

Gesetzentwurf

der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes

A) Problem

Für den Vollzug des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005 (BGBl I S. 1794) wird auf Ebene des Bundesrechts grundsätzlich den Gemeinden die Zuständigkeit zugewiesen. Nach § 47e Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für den Vollzug des Gesetzes zuständig. Das Eisenbahn-Bundesamt ist nach § 47e Abs. 2 BImSchG zuständig für die Ausarbeitung von Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes und die Information der Öffentlichkeit hierüber.

Eine Zuständigkeit nach Landesrecht besteht in Bayern nicht. Daher sind nach der derzeit geltenden Rechtslage die Gemeinden zuständig zur Ausarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Aktionsplänen. In Bayern soll es grundsätzlich bei der Zuständigkeit der Gemeinden für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung verbleiben. Die landesrechtlichen Zuständigkeiten zum Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind in Bayern im Bayerischen Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) festzulegen. Lärm ist ein lokal wirkendes Ereignis, dem von den vor Ort verantwortlichen Gemeinden in angemessener Art und Weise Rechnung getragen werden kann. Ausgenommen werden sollen Eisenbahnen (Lärmaktionsplanung) sowie Großflughäfen und Bundesautobahnen (Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung) aufgrund der besonderen überörtlichen Bedeutung dieser Verkehrsträger.

Bei dieser Gelegenheit werden Vorschriften des materiellen Teils des Bay-ImSchG, deren Relevanz in der Praxis als eher gering einzustufen ist, aus Gründen der Deregulierung aufgehoben. Es sind dies die Artikel 12, 13, 13a und 15 BayImSchG. Die zur Aufhebung vorgeschlagenen Vorschriften haben in den davon angesprochenen speziellen Fallgruppen ihren Wert insbesondere in ihrer präventiven Befriedungsfunktion mit einfachen Regeln gehabt. Künftig soll in diesen Fällen nicht mehr der Staat den Belästigungsschutz gewährleisten, sondern die Betroffenen müssen ihn eigenverantwortlich bewirken. In der Praxis spielen diese Regelungen kaum mehr eine Rolle und wurden nur in Einzelfällen angewendet.

Gleichzeitig soll die Zuständigkeit der Regierungen zur Genehmigung und Überwachung von Biogasanlagen und kleinerer Anlagen zur Verbrennung von naturbelassenem Holz wie z.B. sog. Hackschnitzelanlagen auf die Kreisverwaltungsbehörden übertragen werden.

B) Lösung

Als nach Landesrecht zuständige Behörden werden bestimmt:

- für die Aufgabe der Ausarbeitung von Lärmkarten, § 47c BImSchG, für Großflughäfen und Bundesautobahnen das Landesamt für Umwelt. Im Übrigen verbleibt es bei der bundesrechtlich festgelegten Zuständigkeit der Gemeinden;

- für die Aufgabe der Erstellung von Lärmaktionsplänen, § 47d BImSchG, für Großflughäfen sowie für Hauptschienenwege und Bundesautobahnen die Regierungen. Im Übrigen verbleibt es bei der bundesrechtlich festgelegten Zuständigkeit der Gemeinden.

Daneben werden Artikel 12, 13, 13a und 15 BayImSchG gestrichen.

C) Alternativen

Zuständigkeitsbestimmungen:

1. Aufgabenübertragung ausschließlich auf das Landesamt für Umwelt (Kartierung) und die Regierungen (Aktionsplanung).
2. Aufgabenübertragung auf das Landesamt für Umwelt (Kartierung) und die Regierungen (Aktionsplanung) mit Ausnahme der Ballungsräume.
3. Keine landesrechtliche Zuständigkeitsregelung mit der Folge, dass es bei der bundesrechtlich festgelegten Zuständigkeit der Gemeinden bleibt.

Streichung der Art. 12, 13, 13a und 15 BayImSchG:

Alternativen zur Deregulierung bestehen nicht.

D) Kosten

Das Gesetz hat keine finanziellen Auswirkungen auf den Bürger, da lediglich die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung festgelegt werden.

Insgesamt entstehen nach groben Schätzungen für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung Kosten von ca. 15 Mio. € bis 2013.

