ist die geeignete Maßnahme, um zu gewährleisten, daß diese Aspekte berücksichtigt werden. Die Mitgliedstaaten sind nach wie vor für die Festlegung von Grenzwerten zuständig.

   Ohne ein Tätigwerden wäre keine Grundlage für die Verringerung der Anzahl der EU-Bürger, die unter gesundheitlichen Auswirkungen leiden (in der Größenordnung von 100 Mio.), und für die Verminderung des wirtschaftlichen Schadens infolge von Umgebungslärm (10 bis 40 Mrd. EUR im Jahr) vorhanden.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

– welche Wirtschaftszweige?

Diese Richtlinie ist in erster Linie für das Akustikberatergewerbe und für die Anbieter von Lärmkartensoftware und Meßausrüstung von Belang. Ihr Umsatz könnte sich um rund 20 Mio. EUR im Jahr erhöhen. Den Großteil der Kosten wird die öffentliche Hand übernehmen, wobei jedoch auch Luftverkehrs- und Eisenbahnunternehmen für einen Teil aufkommen werden.

Durch die Aktionspläne für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen werden indirekt weitere Wirtschaftszweige betroffen sein. Die Anbieter von Lärmschutzwänden und -wällen, lärmschluckenden Straßenbelägen und von Schalldämmungen für Hauswände können ebenfalls mit einer Nachfragesteigerung rechnen.

Zu einem späteren Zeitpunkt könnte die Festlegung von Zielen, Strategien und Maßnahmen der EU - wie in Artikel 11 beschrieben - zur Verabschiedung zusätzlicher Rechtsvorschriften führen, die weitere wirtschaftliche Auswirkungen haben. Diese Auswirkungen sollten jedoch nicht mit diesem Vorschlag in Verbindung gebracht werden.

– welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

Eine Unterscheidung der betroffenen Unternehmen nach Unternehmensgröße ist bei diesem Vorschlag nicht möglich.

– befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?

Betreffende Unternehmen sind in der gesamten Gemeinschaft zu finden.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Die direkten Auswirkungen für Unternehmen beschränken sich auf privatisierte Flughäfen, Eisenbahn- und Autobahngesellschaften, die Lärmkarten und Aktionspläne erstellen müssen.

4. **Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?**

– für die Beschäftigung?

Für die Ausarbeitung von Lärmkarten und die vorgeschriebene Ausarbeitung von Aktionsplänen müssen eine kleine Zahl von Arbeitsstellen in den öffentlichen Verwaltungen, Beratungsunternehmen, der Softwareindustrie und der Meßwerkzeugindustrie geschaffen werden. Nennenswerte Auswirkungen auf andere Wirtschaftszweige sind nicht zu erwarten.

– für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

In den Mitgliedstaaten, die derzeit in Sachen Lärmschutz nicht sehr aktiv sind, könnten neue Unternehmen gegründet werden

– für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Die direkten Auswirkungen des Vorschlags auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der EU sind unerheblich.

Die langfristigen indirekten Auswirkungen der verschiedenen Aktionspläne, Strategien und Maßnahmen dürften darüber hinaus die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in der EU insgesamt positiv beeinflussen. Das ist darauf zurückzuführen, daß viele Produkte umweltverträglicher werden und neue Lärmschutzprodukte entwickelt werden. Unternehmen, die mit diesen Entwicklungen nicht mithalten können, könnten jedoch Geschäftseinbußen erleiden.

