Bundesrat Drucksache **1073/1/01**

22.01.02

Empfehlungen
der Ausschüsse

U - Fz - In - Vk - Wi

zu **Punkt** der 772. Sitzung des Bundesrates am 1. Februar 2002

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Der **federführende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** (U),

der **Finanzausschuss** (Fz),

der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** (In),

der **Verkehrsausschuss** (Vk) und

der **Wirtschaftsausschuss** (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Ausgeliefert am 22. JAN. 2002

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

U 1. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 29 Abs. 1 Satz 2 BImSchG)

In Artikel 1 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

'2. In § 29 Abs. 1 Satz 2 werden nach dem Wort "sollen" die Wörter "unter Berücksichtigung von Art und Gefährlichkeit dieser Stoffe" eingefügt.'

Begründung:

Mit der Einfügung der Wörter "unter Berücksichtigung von Art und Gefährlichkeit dieser Stoffe" nach dem Wort "sollen" in Absatz 1 Satz 2 wird eine hinreichende Flexibilisierung der Anordnungsbefugnis für kontinuierliche Messungen erzielt. Insbesondere bei hohen Abgasströmen kann i.d.R. ein hoher Emissionsmassenstrom an Luft verunreinigenden Stoffen nicht ausgeschlossen werden. Auch bei verschärften Anforderungen an die Schadstoffkonzentration im Abgas bleibt der Umfang des Abgasstromes auf Grund der gewachsenen Kenntnisse über die Auswirkung von Schadstoffen auch weiterhin ein geeigneter Indikator für den Schadstoffausstoß.

Vk 2. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 BImSchG)

Bei Annahme entfallen die Ziffern 4 bis 10

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 40 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

"(1) Sofern Aktionspläne nach § 47 Abs. 2 dies vorsehen und keine unaufschiebbaren oder überwiegenden Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenstehen, kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten beschränken, umleiten oder verbieten, wenn und soweit der Kraftfahrzeugverkehr zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beiträgt und die Maßnahme zur Einhaltung der Grenzwerte entsprechend des Beitrags der Verursachung geeignet und angemessen ist."

...

b) In Absatz 2 sind die Wörter "verbieten oder beschränken" durch die Wörter "beschränken, umleiten oder verbieten" zu ersetzen.

Vk [3.] [c) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

Setzt Annahme von Ziffer 2 voraus

aa) Dem Satz 1 sind folgende Sätze voranzustellen:

"Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann auf Antrag oder allgemein Ausnahmen von Maßnahmen nach § 40 Abs. 1 und 2 zulassen. Das kommt insbesondere dann in Betracht, wenn der Kraftfahrzeugverkehr wegen überwiegender Gründe des Gemeinwohls unaufschiebbar ist."

bb) Im neuen Satz 4 sind nach dem Wort "Kraftfahrzeuge" die Wörter "mit geringem Schadstoffausstoß" einzufügen.]

Begründung:

Die Regelung des § 40 BImSchG ist vor allem in Zusammenhang mit örtlichen Überschreitungen der Grenzwerte relevant. Wie in der Gesetzesbegründung ausgeführt, ist damit insbesondere bei Partikeln (PM 10) zu rechnen, die aber komplexe und großräumige Ursachen haben und nur teilweise auf den Straßenverkehr zurückzuführen sind. Die vorgeschlagene Neufassung des § 40 BImSchG stellt deutlicher auf den nur anteiligen Beitrag des Straßenverkehrs an den Schadstoffimmissionen ab.

In der Gesetzesbegründung wird davon ausgegangen, dass Einschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs im Wesentlichen bei Eintritt unvorhergesehener Umstände in Betracht kommen. Auf Grund lokaler Besonderheiten wie etwa schlecht belüftete enge Straßenschluchten in Ballungsräumen können aber Grenzwertüberschreitungen vorkommen, denen keine plötzlich auftretenden oder kurzfristig behebbaren Ursachen zu Grunde liegen. Mit baulichen oder planerischen Maßnahmen kann jedoch unter Umständen in dem relativ kurzen Zeitraum bis zum Wirksamwerden der Schwellenwerte Anfang 2005 keine Abhilfe geschaffen werden, eventuell greifen in Einzelfällen auch erst mittelfristige Maßnahmen zur Emissionsminderung. Um schwerwiegende Verkehrsprobleme in diesen Fällen zu vermeiden und ein flexibleres Handeln zu ermöglichen, ist den Straßenverkehrsbehörden ein Ermessen bei der Entscheidung über Verkehrsverbote und entsprechende Ausnahmegenehmigungen einzuräumen.

...

U

4. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 Abs. 1 BImSchG)

Entfällt bei Annahme von Ziffer 2

Bei Annahme entfallen Ziffern 5 und 6

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 40 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beschränkt oder verbietet den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 bis 3 dies vorsieht. Die Straßenverkehrsbehörde kann im Einvernehmen mit der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde Ausnahmen von Verboten oder Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zulassen, wenn unaufschiebbare und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern."

Begründung:

Um die Verpflichtungen aus den EG-Richtlinien erfüllen zu können, wird es erforderlich sein, Maßnahmen auch an den Verkehr zu richten. Das BImSchG und das Straßenverkehrsrecht müssen dafür das Instrumentarium schaffen. Die Verantwortung für die Einhaltung dieser Verpflichtungen des Mitgliedstaates Deutschland soll die Umweltverwaltung tragen. Die Umweltbehörden sind dabei auf einen solidarischen Vollzug durch alle anderen betroffenen Behörden angewiesen.

In § 40 Abs. 1 wird klargestellt, dass die Straßenverkehrsbehörde eine gebundene Entscheidung trifft, wenn ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan entsprechende Maßnahmen vorsieht. Zweifelsfragen bei der Anwendung des § 47 Abs. 6 werden so vermieden. Im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft ist es angebracht, eine Ausnahmemöglichkeit vorzusehen. Dabei kann es allerdings der Straßenverkehrsbehörde nicht allein überlassen sein, die dieses Gesetz leitenden Gesichtspunkte zu beurteilen und mit den eigenen Aufgaben in Beziehung zu setzen. Deshalb erfolgt die Ausnahmeentscheidung federführend durch die Straßenverkehrsbehörde, aber im Einvernehmen mit der Umweltbehörde. Das Einvernehmen muss dabei nicht notwendig in jedem Einzelfall, sondern kann auch generell für bestimmte Fallgestaltungen erteilt werden.