Diese Kosten fallen jeweils hauptsächlich in den Jahren 2007/2008 und 2012/2013 an für Gutachten sowie für die Aufstellung der entsprechenden Lärmkarten und Lärmaktionspläne der Stufen 1 (bis 2008) und 2 (bis 2013). Die Kosten für den Staatshaushalt wurden zu ca. 5 Mio. €, die für die Ballungsraumgemeinden zu ca. 1,5 Mio. € und die für die bis zu 1000 weiteren Gemeinden auf ca. 8,5 Mio. € geschätzt. Enthalten sind zeitweilige Aufwendungen für Personal, beim Freistaat bis zu 4 MAK höherer technischer Dienst, bei den Ballungsraumgemeinden in der Summe bis zu 2 MAK höherer Dienst und bei den weiteren Gemeinden in der Summe bis zu 50 MAK des gehobenen Dienstes.

Es handelt sich um eine Aufgabe, die bundesgesetzlich den Gemeinden zugewiesen wurde. Mit diesem Gesetz übernimmt der Staat die Aufgabe der Gemeinden für die Bereiche der Haupteisenbahnstrecken (Lärmaktionsplanung) sowie für die Bundesautobahnen und für die Großflughäfen (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung). Der zusätzliche Bedarf des Staates wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel (Ausgabemittel und Stellen) sowie unter Berücksichtigung des Stellenabbaus durch Umschichtungen im Einzelplan 12 bereitgestellt.

Durch die Deregulierung entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Die Änderung der Zuständigkeit für Anlagen zum Einsatz von Biogas und von naturbelassenem Holz mit einer Feuerungswärmeleistung von weniger als 10 MW ist nicht konnexitätsrelevant, weil das Gebührenaufkommen eine eventuelle Kostenbelastung der Landkreise weitgehend abdeckt.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes

§ 1

Das Bayerische Immissionsschutzgesetz – BayImSchG – (BayRS 2129-1-1-UG), zuletzt geändert durch Art. 20 des Gesetzes vom 26. Juli 2005 (GVBl S. 287), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Der Text zu Art. 4a wird durch den Klammerzusatz „(aufgehoben)“ ersetzt.
 - b) Der Text zu Art. 8a wird durch die Worte „Lärmkarten und Lärmaktionspläne“ ersetzt.
 - c) Der Text zu Art. 12, 13, 13a und 15 wird jeweils durch den Klammerzusatz „(aufgehoben)“ ersetzt.
2. Art. 1 Abs. 1 Buchst. a wird wie folgt geändert:
 - a) Es wird folgender neuer erster Spiegelstrich eingefügt:

„– für Anlagen, die einer Genehmigung nach § 7 des Atomgesetzes bedürfen,“
 - b) Die bisherigen Spiegelstriche werden zweiter bis vierter Spiegelstrich.
 - c) Der zweite Spiegelstrich erhält folgende Fassung:

„– für Anlagen der öffentlichen Versorgung zur Erzeugung von Strom, Dampf, Warmwasser, Prozesswärme oder erhitztem Abgas durch den Einsatz von Brennstoffen in einer Verbrennungseinrichtung, ausgenommen Anlagen zum Einsatz von Biogas und von naturbelassenem Holz mit einer Feuerungswärmeleistung von weniger als 10 MW, sowie für Elektromotorspannanlagen der öffentlichen Versorgung mit einer Oberspannung von 220 Kilovolt oder mehr einschließlich der Schaltfelder,“
 - d) Im dritten Spiegelstrich werden die Worte „besonders überwachungsbedürftiger“ durch das Wort „gefährlicher“ ersetzt.
3. In Art. 4 Abs. 1 Satz 2 werden die Worte „zur Lagerung oder Behandlung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle zur Beseitigung“ durch die Worte „der Träger der Sonderabfallbeseitigung“ ersetzt.
4. Art. 4a wird aufgehoben.
5. In Art. 6 Abs. 1 Satz 1, Art. 7 Satz 2 und Art. 8 werden die Worte „Landesentwicklung und Umweltfragen“ jeweils durch die Worte „Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz“ ersetzt.
6. Art. 8a erhält folgende Fassung:

„Art. 8a
Lärmkarten und Lärmaktionspläne

 - (1) Nach Landesrecht zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Ausarbeitung von Lärmkarten nach § 47c BImSchG für Bundesautobahnen und Großflughäfen ist das Landesamt für Umwelt.
 - (2) ¹Nach Landesrecht zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen, Großflughäfen und Haupteisenbahnstrecken ist die Regierung. ²Benachbarte Lärmaktionspläne sind aufeinander abzustimmen. ³Lärmaktionspläne bedürfen, soweit nicht die Regierung für die Aufstellung zuständig ist, des Einvernehmens der Regierung und, soweit diese Lärmaktionspläne Maßnahmen mit Einfluss auf den Eisenbahnverkehr vorsehen, des Einvernehmens des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. ⁴Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden.
 - (3) Das Landesamt für Umwelt kann die Gemeinden und die zuständigen Behörden beraten und für die Aufgabe nach § 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG Daten, für die keine lizenzrechtlichen Beschränkungen bestehen, sowie Lärmkarten kostenfrei zur Verfügung stellen.
 - (4) Die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen richtet sich nach den hierfür verfügbaren Haushaltsmitteln und nach Maßgabe der festgestellten Prioritäten.
 - (5) ¹Die zuständigen Behörden können Daten erheben, verarbeiten und nutzen sowie Auskünfte und Aufzeichnungen verlangen. ²Die Weitergabe von Daten an Dritte zum Zweck der Ausarbeitung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen ist zulässig.“
7. Art. 12, 13, 13a und 15 werden aufgehoben.
8. In Art. 16b werden die Worte „Landesentwicklung und Umweltfragen“ durch die Worte „Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz“ ersetzt.
9. Art. 18 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Mit Geldbuße bis zu zweitausendfünfhundert Euro kann belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer auf Grund des Art. 14 erlassenen Verordnung zuwiderhandelt, wenn die Verordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.“

10. In Art. 19 Abs. 1 Satz 1 werden die Worte „Landesentwicklung und Umweltfragen“ durch die Worte „Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz“ ersetzt.

§ 2

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

Der vorliegende Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes regelt einige vom bundesrechtlichen Zuständigkeitsmodell abweichende Verantwortlichkeiten (vgl. Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794)). Gleichzeitig werden erforderliche Anpassungen vorgenommen.

Für den Vollzug des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, das im Wesentlichen das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geändert hat, wird auf Ebene des Bundesrechts grundsätzlich den Gemeinden die Zuständigkeit zugewiesen. Nach § 47e Abs. 1 BImSchG sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für den Vollzug des Gesetzes zuständig. Das Eisenbahn-Bundesamt ist nach § 47e Abs. 2 BImSchG zuständig für die Ausarbeitung von Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes und die Information der Öffentlichkeit hierüber.

Die Zuständigkeiten zum Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind in Bayern im Bayerischen Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) festgelegt. Nach geltendem Recht ist im BayImSchG eine spezielle Regelung der Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmkarten sowie zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen nicht vorhanden.

In Bayern soll es grundsätzlich bei der Zuständigkeit der Gemeinden für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung verbleiben. Lärm ist ein lokal wirkendes Ereignis, dem von den vor Ort verantwortlichen Gemeinden in angemessener Art und Weise Rechnung getragen werden kann. Davon ausgenommen werden sollen Bundesautobahnen und Haupteisenbahnstrecken aufgrund der übergreifenden Netzfunktion sowie Großflughäfen aufgrund ihrer gemeindeübergreifenden Auswirkungen. Wegen des damit verbundenen hohen lärmschutzfachlichen Anspruchs gewährleistet die Zuständigkeit einer mit Fachpersonal ausgestatteten Behörde den Erfolg mit vertretbarem Aufwand. Für die Aufgabe der Ausarbeitung von Lärmkarten für Bundesautobahnen und Großflughäfen, § 47c BImSchG, soll daher das Landesamt für Umwelt grundsätzlich als zuständige Behörde bestimmt werden. Die Zuständigkeit zur Erstellung von Lärmaktionsplänen soll bei den Gemeinden verbleiben, für Bundesautobahnen, Haupteisenbahnstrecken sowie Großflughäfen den Regierungen zugewiesen werden.