5. **Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?**

ANHÖRUNG

6. **Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.**

Der Vorschlag wurde in einem sehr offenen Verfahren entwickelt, in dem zahlreiche Einrichtungen auch aus der Wirtschaft eine Mitsprache hatten. Die Anhörung fand in erster Linie über den Lenkungsausschuß für die Politik zur Bekämpfung des Umgebungslärms statt, in dem folgende Organisationen der Industrie vertreten sind:

- ACI Europe (Internationaler Flughafenrat – Europa)
- AECMA (Europäische Vereinigung der Luft- und Raumfahrtindustrie)

- IRU (Internaticnale Straßentransportunion)
- ACEA (Verbard europäischer Automobilhersteller)
- ORGALIME (Verbindungsstelle der europäischen Maschinenbau-, metallverarbeitenden und Elektroindustrie)
- EUROMOT (Europäischer Verband der Verbrennungsmotorhersteller)
- GEB (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen)
- UIP (International Union of Private Wagons)

Auch andere Wirtschaftszweige wie Softwarehersteller und Akustikberater haben durch die Entsendung von Sachverständigen in Arbeitsgruppen einen Beitrag geleistet.

Sämtliche Organisationen haben eine befürwortende Stellungnahme abgegeben.

Bundesrat Drucksache **528/00** (Beschluss)

01.12.00

Beschluss
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
KOM(2000) 468 endg.; Ratsdok. 10862/00

Der Bundesrat hat in seiner 757. Sitzung am 1. Dezember 2000 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Zielsetzung des Richtlinienvorschlags, die Belastung von Umgebungslärm zu verringern. Nach Ansicht des Bundesrates verstößt der Richtlinienvorschlag jedoch zumindest in Teilen gegen das Subsidiaritätsprinzip.

   Lärm wirkt sich in der Regel in einem genau eingrenzbaren örtlichen Bereich eines Mitgliedstaates aus und stellt sich mithin als eine rein lokal oder regional begrenzte Angelegenheit dar. Diese kann von den Mitgliedstaaten selbst effektiver geregelt werden und ist daher nicht in einer Richtlinie verbindlich mit Rechts- und Finanzierungspflichten zu Lasten der Mitgliedstaaten zu regeln (vgl. Artikel 1 Abs. 2, Artikel 8, 9 i.V.m. Anhang V).

   Dies gilt insbesondere für die Maßnahmen, wie sie der Richtlinienvorschlag vorsieht (namentlich Ausarbeitung von Lärmkarten, Aktionspläne und die sogenannte akustische Planung) und die nicht in direktem Zusammenhang mit Maßnahmen an der Schallquelle selbst stehen. Gerade die in dem Richtlinienvorschlag näher definierte akustische Planung und die Aktionspläne beinhalten ausdrücklich neben raumordnerischen Instrumenten auch die Flächennutzungsplanung. Sie greifen somit unmittelbar auch in die kommunale Planungshoheit ein.

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Auch besteht kein kompetenzbegründendes Harmonisierungsbedürfnis der nationalen Lärmpegel. Es ist Angelegenheit der Mitgliedstaaten, Maßnahmen zur Lärmminderung oder gegen eine Erhöhung der Umgebungslärmbelastung zu ergreifen, wie sie Artikel 1 letzter Satz des Richtlinienvorschlags als Ziel beschreibt. Im übrigen geht der Richtlinienvorschlag auch unzutreffender Weise von einer Art "Leitlinienkompetenz" der Kommission für die Anwendung des Richtlinienvorschlags aus. Dieser sieht an verschiedenen Stellen die Ausarbeitung von Leitlinien durch die Kommission vor (vgl. Artikel 13 Abs. 4b, Anhang III, Anhang IV Nr. 8, Anhang V Nr. 2).

2. Unbeschadet dieser Feststellungen weist der Richtlinienvorschlag nach Auffassung des Bundesrates gravierende inhaltliche Mängel auf. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, bei den weiteren Beratungen auf EU-Ebene folgendes zu berücksichtigen:

   - Der Richtlinienvorschlag steht im Widerspruch zu einer früheren, gleichwohl nach wie vor aktuellen Stellungnahme der Bundesregierung zum Grünbuch der Kommission "Zukünftige Lärmschutzpolitik".