...

In

5. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 Abs. 1 BImSchG)

Entfällt bei Annahme von Ziffer 2 oder 4

Bei Annahme entfällt Ziffer 6

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 40 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beschränkt oder verbietet den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Aktionsplan nach § 47 Abs. 2 dies vorsieht und die straßenverkehrsrechtliche Anordnung verhältnismäßig ist. Die Straßenverkehrsbehörde kann im Einvernehmen mit der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde Ausnahmen von Verboten oder Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zulassen, wenn unaufschiebbare und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern."

Begründung:

Um die Verpflichtungen aus den EG-Richtlinien erfüllen zu können, wird es erforderlich sein, Maßnahmen auch an den Verkehr zu richten. Das BImSchG und das Straßenverkehrsrecht müssen dafür das Instrumentarium schaffen. Die Verantwortung für die Einhaltung dieser Verpflichtungen des Mitgliedstaates Deutschland soll die Umweltverwaltung tragen. Die Umweltbehörden sind dabei auf einen solidarischen Vollzug durch alle anderen betroffenen Behörden angewiesen.

In § 40 Abs. 1 wird klargestellt, dass die Straßenverkehrsbehörde eine gebundene Entscheidung trifft, wenn ein Aktionsplan entsprechende Maßnahmen vorsieht. Zweifelsfragen bei der Anwendung des § 47 Abs. 6 werden so vermieden. § 40 Abs. 1 stellt auch klar, dass die konkrete verkehrsrechtliche Anordnung geeignet, erforderlich und angemessen, also verhältnismäßig, sein muss. Im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft ist es angebracht, eine Ausnahmemöglichkeit vorzusehen. Dabei kann es allerdings der Straßenverkehrsbehörde nicht allein überlassen sein, die dieses Gesetz leitenden Gesichtspunkte zu beurteilen und mit den eigenen Aufgaben in Beziehung zu setzen. Deshalb erfolgt die Ausnahmeentscheidung federführend durch die Straßenverkehrsbehörde, aber im Einvernehmen mit der Umweltbehörde. Das Einvernehmen muss dabei nicht notwendig in jedem Einzelfall, sondern kann auch generell für bestimmte Fallgestaltungen erteilt werden.

...

U

Entfällt bei Annahme von Ziffer 2, 4 oder 5

6. Hilfsempfehlung:

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 40 Abs. 1 Satz 1 die Angabe "Aktionspläne nach § 47 Abs. 2" durch die Angabe "Luftreinhalte- oder Aktionspläne nach § 47 Abs. 1 und 2" zu ersetzen.

Begründung:

Die unmittelbar bei Überschreiten von Immissionsgrenzwerten in Kraft tretenden Aktionspläne mit ihren Verkehrsbeschränkungen bzw. -verboten können sich als sehr einschneidend erweisen. Das Mittel der Luftreinhalteplanung als langfristig wirkender Planung (§ 47 Abs. 1-E) dürfte daher in der Praxis vielfach wirkungsvoller sein. Aus diesem Grunde sollte auch zur Umsetzung der Luftreinhalteplanung das entsprechende Eingriffsinstrumentarium für die Straßenverkehrsbehörden bereitgestellt werden, um wirksame Maßnahmen in geeigneter Form durchzusetzen.

Die bisher im Entwurf vorgesehen Regelungen - insbesondere § 45 und § 47 Abs. 6-E - stellen demgegenüber keine ausreichende Verbindlichkeit der in den Luftreinhalteplänen enthaltenen Verkehrsmaßnahmen her. Die Bestimmung zur Verbesserung der Luftqualität (§ 45-E) fordert nur das "Ergreifen von Maßnahmen", d.h. z.B. die Aufstellung eines Luftreinhalteplans (siehe § 45 Abs. 1-E), nicht aber die Durchsetzung der in diesem enthaltenen Maßnahmen. Die "Durchsetzungsbestimmung" für Maßnahmen in Luftreinhalteplänen (§ 47 Abs. 6-E) verweist auf die Anordnung von Maßnahmen "nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften". Auch aus der Gesetzesbegründung, die auf die bestehende Regelung in § 47 Abs. 3 Bezug nimmt, wird deutlich, dass sich eine Verpflichtung zur Durchsetzung der im Luftreinhalteplan enthaltenen Maßnahmen aus § 47 Abs. 6 nicht ergibt. Denn die Kommentierung zum geltenden § 47 Abs. 3 geht davon aus, dass den Bestandteilen eines Luftreinhalteplans gerade keine Verbindlichkeit, sondern nur Empfehlungscharakter zukommt; dies gilt insbesondere für Ermessens- und solche Entscheidungen anderer Rechtsträger (vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Kommentar, Std. 1.3.2001, Bd. I Rz. 22. ff. zu § 47 BImSchG m.w.N.; ebenso Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Band 1 Teil II, Std. Mai 2001, Rnr. 6 zu § 47 BImSchG). Eine Ergänzung ist daher insbesondere in Bezug auf das Verkehrsimmissionsschutzrecht erforderlich, weil die bisherigen Erfahrungen mit Ermessensentscheidungen der Straßenverkehrsbehörden in der Regel - trotz Empfehlung der Immissionsschutzbehörden - nicht zum Einschreiten der Straßenverkehrsbehörden führten (vgl. die länderübergreifend durchgeführten Erhebungen zu § 40 Abs. 2).

...

U
In

Entfällt bei Annahme von Ziffer 2

Bei Annahme entfällt Ziffer 8

7. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 Abs. 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 40 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann den Kraftfahrzeugverkehr auf bestimmten Strassen oder in bestimmten Gebieten unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse und der städtebaulichen Belange nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften beschränken oder verbieten, wenn der Kraftfahrzeugverkehr nach Einschätzung der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde zur Überschreitung von in Rechtsverordnungen auf Grund dieses Gesetzes festgelegten Immissionswerten beiträgt und soweit die für den Immissionsschutz zuständige Behörde dies im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten hält, um die Immissionswerte einzuhalten."