Bei dieser Gelegenheit werden Vorschriften des materiellen Teils des BayImSchG, deren Relevanz in der Praxis als eher gering einzustufen ist, aus Gründen der Deregulierung aufgehoben. Es sind dies die Artikel 12, 13, 13a und 15 BayImSchG. Die zur Aufhebung vorgeschlagenen Vorschriften haben in den davon angesprochenen speziellen Fallgruppen ihren Wert insbesondere in ihrer präventiven Befriedungsfunktion mit einfachen Regeln gehabt. Künftig soll in diesen Fällen nicht mehr der Staat den Belästigungsschutz gewähren, sondern die Betroffenen müssen ihn eigenverantwortlich bewirken. In der Praxis spielen diese Regelungen kaum mehr eine Rolle und wurden nur in Einzelfällen angewendet.

B. Zwingende Notwendigkeit

Nach Art. 77 Abs. 1 der Bayerischen Verfassung ist die Zuständigkeit der Behörden durch Gesetz zu bestimmen.

C. Besonderer Teil

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1 Nr. 1

Die Inhaltsübersicht war an die veränderte Fassung des Gesetzes anzupassen.

Zu § 1 Nr. 2

Nr. 2 Buchst. a

Soweit sich eine immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für Anlagen innerhalb kerntechnischer Anlagen ergibt, z.B. aufgrund der Störfall-Verordnung, erscheint es sachgerecht, die Regierungen an Stelle des Ministeriums für zuständig zu erklären.

Nr. 2 Buchst. b ist eine redaktionelle Folge von Buchst. a.

Nr. 2 Buchst. c

Die Zuständigkeit der Regierungen zur Genehmigung und Überwachung von Biogasanlagen und kleinerer Anlagen zur Verbrennung von naturbelassenem Holz wie z.B. sog. Hackschnitzelanlagen soll auf die Kreisverwaltungsbehörden übertragen werden. Anlagen dieser Art und Größe weisen keine fachtypischen Schwierigkeiten auf, die den Einsatz des Fachwissens der Regierung erforderten und bedürfen auch keiner übergreifenden verfahrensrechtlichen Steuerung. Sie können vielmehr ortsnah genehmigt und überwacht werden. Die Änderung ist nicht konnexitätsrelevant, weil das Gebührenaufkommen eine eventuelle Kostenbelastung der Landkreise weitgehend abdeckt.

Nr. 2 Buchst. d

Die Änderung dient der Anpassung an die im Bundesrecht geänderte Begrifflichkeit. Der im deutschen Abfallrecht bisher verwendete Begriff „besonders überwachungsbedürftiger Abfall“ wird durch den auch im europäischen Recht verwendeten Begriff „gefährlicher Abfall“ ersetzt. Die Menge der von der immissionsschutzrechtlichen Zuständigkeitsregelung in Art. 1 Abs. 1 Buchst. a dritter Spiegelstrich BayImSchG erfassten Anlagen ändert sich dadurch nicht.

Zu § 1 Nr. 3

Das Landesamt für Umwelt war bisher zuständig für die erforderlichen Feststellungen bezüglich der Einhaltung der Anforderungen an Anlagen zur Lagerung oder Behandlung besonders überwachtungsbedürftiger Abfälle zur Beseitigung. Diese Zuständigkeit kann mit der Zuständigkeit der Überwachungsbehörden nach Art. 4 Abs. 1 Satz 1 BayImSchG zusammengeführt werden. Es verbleibt dann die Zuständigkeit des LfU für die technischen Feststellungen bei Tierkörperbeseitigungsanlagen und Sammelstellen, für Anlagen zur thermischen Behandlung von Abfällen zur Beseitigung sowie für Anlagen der Träger der Sonderabfallbeseitigung.

Zu § 1 Nr. 4 und 5

Nr. 4: Folgeänderung von § 1 Nr. 2.

Nr. 5: Redaktionelle Anpassung der Ministeriumsbezeichnung.