     Die Bundesregierung hat am 30. September 1997 eine Stellungnahme zum Grünbuch der Kommission abgegeben. Darin wird die grundsätzliche Zielsetzung, der Lärmbekämpfung mehr Gewicht zu verleihen, zwar begrüßt. Die Bundesregierung sieht dabei den Schwerpunkt der Aktivitäten beim Straßenverkehrslärm jedoch in Maßnahmen an der Quelle, also in Kfz-Emissionsvorschriften, leiseren Reifen und Fahrbahnbelägen. Sie weist darauf hin, dass Deutschland bereits ein bewährtes und anspruchsvolles System des Lärmschutzes besitzt.

     Die Gesichtspunkte Wirtschaftlichkeit und Verwaltungsvereinfachung müssten zudem angemessen berücksichtigt werden.

   - Der Richtlinienvorschlag trägt diesen genannten Gesichtspunkten jedoch nicht ausreichend Rechnung. Insbesondere wird auch gegen die geforderte Wirtschaftlichkeit und Verwaltungsvereinfachung verstoßen, da Lärmkartierung, Aktionspläne und Informationspflichten große finanzielle Aufwendungen ohne entsprechenden Effekt sowie mit erhöhtem Verwaltungsaufwand zur Folge haben. Insoweit geht der Richtlinienvorschlag in seinen Forderungen noch erheblich über die Inhalte des Grünbuchs hinaus.

...

- Hinsichtlich der Datenerfassung müssen Veränderungen vorgenommen werden, so dass Aufwand und Nutzen in einem vertretbaren Verhältnis stehen. Hier bedarf es noch erheblicher fachlicher Korrekturen, um die Datenerhebung und damit die anfallenden Kosten nicht ins Uferlose abgleiten zu lassen. Darüber hinaus muss klargestellt werden, welche Informationen für die Kommission zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind. Dies bezieht sich u. a. auf die Erhebung der Bevölkerungszahlen, der baulichen Gegebenheiten und der erfassten Quellen bzw. definierten Ballungsgebiete.

- Da der Richtlinienvorschlag nicht eindeutig festlegt, wie die Lärmindizes zu ermitteln sind, wird die Bundesregierung gebeten, hier auf entsprechende einheitliche Regelungen hinzuwirken, die insbesondere sicherstellen, dass der im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankerte Stand des Lärmschutzes nicht vermindert wird.

  Die Bundesregierung sollte darauf hinwirken, dass angesichts der Bedeutung dieser Regelungen auch für spätere Auswirkungen auf andere innerstaatliche Vorschriften, vor Umsetzung der 2. Stufe (im Entwurf bis zum Jahr 2009) über die Eignung dieser Festlegungen nochmals beraten und entschieden wird.

  Im Rahmen dieser Entscheidungen sollten dann auch alle Bewertungsmethoden, Rechenverfahren und Lärmindizes einheitlich festgelegt werden, um auch eine vergleichbare Qualität sicherzustellen.

- Statt der von dem Richtlinienvorschlag angedachten Vorgehensweise, abgestuft zunächst Lärmindizes und Bewertungsmethoden zu harmonisieren, darauf basierend Lärmkarten zu erstellen und schließlich den Lärm mit Aktionsplänen auf lokaler Ebene zu bekämpfen, hat eine oben bereits angesprochene Lärmbekämpfung an der Quelle zu erfolgen. Gerade im Hinblick auf die unabsehbaren Kostenfolgen einer nachhaltigen Lärmsanierung wäre für das von dem Richtlinienvorschlag gedachte Vorgehen ein erheblicher Zeitbedarf zu veranschlagen. Die Lärmquellenbekämpfung verspricht dagegen eine schnellere und wirtschaftlichere Realisierung. Daran anknüpfend müsste die Festlegung EU-weiter Grenzwerte für die Lärmemissionen von Fahrzeugen erfolgen. Mit der zur Zeit beratenen Richtlinie über lärmarme Reifen wird bereits ein Schritt in die richtige Richtung gemacht.

...