Begründung:

§ 40 Abs. 2 stellt das Instrumentarium zur Verfügung, das benötigt wird, um einen Beitrag zur Einhaltung von rechtsverbindlichen Immissionswerten zu leisten, auch ohne dass bereits ein Plan nach § 47 erstellt ist. Er ordnet die Aufgaben den beteiligten Behörden klar zu und sorgt damit für einen effizienten Vollzug. Durch die Wörter "nach Einschätzung" wird die gerichtliche Kontrolldichte konkretisiert, indem der Fachverwaltung eine Einschätzungsprärogative eingeräumt wird. Die Bezugnahme auf Immissionswerte reicht aus und erfasst auch Konzentrationswerte.

Fz

Entfällt bei Annahme von Ziffer 2 oder 7

8. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 Abs. 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 40 Abs. 2 zu streichen.

Begründung:

Mit der Vorlage des Siebten Änderungsgesetzes zum BImSchG wird der § 40 Abs. 2 mit der 23. BImSchV fortgeschrieben. Der Vollzug dieser Verordnung erfordert einen kostenintensiven Mess- und Verwaltungsaufwand, der nicht im Verhältnis zum Nutzen steht.

...

In der Zeit von 1993 bis 2000 wurden laut einer LAI–Umfrage an insgesamt 563 Messorten Messungen durchgeführt, dabei wurde bis einschließlich 1997 die Überschreitung von mindestens einem Konzentrationswert der 23. BImSchV (von möglichen drei Werten für NO_2, Benzol und Ruß) an 29 Messorten und ab 1998 an 109 Messorten festgestellt.

Verkehrsbeschränkungen aufgrund des § 40 Abs. 2 BImSchG wurden dagegen in keinem Fall erlassen.

Die Konzentrationswerte für NO_2 und Benzol nach der 23. BImSchV werden bundesweit zumindest seit 2001 kaum noch erreicht bzw. unterschritten. Die Rußwertüberschreitungen treten immer noch auf, in Berlin gegenwärtig an 13 Messorten, die Konzentrationswerte stagnieren aber seit geraumer Zeit.

Ruß wird aber durch die Erfassung der PM-10-Konzentration nach der 22. BImSchV auch weiterhin Bestandteil der Minderungsstrategien der Luftreinhalte- und Aktionspläne nach § 47 zur PM-10-Reduktion bleiben.

Der Luftreinhalteplan nach § 47 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit dem sicherlich erforderlichen Aktionsplan für PM-10 muss als wirkungsvolles Instrument eingesetzt werden. Dies erfordert eine grundlegende Abstimmung zwischen den Verkehrs- und Umweltressorts, bevor das Instrument des Verkehrsverbots oder der Verkehrsbeschränkung zum Einsatz kommt. Der Luftreinhalteplan hat entsprechend der Auslegung des Siebten Änderungsgesetzes (Bezug zu Artikel 8 Abs. 3 der Tochterrichtlinie) eine bindendere Wirkung bezüglich der Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrsbereich als der § 40 Abs. 2 BImSchG, der durch sein Abwägungsgebot zum verkehrlichen Bedarf und städtebaulichen Belangen auch in Zukunft keine Maßnahmen erwarten lässt.

Unter diesen Rahmenbedingungen und der zunehmenden Personal- und Finanzknappheit in den Verwaltungen sollte § 40 Abs. 2 gestrichen werden. Als Folge wäre die 23. BImSchV aufzuheben.

In

9. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 Abs. 2a - neu - BImSchG)

Entfällt bei Annahme von Ziffer 2

In Artikel 1 Nr. 3 ist in § 40 nach Absatz 2 folgender Absatz 2a einzufügen:

"(2a) Entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach Absatz 1 [oder 2]* unterbleiben, unterrichtet sie die oberste für den Immissionsschutz zuständige Behörde über die Gründe. Ergibt deren Auswertung, dass die Einhaltung der Immissionswerte mit Mitteln des Landesvollzugs nicht gesichert werden kann, wirkt die oberste für den Immissionsschutz zuständige Behörde auf Abhilfe auf der Ebene des Bundes oder der Europäischen Gemeinschaft hin."

---

* Entfällt bei Annahme von Ziffer 8.

...

Begründung:

Die Regelung in Absatz 2a ermöglicht, dass die oberste für die Luftreinhaltung zuständige Landesbehörde über Fallgestaltungen in Kenntnis gesetzt wird, die mit lokalen Mitteln nicht gelöst werden können. Kommt sie zu dem Ergebnis, dass die Problematik nicht mit Mitteln des Landesvollzugs gelöst werden kann, wird es ihre Aufgabe sein, um insbesondere das Ziel der EG-Richtlinie zu erreichen, bei den übergeordneten Normsetzungsebenen auf zielführende Maßnahmen hinzuwirken. Denn es ist die Frage zu lösen, wie die gestellte Aufgabe, nämlich die Grenzwerte der Richtlinie einzuhalten, erreicht werden soll, wenn – wie im Gesetzentwurf und der ihm zugrunde liegenden Richtlinie vorgesehen – allein mit lokal begrenzten Maßnahmen des Landesvollzugs auf Belastungen reagiert werden muss, die wesentlich durch Kraftfahrzeuge verursacht werden, also Produkte, die in unbegrenzter Menge und nach Maßgabe von Vorschriften in den Verkehr gelangen, die auf nationaler und europäischer Ebene verantwortet werden. Es kann nicht sein, dass der Landesvollzug für das gerade stehen muss, was im Grunde maßgeblich durch das KfZ-Zulassungsrecht und das vom geltenden Straßen- und Straßenverkehrsrecht des Bundes bestimmte Mobilitätskonzept der Gesellschaft zu verantworten ist.

U
In

Entfällt bei Annahme von Ziffer 2

10. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 40 Abs. 3 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 40 Abs. 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Die Bundesregierung kann nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates regeln, dass Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung von Verkehrsverboten ganz oder teilweise ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, sowie die hierfür maßgebenden Kriterien und die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge festlegen. Die Verordnung kann auch regeln, dass bestimmte Fahrten oder Personen ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, wenn das Wohl der Allgemeinheit oder unaufschiebbare und überwiegende Interessen des Einzelnen dies erfordern."