Zu § 1 Nr. 6 (Art. 8a Abs. 1 und 2)

Kern des Bundesgesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 ist die Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – EG-Umgebungslärmrichtlinie – durch eine Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die zuständigen Behörden haben danach Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sowie in Ballungsräumen auch für sonstige Hauptlärmquellen wie bestimmte Industrieanlagen zu erstellen. Außerdem sollen für Wohngebiete und die Umgebung von Hauptlärmquellen Lärmaktionspläne aufgestellt werden, in denen die Maßnahmen zur Verminderung des Umgebungslärms oder zur Verhinderung seines weiteren Anstiegs festzulegen sind. Eine Aktualisierung soll bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, spätestens jedoch alle fünf Jahre erfolgen.

Das von der EU geforderte Vorgehen ist zweistufig angelegt. In einer ersten Stufe sind bis Mitte 2007 Lärmkarten auszuarbeiten für

- Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern,
- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr,
- Hauptschienenwege mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen/Jahr,
- Großflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen/Jahr.

Bis zum Jahr 2008 sind dann für diese Bereiche Lärmaktionspläne zu erstellen, mit denen im Umfeld von Hauptverkehrswegen und Großflughäfen sowie für die Ballungsräume problematische Lärmsituationen analysiert und bewältigt werden sollen.

In Bayern sind in der ersten Stufe rund 3000 km Hauptverkehrsstraßen und rund 800 km Eisenbahnstrecken betroffen. Großflughäfen sind München und Nürnberg.

In einer zweiten Stufe sind bis Mitte 2012 dann zusätzlich die

- Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern
- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr

- Hauptschienenwege mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr

zu kartieren. Bis zum Jahr 2013 sind dann für diese Bereiche zusätzlich die Lärmaktionspläne zu erstellen.

In Bayern sind die Hauptverkehrsstraßen der zweiten Stufe erst noch zu erfassen.

Die Bundesregierung hat die Kosten für die Lärmkartierung bei 0,22 Euro pro Einwohner und 510 Euro/km² für große, dichtbesiedelte Städte sowie bei 0,50 Euro pro Einwohner und 260 Euro/km² für kleinere Städte angesetzt. Die Kosten für die Lärmkartierung werden bundesweit insgesamt (bis 2012) auf mindestens 39 Mio. Euro und höchstens 72 Mio. Euro geschätzt. Die Bandbreite von 39 Mio. Euro bis 72 Mio. Euro beruht auf Variablen, wie der nicht einschätzbaren Qualität der vorhandenen Daten und der noch nicht festgelegten Abgrenzung von Ballungsräumen. Die Kostenschätzung beruht auf einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beauftragten Studie.

Die Kosten für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung für Bayern werden sich nach einer groben Schätzung in der Größenordnung von 15 Millionen Euro für die Stufen 1 und 2 bis 2013 bewegen.

Die Kosten für die durch die Lärmaktionsplanung verursachten Maßnahmen können auch nicht näherungsweise dargestellt werden, da die lokalen Gegebenheiten sowie die erforderlichen Maßnahmen zu unterschiedlich sind.

Für den Vollzug des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wird auf Ebene des Bundesrechts die grundsätzliche Zuständigkeit den Gemeinden zugewiesen. Nach § 47e Abs. 1 BImSchG sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für den Vollzug des Gesetzes zuständig. Das Eisenbahn-Bundesamt ist nach § 47e Abs. 2 BImSchG zuständig für die Ausarbeitung von Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes und die Information der Öffentlichkeit hierüber. Nach geltendem Recht ist im BayImSchG eine spezielle Regelung der Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmkarten sowie zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen nicht vorhanden.

Grundsätzlich soll es bei dem bundesrechtlichen Zuständigkeitsmodell bleiben. Die Gemeinden nehmen dabei eine Aufgabe im übertragenen Wirkungskreis wahr.

Bei benachbarten Lärmaktionsplänen besteht ein erhöhter Abstimmungsbedarf, da im Rahmen der gestalterischen Planungsfreiheit sehr unterschiedliche Maßnahmen vorgesehen werden können, die auch über den Geltungsbereich des Lärmaktionsplans hinauswirken. Eine abgestimmte Planung ist damit auch für die von den Maßnahmen betroffenen Träger der öffentlichen Verwaltung von Bedeutung.