- Der Richtlinienvorschlag stellt in mehrfacher Hinsicht auf subjektive persönliche Empfindungen und nicht reproduzierbare Momentaufnahmen (z. B. durch Lärmmessungen statt Berechnungen) als gegebenenfalls rechtsfolgenauslösende Faktoren ab. Dies kann im Interesse der Rechts- und Planungssicherheit wie auch der Investitionssicherheit nicht hingenommen werden.

  So wird bereits bei der Definition des Geltungsbereichs (Artikel 2 Abs. 1) auf den von Menschen in bestimmten Örtlichkeiten "wahrzunehmenden Umgebungslärm" abgestellt. In Artikel 3 lit. a wird dieser "Umgebungslärm" u. a. als "unerwünschte" Geräusche durch menschliche Aktivitäten definiert. Das bloße "Belästigungsgefühl" von Menschen wird über Artikel 3 hinaus insbesondere in den Anhängen IV und V als Darstellungsinhalt für Lärmkarten und Aktionspläne gefordert.

  In diesen Kontext fällt ferner die Gleichstellung von Berechnungs- mit Messmethoden zur Bewertung der Lärmindizes in Artikel 6 i.V.m. Anhang II. Aus Gründen der jederzeitigen auch gerichtlichen Reproduzierbarkeit werden nach geltendem Recht Grenzwerte für Lärmschutzmaßnahmen ausschließlich nach standardisierten Methoden berechnet. Diese Verfahren sind durch die ständige höchstrichterliche Rechtsprechung bestätigt und haben sich in jahrelanger Praxis bewährt. Lärmmessungen dagegen sind für die Ermittlung objektiver und mit anderen Fällen vergleichbaren Lärmbelastungen grundsätzlich ungeeignet.

- Es sollen in der Richtlinie nach Definition, Ermittlung und Bewertung von den bisherigen bewährten Vorschriften und Verfahren abweichende völlig neuartige Lärmindizes (Lärmpegel) eingeführt werden, die dann mit ihrer vorgesehenen Anwendung auch auf die akustische Planung und auf Lärmschutzzonen unmittelbar die Planungshoheit von Bund, Ländern und Kommunen betreffen würden. Hierbei soll wohl auch die Bildung von Summenpegeln, d. h. das Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen, berücksichtigt werden (vgl. Anhang I Nr. 3). Betroffen sind auch die nationalen Regeln für den bautechnischen Schallschutz.

  Der sogenannte L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Pegel) sieht eine aufwendige Faktorerfassung in einem 8-Stunden-Sprung vor. Der Lärmindex L_{night} ist dem nationalen Recht in dieser Gestalt bislang völlig fremd. Nach dem Richtlinienvorschlag darf zudem möglicherweise die abschirmende

...

Wirkung der Topographie sowie von Bauwerken unberücksichtigt bleiben und es darf mit freier Schallausbreitung gerechnet werden. Dies führt in vielen Fällen zu weit überhöhten Pegeln und zur Unbrauchbarkeit der ermittelten Werte für konkrete Maßnahmen.

- Gerade am Beispiel der - in dem Richtlinienvorschlag lediglich alternativ zu Lärmmessungen zugelassenen - Berechnungsmethoden für die Festlegung der Lärmindizes zeigt sich, dass der Richtlinienvorschlag unausgereift, verfrüht und insgesamt auch in der Aufwand-Nutzen-Relation verfehlt ist.

  Da es ein einheitliches europäisches Berechnungsverfahren für die Lärmindizes frühestens in vier Jahren geben dürfte, sollen vorläufige und damit auch innerstaatliche Berechnungsmethoden zur Anwendung kommen. Als Folge sind Lärmkartierungen "der ersten Generation" zu erwarten, die zwischen den Mitgliedstaaten uneinheitlich ermittelt und damit für einen europäischen Vergleich wertlos sind. Die Anpassung der verschiedenen nationalen Methoden zur Erfassung und Bewertung der neuen Indizes würde einen im Vergleich zum konkreten Nutzen ungerechtfertigt hohen Zeit- und Finanzierungsaufwand erfordern.