...

Begründung:

§ 40 Abs. 3 darf nicht festlegen, dass Verwaltungsverfahren durchzuführen sind, bevor die dafür maßgeblichen Kriterien bestimmt sind. Eine solche Regelung führt zu Schwierigkeiten im Vollzug. Eine Ausnahme von Verkehrsverboten kann nur in Betracht kommen, wenn sie verträglich ist mit der Vorgabe, eine bestimmte Luftqualität zu erreichen. Das Abstellen lediglich auf den Schadstoffausstoß, also die motorischen Immissionen, greift zu kurz.

Nach dem Entwurf der Bundesregierung ist in jedem Einzelfall eine Ausnahmeentscheidung zu treffen. Im hier vertretenen Modell wird die Ausnahmeentscheidung in erster Linie abstrakt generell getroffen. Zu vollziehen ist dann nur die Abwicklung der Kennzeichnung. Die Möglichkeit der gezielten Einzelfallausnahme steht zusätzlich zur Verfügung.

U 11. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 44 Abs. 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist § 44 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Zur Überwachung der Luftqualität führen die zuständigen Behörden regelmäßige Untersuchungen nach den Anforderungen der Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 oder Abs. 1a durch."

Begründung :

Gemäß der Richtlinie 96/62/EG dient die Überwachung der Luftqualität nicht ausschließlich der Erkennung von Überschreitungen der in den Verordnungen nach § 48a Abs. 1 festgelegten Immissionswerten.

U 12. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 44 Abs. 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in § 44 Abs. 2 nach dem Wort "Landesregierungen" die Wörter "oder die von ihnen bestimmten Stellen" einzufügen.

...

Begründung:

Durch die Einfügung soll eine Subdelegationsmöglichkeit zur Erleichterung des Vollzugs geschaffen werden.

In 13. Zu Artikel 1 Nr. 6 und 11 Buchstabe c - neu - (§ 45, § 48a Abs. 2a - neu - BImSchG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Nummer 6 ist wie folgt zu fassen:

"6. § 45 wird aufgehoben."

b) Nach Nummer 11b ist folgende Nummer 11c einzufügen:

'11. c) In § 48a wird nach Absatz 2 folgender neuer Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Die Maßnahmen im Vollzug von Rechtsverordnungen nach Absatz 1

a) müssen ... (weiter wie Regierungsentwurf zu Artikel 1 Nr. 6 § 45 Abs. 2)"'

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 47 Abs. 5 Satz 1 die Angabe "§ 45 Abs. 2" durch die Angabe "§ 48a Abs. 2a" zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Regelung ist überflüssig. Die Verpflichtung für die Länder, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, ergibt sich unmittelbar aus den Regelungen des BImSchG, insbesondere aus § 47, aus den auf § 48a Abs. 1 gestützten künftigen Verordnungen und aus § 48a Abs. 2. Dass die Maßnahmen aus den Plänen zu ergreifen sind, folgt bereits aus § 47 Abs. 6. Letztlich würde sich die Pflicht zur Ergreifung der erforderlichen Maßnahmen auch unmittelbar aus der Richtlinie ergeben.

...

Die Ausführungen in der Begründung zu § 45 Abs. 1 sind nicht nachvollziehbar und lassen die Befürchtung zu, dass dieser Vorschrift ein eigenständiger materieller Gehalt als Befugnisnorm zukommen soll. Dafür ist die Regelung aber viel zu unbestimmt. Sie darf nicht dazu führen, die sonstigen Vorschriften des BImSchG mit ihren ausdifferenzierten Voraussetzungen obsolet zu machen.

Zu Buchstabe b:

Nach der "Umsetzungsmechanik" von § 48a fließen Vorgaben des EG-Rechts über Verordnungen in das deutsche Recht (vgl. die kommende 22. BImSchV). Die so transformierten Vorgaben sind nach § 48a Abs. 2 durchzusetzen. Die entsprechenden Maßnahmen haben nun den neuen Absatz 2a zu beachten.

U 14. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 45 Abs. 2 Buchstabe c BImSchG)*

In Artikel 1 Nr. 6 sind in § 45 Abs. 2 Buchstabe c die Wörter "in anderen Mitgliedstaaten" durch die Wörter "außerhalb des Plangebietes" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung, dass das Gebot der Rücksichtnahme auch gegenüber benachbarten Ländern gilt. Durch die vorgeschlagene Änderung werden sowohl benachbarte Länder als auch Mitgliedstaaten erfasst.

U 15. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 46 Abs. 1 und 2 - neu - BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist § 46 wie folgt zu ändern:

a) Vor dem bisherigen Text ist die Absatzbezeichnung "(1)" einzufügen.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 angefügt:

"(2) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können Emissionskataster aufstellen, soweit dies zur Erstellung von Aktionsplänen nach § 47 Abs. 2 sowie Luftreinhalteplänen nach § 47 Abs. 3 erforderlich ist."

---

* Bei Annahme von Ziffer 13 und 14 wird Ziffer 14 redaktionell angepasst.

...

Begründung :

Artikel 8 Abs. 3 der Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie 96/62/EG legt fest, dass der zur Luftreinhaltung erforderliche Plan oder das Programm mindestens die in Anhang IV der Richtlinie aufgeführten Angaben enthält. Die Durchführung von Emissionserhebungen wird in diesem Falle zwingend vorgeschrieben. Die vorgeschlagene Formulierung in § 46 Abs. 1 erfüllt diese Anforderungen.

Emissionskataster haben für die Beurteilung der Immissionsentwicklung und für die Planung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung eine große Bedeutung, jedoch ist einerseits ihre Aufstellung sehr kosten- und arbeitsaufwändig, andererseits kann nur die für die Luftreinhalteplanung zuständige Behörde abschätzen, welchen Umfang das benötigte Kataster haben muss, um die Planungsziele zu erreichen. Daher sollte die Entscheidung, ob und in welchem Umfange die Erstellung von Emissionskatastern erforderlich ist, der zuständigen Behörde überlassen sein. Dem wird mit der vorgeschlagenen Fassung des § 46 Abs. 2 Rechnung getragen. Mit Aufnahme dieser "freiwilligen" Maßnahme in das Gesetz soll die Bedeutung der Emissionskataster für die Luftreinhalteplanung herausgestellt werden.

U 16. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 46 Satz 2 - neu - BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 7 ist dem § 46 folgender Satz anzufügen:

"Sie können solche Kataster aufstellen, um den Stand und die Entwicklung von Luftverunreinigungen in den Untersuchungsgebieten fortlaufend festzustellen."

Begründung:

In der Vergangenheit haben sich Emissionskataster als hilfreich erwiesen, um den Stand und die Entwicklung der Verschmutzung und auch die Verbesserung der Luftqualität flächendeckend darzustellen.

In Untersuchungsgebieten mit komplexen Emissions- und Immissionsstrukturen werden auch künftig Emissionskataster zur Erstellung und Begründung der Luftreinhaltepläne erforderlich sein. Hierzu bietet die Formulierung eine Rechtsgrundlage.

...

U 17. Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 46a BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 8 sind in § 46a die Wörter "durch Rundfunk, Fernsehen, Presse oder auf andere Weise" durch die Wörter "auf geeignete Weise (beispielsweise über Radio, Fernsehen oder die Presse)" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten durch weitgehende Übernahme des Wortlauts der EG-Richtlinie.

Vk 18. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 1 BImSchG)

Bei Annahme entfallen Ziffern 19 und 20

In Artikel 1 Nr. 9 sind in § 47 Abs. 1 nach dem Wort "überschritten" die Wörter "oder liegen Anhaltspunkte dafür vor, dass die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können" einzufügen.

Begründung:

Die Luftreinhalteplanung sollte bereits im Vorfeld der eigentlichen Überschreitung von Immissionsgrenzwerten einsetzen. So sollte die Behörde jedenfalls dort gehalten sein, Luftreinhaltepläne aufzustellen, wo bereits Anhaltspunkte für eine Nichteinhaltung der betreffenden Luftqualitätsanforderungen vorliegen. Dies entspricht sowohl dem Grundanliegen der EG-Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität (ABl. EG Nr. L 296 S. 55), nach dem die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen (Artikel 7 RL 96/62/EG) wie auch den Zielen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, bei denen es insbesondere darum geht, dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen und rechtzeitig Gegenmaßnahmen zu ergreifen (§ 1 BImSchG, neu eingefügtes Luftreinhalteprinzip in § 45 BImSchG-E).

...

Wi

19. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 1 BImSchG)

Entfällt bei Annahme von Ziffer 18

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 47 Abs. 1 der erste Halbsatz wie folgt zu fassen:

"Sobald die Gefahr besteht, dass die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 festgelegten Grenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden,"

Bei Annahme entfällt Ziffer 20

Begründung:

Es sollte im Interesse der Industrie sichergestellt werden, dass die Luftreinhaltepläne bei einer absehbaren Überschreitung möglichst zügig erstellt werden. Nummer 4.2.3 der TA Luft (Stand: 12. Dezember 2001) sieht vor, dass eine Genehmigung auch bei Überschreitung von Werten erteilt werden kann, wenn u. a. sichergestellt ist, dass auf Grund eines Luftreinhalteplans die Einhaltung des Immissionswertes sichergestellt ist. Insoweit kann das Vorhandensein eines Luftreinhalteplans Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung sein.

U

20. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 1 BImSchG)

Entfällt bei Annahme von Ziffer 18 oder 19

In Artikel 1 Nr. 9 ist § 47 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Ist zu erkennen, dass die in einer Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 festgesetzten Immissionsgrenzwerte zu dem jeweils in dieser Verordnung bestimmten Zeitpunkt nicht eingehalten werden können, hat die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der Maßnahmen festlegt, um diese Grenzwerte termingerecht einhalten zu können und der den Anforderungen der Rechtsverordnung entspricht."

Begründung:

Luftreinhaltepläne im Sinne der Maßnahmepläne der Richtlinie haben die Aufgabe (und nur diese), die termingerechte Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Ab den Zeitpunkten, an denen die Grenzwerte einzuhalten sind, treten die Aktionspläne an die Stelle der Luftreinhaltepläne nach Absatz 1.

...

U 21. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist § 47 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Besteht die Gefahr, dass die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte oder Alarmschwellen überschritten werden, hat die zuständige Behörde einen Aktionsplan aufzustellen, der festlegt, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um diese Gefahr zu verringern und im Falle der Überschreitung deren Zeitraum zu verkürzen. Ein Aktionsplan kann Teil eines Luftreinhalteplans sein."

Begründung:

Klarstellung und Straffung. Harmonisierung mit § 47 Abs. 4-E, der sich ebenfalls mit den Anforderungen an Maßnahmen befasst und dort vorschreibt, dass die Maßnahmen nicht nur geeignet, sondern auch verhältnismäßig sein müssen. Wenn das Ziel der Maßnahmen angegeben wird ("um zu"), ist selbstverständlich, dass die Maßnahmen auch geeignet sein müssen, dieses Ziel zu erreichen.

Vk 22. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 2 Satz 2 -neu- BImSchG)*

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 47 Abs. 2 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Werden Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, so sind diese im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Aktionsplan festzulegen."

* Wird bei Annahme von Ziffer 21 redaktionell angepasst.

...

Begründung:

Die Aktionspläne haben erhebliche Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz und das Verkehrsgeschehen. Deswegen sind nur die Straßenverkehrsbehörden in der Lage, wirksame Maßnahmen - wie Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote - zur Verringerung der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten vorschlagen.

U 23. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 5 Satz 2 - neu - BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 47 Abs. 3 der Satz 2 zu streichen und in Absatz 5 nach Satz 1 einzufügen.

Begründung:

Eine Beachtung der Ziele und Erfordernisse der Raumordnung ist nicht nur bei der Aufstellung von Plänen nach § 47 Abs. 3 erforderlich, sondern auch bei Plänen nach den Absätzen 1 und 2.