- Sollte in den weiteren Verhandlungen ein Entfallen der Pflicht zur Aufstellung von Aktionsplänen nicht erreicht werden können, so sind die Mindestinhalte der Aktionspläne (Anhang V) auf ihre Erforderlichkeit hin zu überprüfen.

  Zu den als Beispiel für Maßnahmen aufgrund der Aktionspläne in Anhang V an vorderster Stelle genannten Geschwindigkeitsbegrenzungen ist zu bemerken, dass die Richtlinie keinesfalls dazu führen darf, dass quasi über die Hintertür ein allgemeines Tempolimit oder eine diesem allgemeinen Tempolimit nahe kommende Verkehrszeichenlösung erforderlich wird.

  Jedenfalls sollten "Genehmigungen" und "finanzielle Maßnahmen wie Gebühren und Strafen" gestrichen werden.

  Genehmigungen werden regelmäßig auf einen Antrag hin erteilt; daher ist die Erteilung von Genehmigungen keine Maßnahme, die durch die zuständigen Behörden geplant werden kann. Ähnliches gilt für Gebühren und Strafen. Benutzungs- und Verwaltungsgebühren stellen jedenfalls keine planbaren Maßnahmen im Rahmen des Lärmschutzes dar.

...

- Der von dem Richtlinienvorschlag aufgestellte zeitliche Rahmen mit bereits im vorhinein fest datierten Terminen für die Umsetzung der Vielzahl der von den Mitgliedstaaten mit ihren jeweiligen föderalen Gebietskörperschaften (in Deutschland: Bund, Länder und Kommunen) zu ergreifenden legislativen, administrativen und finanziellen Maßnahmen erscheint insgesamt wie auch im Detail, z. B. hinsichtlich der Aktionspläne, viel zu eng. Er verdeutlicht nochmals die Unpraktikabilität des Richtlinienvorschlags (vgl. die anschauliche Übersicht in Anhang II der Begründung, in der die in den einzelnen Artikeln des Richtlinienvorschlags enthaltenen Umsetzungsfristen zusammengefasst werden).

3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei den weiteren Beratungen auf EU-Ebene auf Folgendes hinzuwirken:

   - Die Verpflichtung zur Einführung von Lärmminderungsmaßnahmen (Artikel 1 Abs. 2) und die Verpflichtung, Aktionspläne zu erstellen (Artikel 8 i.V.m. Anhang V), sind zu streichen.

     Die Statuierung von Aktionsplänen u. a. für sämtliche Ballungsräume mit ihren in Anhang V näher beschriebenen Maßnahmeerfordernissen inklusive der wohl stringenten Pflicht zur Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel geht weit über die Forderung des Grünbuchs der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die zukünftige Lärmschutzpolitik (BR-Drucksache 918/96) hinaus. Dadurch werden in nicht hinnehmbarer Weise Eingriffe in die Planungs- und Finanzhoheit der Mitgliedstaaten und deren Gebietskörperschaften festgeschrieben.

   - Formulierungen, die den Betroffenen einen Anspruch auf lärmmindernde Maßnahmen suggerieren (z.B. in Artikel 9 Abs. 2 mit den Worten "und den Ergebnissen Rechnung trägt"), sind zu vermeiden.

   - In Artikel 9 Abs. 3 sollte - entsprechend der Regelung in Absatz 1 - neben der Veröffentlichung im Internet oder auf andere Weise online - auch die Möglichkeit einer anderweitigen Veröffentlichung vorgesehen werden.

   - Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Verwaltungsvereinfachung müssen stärker beachtet und deshalb insbesondere die Mindestinhalte der Aktionspläne sowie die Berichtspflichten auf das absolut notwendige Maß reduziert werden.

...

- Ein übereilter gemeinsamer Standpunkt auf Basis des vorliegenden Richtlinienvorschlags würde das bisher in der Lärmschutzpolitik Erreichte in Frage stellen und den Bundesländern einen Arbeitsaufwand abverlangen, ohne dass entsprechende Erfolge zu erzielen sind. Der von der französischen Präsidentschaft angestrebte Zeitrahmen steht hierzu in keinem Verhältnis.

  Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für einen Zeitrahmen einzusetzen, der eine Befassung des Vorschlags in den EU-Arbeitsgruppen ermöglicht und der mindestens eine ausreichend fachliche Bewertung in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland sicherstellt.

- Die generelle Pflicht zur flächendeckenden Aufstellung von Aktionsplänen entlang von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und für Ballungsräume ist nicht zielführend und bedeutet einen unvertretbar hohen Aufwand. Aktionspläne sollten nur in Gebieten und entlang großer Verkehrswege mit hoher Lärmbelastung aufgestellt werden.

- Der Bundesrat begrüßt ausdrücklich die Berücksichtigung der Ruhe mit dem Ziel der Ausweisung von Ruheschutzgebieten in Ballungsräumen.

- Grundsätzlich begrüßt er ferner die Festlegung von Fristen im Richtlinienvorschlag für die Vorlage von Lärmkarten und Aufstellung von Aktionsplänen, da aus den Erfahrungen mit der Aufstellung von Lärmminderungsplänen nach § 47a BImSchG das Fehlen der Fristen mitentscheidend für die bisher schleppende Umsetzung war.

  Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass in der Bundesrepublik viele Kommunen mit der Aufstellung von Lärmminderungsplänen begonnen, bzw. entsprechende Arbeiten schon abgeschlossen haben. Die Aufrechterhaltung des Zeitplans würde diese Arbeiten weitgehend hinfällig machen, was neben der finanziellen Problematik der Öffentlichkeit schwer zu vermitteln wäre.

  Die Bundesregierung sollte darauf hinwirken, dass den Mitgliedstaaten für die Bereiche, die unter die erste Frist fallen (Ballungsräume > 250 000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen), und bei denen mit der Aufstellung von Lärmminderungsplänen schon begonnen worden ist, die Möglichkeit eingeräumt wird, bis zur 2. Stufe eigene Übergangsregelungen zur Aufstellung von Lärmkarten und

...

Aktionsplänen festzulegen. In der Berichtspflicht sollten diese Regelungen Berücksichtigung finden.

- Zur Frage der Bewertung wird im vorliegenden Vorschlag auf vorläufige und später zu erstellende Dosis-Wirkungsbeziehungen verwiesen. Da auf diese Frage trotz jahrelanger wissenschaftlicher Diskussionen bisher keine befriedigende Antwort gefunden wurde, sollte allein auf den Pegel als wirkungsproportionale Zielgröße für die Belastung zurückgegriffen werden.

- Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine deutliche Modifizierung der Berichtspflicht einzusetzen. Dies bedeutet sowohl eine Reduzierung der Datenmenge, die im Hinblick auf den Zweck für die Kommission relativiert werden sollte, als auch auf die Art der Daten. Letzteres bezieht sich insbesondere auf die Erhebung der belasteten Bevölkerung, da die Bewertung der Anzahl der Bevölkerung in Wohnungen in der Bundesrepublik Deutschland aus Datenschutzgründen nicht valide durchführbar ist. Es wird vorgeschlagen, den Mitgliedstaaten diese Entscheidung zu überlassen.

  Die Berichtspflichten über "besondere Schalldämmung für bestimmten Lärm" und "verhältnismäßig ruhige Fassaden" sollte entfallen.

- Da die Aufstellung von Lärmkarten und entsprechenden Aktionsplänen mit einem hohen Aufwand und Kosten verbunden ist und entsprechende Planungen langfristig angelegt werden müssen, wird die Bundesregierung gebeten, sich für eine Verlängerung der Fristen für die Erneuerung von Lärmkarten und Aktionsplänen von 5 auf 10 Jahre einzusetzen.