U 24. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 3 BImSchG)

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, in § 47 Abs. 3 zu konkretisieren, wie der Mindestinhalt der dort geregelten Pläne auszusehen hat. Denn Verordnungen mit Aussagen dazu wie für die Pläne nach den Absätzen 1 und 2 stehen nicht zur Verfügung. Eine Konkretisierung könnte folgendermaßen formuliert werden:

"(3) Die zuständige Behörde kann in einem Plan Maßnahmen darstellen, mit deren Verwirklichung die in einer Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1a festgelegten Immissionswerte eingehalten werden können (fakultativer Luftreinhalteplan). Für ein Untersuchungsgebiet nach § 44 Abs. 2 oder Teile eines solchen Gebietes können fakultative Luftreinhaltepläne ohne Maßgabe einer Verordnung aufgestellt werden, wenn sonstige schädliche Umwelteinwirkungen auftreten oder zu erwarten sind. Die Pläne nach den Sätzen 1 und 2 können auf bestimmte luftverunreinigende Stoffe und auf bestimmte Arten von Emissionsquellen beschränkt werden. Fakultative Luftreinhaltepläne enthalten

...

1. die Darstellung der festgestellten Emissionen und Immissionen aller oder bestimmter luftverunreinigender Stoffe,
2. Angaben über die festgestellten Wirkungen auf die in § 1 genannten Schutzgüter,
3. Feststellungen über die Ursachen der Luftverunreinigungen und ihrer Auswirkungen,
4. eine Abschätzung der zu erwartenden Veränderungen der Emissions- und Immissionsverhältnisse,
5. die Angabe der in Satz 1 genannten Immissionswerte sowie vorgesehene Nutzungen und
6. die Maßnahmen zur Verminderung der Luftverunreinigungen und zur Vorsorge."

Begründung:

Der Entwurf der Bundesregierung ist insoweit unvollständig.

Die nicht EG-rechtlich veranlasste Luftreinhalteplanung wird durch die vorgeschlagene Formulierung begrifflich näher bestimmt. Da die inhaltliche Konkretisierung durch Vorschriften zur Umsetzung entsprechenden EG-Rechts fehlt, ist wie im bisherigen § 47 Abs. 2 der Inhalt näher zu regeln.

U 25. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 4 Satz 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in § 47 Abs. 4 Satz 1 nach dem Wort "Maßnahmen" die Wörter "in Plänen nach den Absätzen 1 bis 3" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung.

...

U 26. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 5 Satz 2 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist § 47 Abs. 5 Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Artikel 8 Abs. 3 der Richtlinie verlangt nur, dass die Öffentlichkeit Zugang zu den Plänen haben muss, nicht jedoch, dass sie an deren Aufstellung zu beteiligen ist. Davon geht auch die Begründung der Bundesregierung aus.

Vk 27. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 6 Satz 2 und Satz 3 -neu- BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist § 47 Abs. 6 wie folgt zu ändern:

a) In Satz 2 sind nach dem Wort "Planungen" das Wort "dann" und vor dem Punkt am Ende der folgende Halbsatz ", wenn die Pläne zuvor einvernehmlich mit ihnen abgestimmt wurden" einzufügen.

b) Folgender Satz ist anzufügen:

"Ansonsten entscheiden die zuständigen Planungsträger darüber, ob und inwieweit Planungen in Betracht zu ziehen sind.".

Begründung:

Die von der Bundesregierung vorgeschlagene neue Fassung des § 47 Abs. 6 (und entsprechend § 47a Abs. 4) enthält gegenüber der derzeit gültigen Fassung eine deutliche Verschärfung. Zurzeit lautet die entsprechende Fassung des § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes: "Sind in dem Luftreinhalteplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger zu befinden, ob und inwieweit Planungen in Betracht zu ziehen sind." Dies gilt sowohl für Luftreinhaltepläne entsprechend der Aktionspläne sowie auch Lärmminderungspläne.

...

Die geplante Fassung des § 47 Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz würde dazu führen, dass, wenn Luftreinhaltepläne und entsprechend Lärmminderungspläne von den zuständigen Umweltbehörden nicht im Einvernehmen mit den zuständigen Planungsträgern aufgestellt worden sind, mit diesen Plänen die Neuplanung von Straßen, beispielsweise Ortsumgehungen oder Ortsdurchfahrten, verhindert bzw. deutlich erschwert würde. Deshalb ist es sinnvoll, dass derartige Planungen nur dann zwingend in die Abwägung von Straßenplanungen eingestellt werden müssen, wenn sie zuvor mit den entsprechenden Planungsträgern einvernehmlich abgestimmt wurden.

U 28. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 7 Satz 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in § 47 Abs. 7 Satz 1 nach dem Wort "Landesregierungen" die Wörter "oder die von ihnen bestimmten Stellen" einzufügen.

Begründung:

Durch die Einfügung soll eine Subdelegationsmöglichkeit zur Erleichterung des Vollzugs geschaffen werden.

U 29. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 47 Abs. 7 Satz 1 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in § 47 Abs. 7 Satz 1 die Wörter ", dass Immissionsgrenzwerte überschritten werden, die eine Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 festlegt," durch die Wörter "der Überschreitung von in einer Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 festgelegten Immissionsgrenzwerten" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

...

Wi

30. Zu Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b (§ 48 Abs. 1a BImSchG)

Bei Annahme entfallen Ziffern 31 und 32

In Artikel 1 ist Nummer 11 Buchstabe b zu streichen.

Begründung:

Die ausdrückliche Erwähnung der Möglichkeit des Verordnungsgebers über die in bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissions- und Konzentrationswerten hinausgehen zu dürfen, ist nicht notwendig. Soweit die nationalen Bedingungen eine Verschärfung der festgelegten Werte erforderlich machen, ist der Verordnungsgeber daran weder durch die europäischen Verträge noch durch das Grundgesetz gehindert. Damit erfüllt die Einführung eines Absatzes 1a in den § 48 lediglich die Darstellung einer Selbstverständlichkeit und ist daher nicht mit in den Gesetzentwurf aufzunehmen.