  Ebenfalls sollte die enge zeitliche Bindung der Lärmkarte zu dem Erhebungsjahr entfallen, da vorliegende Daten sich häufig auf mehrere zurückliegende Jahre beziehen und nicht nur auf das vorangegangene Jahr. Die Ermittlung jeweils vollständiger zeitnaher Daten kann erhebliche Mehrkosten verursachen.

- Der Inhalt der Lärmkarten (Artikel 7 i.V.m. Anhang IV) ist zu reduzieren. So ist es etwa nicht erforderlich, bei der zunächst nur aktuellen erstmaligen Erstellung von Lärmkarten frühere Lärmsituationen darzustellen, die zudem kaum ermittelbar sein dürften (Anhang IV, Ziffer 1, erster Spiegelstrich). Zudem sollte in Anhang IV, Ziffer 1, vierter Spiegelstrich der Klammerzusatz entfallen. Andernfalls müssten in der praktischen Umsetzung umfassende Befragungen durchgeführt werden, die darauf gerichtet sind zu

...

eruieren, inwieweit sich Menschen belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind. Der Aufwand hierfür ist unangemessen.

- Vor Erlass der Richtlinie ist eine umfassende Kostenabschätzung unerlässlich, die insbesondere auch die möglichen mittelbaren Kostenfolgen für die Unternehmen berücksichtigt. Auf keinen Fall darf die Richtlinie - weder unmittelbar noch mittelbar – zu unzumutbaren Kostenbelastungen der Wirtschaft führen.

- Der Bundesrat stellt fest, dass der Richtlinienvorschlag zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm die Mitgliedstaaten verpflichtet, in einem erheblichen Umfang Ermittlungen der Lärmbelastung durchzuführen und an die Kommission zu berichten. Lärmminderungen werden an den bekannten Quellen durch diesen Richtlinienvorschlag aber nicht erreicht.

  Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, darauf hinzuwirken, dass von der Kommission parallel zur weiteren Vorbereitung dieser Richtlinie dem fortschreitenden Stand der Technik entsprechende Emissionsbegrenzungen insbesondere für folgende Quellen vorgelegt und rechtlich wirksam werden:

  - Nutzfahrzeuge unter Berücksichtigung der Geräuschemissionen von Motoren, Reifen und Aufbauten - auch bei Fahrten über unebene Fahrbahnen,
  - Motorräder unter Berücksichtigung der Geräuschemissionen von Motoren und Reifen - auch bei typischem Fahrverhalten,
  - Schienenfahrzeuge und Schienenwege,
  - Flugzeuge - insbesondere unter Berücksichtigung der Geräuschemissionen bei Start und Landung.

  Die Emissionsbegrenzungen sollten in zwei oder drei Stufen im Laufe von ca. zehn Jahren verschärft werden und Regelungen für die Nachrüstung von Altfahrzeugen enthalten.

4. Der Richtlinienvorschlag enthält durchgängig Unklarheiten, Ungenauigkeiten und Widersprüchlichkeiten, die teilweise auf fehlerhafte Übersetzungen zurückzuführen sind. Darüber hinaus besteht für viele Problemstellungen intensiver fachlicher Klärungsbedarf, mit denen sich die EU-Arbeitsgruppen

...

befassen sollten. Die Arbeitsgruppen selbst haben ihre Themenfelder noch nicht abschließend behandelt. Die Bundesregierung wird gebeten, sich für eine entsprechende Nachbesserung des Richtlinienvorschlags einzusetzen und eine Angleichung an die in der Bundesrepublik Deutschland verwendeten Definitionen, Begriffe und Verfahren hinzuwirken.

5. Diese Stellungnahme ist gemäß § 5 Abs. 2 EUZBLG maßgeblich zu berücksichtigen, da im Schwerpunkt Aufgaben der Länder betroffen sind.

   Die Pflicht zur Aufstellung von Lärmplänen und Aktionsplänen sowie ein großer Teil der im Rahmen von Aktionsplänen in Betracht kommenden Maßnahmen trifft vornehmlich Länder und Kommunen; die statuierten umfangreichen Berichtspflichten ebenso.