U

31. Zu Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b (§ 48a Abs. 1a BImSchG)

Entfällt bei Annahme von Ziffer 30

In Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b sind in § 48a Abs. 1a die Wörter "Immissions- und Konzentrationswerten" durch das Wort "Immissionswerten" zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff der "Konzentrationswerte" ist im Gesetz nicht definiert. Soweit dieser durch die 23. BImSchV eingeführt wird, mag dies zutreffend sein. In der Verordnungsermächtigung des Gesetzes genügt es, den Oberbegriff "Immissionswerte" zu nehmen.

In

32. Zu Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b (§ 48a Abs. 1a BImSchG)

Entfällt bei Annahme von Ziffer 30

In Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b sind in § 48a Abs. 1a nach dem Wort "Konzentrationswerten" die Wörter "für weitere Schadstoffe" einzufügen.

...

Begründung:

Klarstellung.

Der Wortlaut des Gesetzentwurfs lässt die Interpretation zu, dass die Verordnungsermächtigung die Festlegung anderer, von den Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften abweichender Immissions- und Konzentrationswerte für die dort geregelten Schadstoffe ermöglicht. Tatsächlich gemeint ist aber, dass Immissions- und Konzentrationswerte für andere Schadstoffe festgelegt werden sollen, für die von den Europäischen Gemeinschaften noch keine Regelungen getroffen wurden.

U 33. Zu Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b (§ 48a Abs. 1a Satz 1 und 2 - neu - BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b ist § 48a Abs. 1a wie folgt zu ändern:

a) Im bisherigen Text sind vor dem Wort "erlassen" die Wörter "einschließlich der Verfahren zur Ermittlung sowie Maßnahmen zur Einhaltung dieser Werte und zur Überwachung und Messung" einzufügen.

b) Folgender Satz ist anzufügen:

"In den Rechtsverordnungen kann auch geregelt werden, wie die Bevölkerung zu unterrichten ist."

Begründung:

Die Ermächtigungsgrundlage ist nicht ausreichend.

Nach § 44 Abs. 1 führen die zuständigen Behörden regelmäßige Untersuchungen nach den Anforderungen der Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 oder Abs. 1a durch. Die Ermächtigungsgrundlage ist hierzu zu ergänzen.

...

U
In

Bei Annahme entfällt Ziffer 35

34. Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 50 BImSchG)

In Artikel 1 ist Nummer 12 wie folgt zu fassen:

'12. Dem § 50 wird folgender Satz angefügt:

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

Begründung:

Klarstellung.

Es handelt sich zum Einen um eine grammatikalische Klarstellung gegenüber dem Regierungsentwurf; nicht die Abwägung findet in den angesprochenen Gebieten statt, sondern die raumbedeutsame Planung und Maßnahme.

Zum Anderen wird verdeutlicht, dass die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als ein abwägungserheblicher Belang (unter vielen) in die Abwägung einzustellen ist; die Formulierung des Regierungsentwurfs lässt die - nicht gewollte - Interpretation zu, dass diesem einen Belang ein Abwägungsvorrang zukommen soll.

Vk

Entfällt bei Annahme von Ziffer 34

35. Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 50 BImSchG)

In Artikel 1 Nr. 12 sind in § 50 die Wörter "zu berücksichtigen" durch das Wort "anzustreben" zu ersetzen.

Begründung:

Die geplante Fassung des Satzes 2 enthält die Formulierung „ist ... zu berücksichtigen". Da fast jede Straßenplanung im Falle der Realisierung eine Verschlechterung der Luftqualität nach sich zieht, wäre damit bei jeder Planung eine Abwägung vorzunehmen und der Abwägungsbelang "Luftqualität" erhielte ein deutlich hervorgehobenes Gewicht. Die Formulierung der entsprechenden EU-Rahmenrichtlinie, die mit der vorliegenden Gesetzesänderung umgesetzt werden soll, verlangt eine derart verschärfte Regelung nicht. Dort

...

heißt es "Die Mitgliedstaaten halten in diesen Gebieten und Ballungsräumen die Schadstoffwerte unter den Grenzwerten und bemühen sich, die bestmögliche Luftqualität im Einklang mit der Strategie einer dauerhaften und umweltgerechten Entwicklung zu erhalten." (Artikel 9 Satz 2 der Rahmenrichtlinie). In der Umsetzung dieser Richtlinie sollte über die dort gefassten Formulierungen nicht hinausgegangen werden. Die vorgeschlagene Formulierung "ist ... anzustreben" genügt der Intention des Gesetzes, eine möglichst gute Luftqualität zu erhalten, vollkommen und behindert gleichzeitig die Straßenplanung nicht über Gebühr.

U 36. Zu Artikel 1 Nr. 12a - neu - (§ 52 Abs. 4 Satz 3 BImSchG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 12 folgende Nummer 12a einzufügen:

'12a. In § 52 Abs. 4 Satz 3 werden im ersten Halbsatz nach den Wörtern "einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage" ein Komma und folgende Wörter eingefügt:

"die nicht Betriebsbereich oder Teil eines Betriebsbereiches ist" '

Begründung:

In seiner derzeitigen Formulierung steht § 52 Abs. 4 BImSchG bei nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen der Erhebung von Auslagen etwa bei der Begutachtung durch Sachverständige, die im Auftrag der Behörde tätig werden, entgegen, soweit sich aus den Ermittlungen keine Rechtsverstöße des Betreibers ergeben. Da sich die Pflichten nach der seit dem 3. Mai 2000 geltenden Störfall-Verordnung jedoch auch auf nicht genehmigungsbedürftige Anlagen beziehen können, soweit diese Betriebsbereich oder Teil eines Betriebsbereiches sind, ist es geboten, für die genannten Fälle die Möglichkeit zur Auslageerhebung, insbesondere bei der Begutachtung durch Sachverständige ausdrücklich zu eröffnen.

...

U 37. Zu Artikel 1a - neu - und 1b - neu - (§ 45 Abs. 1 und 1b StVO)

a) Nach Artikel 1 ist folgender Artikel 1a einzufügen:

'Artikel 1a

Änderung der Straßenverkehrsordnung

§ 45 der Straßenverkehrsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. November 1970 (BGBl. I S.1565, 1971 I S. 38) (BGBl. III 9233-1), die zuletzt durch ... geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Die Straßenverkehrsbehörden sind verpflichtet, geeignete verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuordnen, wenn die Überschreitung oder die Gefahr der Überschreitung von Immissionswerten des Immissionsschutzrechts maßgeblich auf den Kraftfahrzeugverkehr zurückzuführen ist."

2. Dem Absatz 1b wird folgender Satz angefügt:

"Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend." '

b) Nach Artikel 1a ist folgender Artikel 1b einzufügen:

"Artikel 1b

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Der auf dem Artikel 1a beruhende Teil der dort geänderten Rechtsverordnung kann auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden."

Begründung:

Nach § 40 Abs. 1 und 2 BImSchG haben die Straßenverkehrsbehörden die Befugnis zu Straßenverkehrsbeschränkungen bzw. -verboten, soweit der Kraftfahrzeugverkehr zur Überschreitung von Immissionswerten beiträgt. Die immissionsschutzrechtliche Vorschrift nimmt allerdings Bezug auf die "straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften".

...

Die maßgebliche Vorschrift für die Straßenverkehrsbehörden stellt die Straßenverkehrsordnung dar. Eine Ermessensbindung im Hinblick auf die neuen EG-rechtlichen Luftreinhalteanforderungen und die Bestimmungen des § 40 Abs. 1 und 2 Bundesimmissionsschutzgesetz ist daher in der einschlägigen Vorschrift zwingend notwendig. Der bisherige Verweis auf das Bundesimmissionsschutzgesetz unter § 45 Abs. 1d StVO ist auf Grund seines ausschließlichen Smog-Bezuges nicht geeignet, den erforderlichen Bezug zur Einhaltung der Grenzwerte nach den EG-Richtlinien 96/62/EG, 1999/30/EG und 2000/69/EG herzustellen.

Mit der Ergänzung wird dieser Bezug hergestellt und klargestellt, dass es sich bei den Maßnahmen ausschließlich um Maßnahmen solche handelt, die einer Überschreitung der Immissionswerte entgegenwirken.

U 38. Der Bundesrat widerspricht den Ausführungen der Bundesregierung in ihrer Begründung auf Seite 26 Absatz 2 am Ende. Auch wenn nach § 16 Abs. 3 Satz 3 Bundesplanungen grundsätzlich Vorrang vor Landesplanungen haben, ist im Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung festzustellen, dass sie zwingenden Vorgaben des EG-Rechts folgt, die mit Argumenten des Gesundheitsschutzes, also verfassungsrechtlich relevant, begründet sind.

Die Länder können mit den Mitteln des Landesvollzugs die Luftreinhalteplanung nicht erfolgreich durchführen, wenn sich die Bundesplanung entsolidarisiert und sich in diese Aufgabe nicht einbinden lässt. Es ist kaum zu erwarten, dass sich die EG-Kommission mit dem innerstaatlichen Argument "Bundesplanung" zufrieden gäbe, wenn die Grenzwerte nicht eingehalten sind und die Maßnahme notwendig ist.

Begründung (gegenüber dem Plenum):

Es stellt sich die Frage, wie die gestellte Aufgabe, nämlich die Grenzwerte der Richtlinie einzuhalten, erreicht werden soll, wenn – wie in den Entwürfen vorgesehen – allein mit lokal begrenzten Maßnahmen des Landesvollzugs auf Belastungen reagiert werden muss, die wesentlich durch Kraftfahrzeuge verursacht werden, also Produkte, die in unbegrenzter Menge und nach Maßgabe von Vorschriften in den Verkehr gelangen, die auf nationaler und europäischer Ebene verantwortet werden.

...

U 39. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei der Umsetzung der Luftqualitätsrahmenrichtlinie der EU sicherzustellen, dass auch der Verkehr einen angemessenen Beitrag zur Erreichung der von der EU vorgegebenen Immissionswerte leistet. Die andernfalls eintretende zusätzliche Belastung der Industrie ist nicht hinnehmbar.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Nach den zwingenden Vorgaben des EU-Rechts muss eine Einhaltung der in den Tochterrichtlinien vorgesehenen Immissionswerte in Deutschland sichergestellt werden. Hierzu sind alle Emittentengruppen in dem Umfang ihrer Verursachung und unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit heranzuziehen. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht mehrere einschränkende Sonderregelungen zu der Möglichkeit von Verkehrsbeschränkungen vor, die der Emittentengruppe der Industrie nicht gewährt werden. Damit müssen – da insoweit eine Reduzierung der Immissionsbelastung durch Verkehrsbeschränkungen nicht erreicht werden kann – industrielle Emittenten verstärkt herangezogen werden. Dies kann in belasteten Gebieten dazu führen, dass industrielle Vorhaben nicht realisiert werden können oder an bestehende Anlagen verstärkt Anforderungen gestellt werden müssen. Dies ist nicht sachgerecht, da dem Gebot der Sicherung des Industriestandorts Deutschland mindestens das gleiche Gewicht zukommt wie den Interessen des Kraftfahrzeugverkehrs.

U 40. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens den Ländern mitzuteilen, welche Maßnahmen von ihr als Beitrag zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte und zur Erreichung und Einhaltung der Ziele der Richtlinien des Rates über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität ergriffen worden sind oder ergriffen werden sollen.

Begründung:

Die 7. Novelle des BImSchG schreibt den Ländern vor, die notwendigen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aus der Rahmen-Richtlinie des Rates in Verbindung mit den Tochterrichtlinien durchzuführen.

...

Die vorliegenden Ergebnisse von Emissionserhebungen des Bundes und der Länder zeigen, dass die überwiegenden Beiträge der Luftbelastung aus Quellen stammen, auf die im Rahmen von ordnungsrechtlichen und planerischen Maßnahmen die Länder keinen oder nur einen geringen Einfluss haben bzw. dass sie Maßnahmen einleiten müssen, die eine unverhältnismäßig große Eingriffstiefe und einen hohen Verwaltungs- und Kontrollaufwand nach sich ziehen.

Der größte Teil möglicher Minderungsmaßnahmen liegt in der Zuständigkeit des Bundes.