- Ausarbeitung von Lärmkarten

Erklärtes Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist es, durch ein europaweit gleichartiges Verständnis der Lärmprobleme Lösungen hierfür zu finden. Dies setzt bereits auf Ebene der Mitgliedstaaten voraus, dass die in den Lärmkarten enthaltenen Informationen vergleichbar sind. Daher sind besondere Anforderungen an die Einheitlichkeit der Datenformate, der Darstellung sowie der Eingabedaten zu stellen. Zudem ist die ggf. erforderliche Erhebung der notwendigen Daten sowie die Datenpflege zu standardisieren. An den Hauptverkehrswegen der ersten Stufe liegen in Bayern rund 600 Gemeinden. Die Aufgabe kann durch die Gemeinden selbst oder durch externe Sachverständige erledigt werden. Die Tätigkeit dieser Sach-

verständigen sollte sinnvollerweise fachlich koordiniert werden, um uneinheitliche Lärmkarten zu vermeiden. Hier können das Landesamt für Umwelt oder die Regierungen beratend mitwirken. Durch die Regelung, wonach die Zuständigkeit für die Lärmkartierung der Bundesautobahnen und Großflughäfen dem Landesamt für Umwelt zukommt, wird der besonderen Verkehrsbedeutung und den gemeindeübergreifenden Lärmauswirkungen dieser Verkehrsträger Rechnung getragen.

– Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Die Lärmaktionspläne haben Ähnlichkeit mit den Luftreinhalte- und Aktionsplänen. Es sind die Sachverhalte zu ermitteln und Maßnahmen zu beschreiben, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen für die Orte in der Nähe der Hauptverkehrswege und Großflughäfen sowie für die Ballungsräume. Bei der Festlegung von Maßnahmen ist dem Verhältnismäßigkeitsprinzip (insbesondere hinsichtlich der Verursachergerechtigkeit und der Angemessenheit) Rechnung zu tragen.

Entlang der Bundesautobahnen, Haupteisenbahnstrecken und bei den Großflughäfen gilt auch bei der Lärmaktionsplanung, dass die besondere Verkehrsbedeutung und die gemeindeübergreifenden Lärmauswirkungen dieser Verkehrsträger eine gesonderte Zuständigkeitsregelung rechtfertigen.

Das eine rechtliche und fachliche Prüfung umfassende Einvernehmen der Regierung bei Lärmaktionsplänen der Gemeinden sichert die Vergleichbarkeit und Qualität der Planung. Das Einvernehmen des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr gemäß Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG) gewährleistet das gesamtstaatliche Interesse an einem effizienten und abgestimmten Eisenbahnverkehr (insbesondere einem integralen Taktfahrplan gemäß Art. 4 Abs. 2, Art. 5 Abs. 3 BayÖPNVG), das wegen der Netzzusammenhänge mit erheblichen Auswirkungen auf Schienenpersonen- und -güterverkehr besonderes Augenmerk verlangt. Hierzu zählen lärmmindernde Maßnahmen an Infrastruktur und Rollmaterial sowie weitere aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen.

Soweit die Regierung für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen, Großflughäfen und Haupteisenbahnstrecken zuständig ist, ist das Einvernehmen der betroffenen Gemeinden einzuholen, da die Lärmaktionspläne der Regierung planungsrechtliche Festlegungen enthalten können, die nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG von den Gemeinden bei ihrer Planung zu berücksichtigen sind und somit die Planungshoheit der Gemeinden einschränken können. Damit sind auch keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip zu erwarten.

Zu § 1 Nr. 6 (Art. 8a Abs. 3)

Die Regelung stellt ergänzend zu der Verordnung über die Errichtung der Bayerischen Landesämter für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie für Umwelt vom 27.11.2001 (GVBl S. 886) klar, dass dem Landesamt für Umwelt auch die Aufgabe der Beratung über fachliche Fragen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zukommt. Es ist vorgesehen, das Landesamt als zuständige Stelle im Sinn von § 47e Abs. 2 BImSchG zu bestimmen, die dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die nach §§ 47c Abs. 6 und 47d Abs. 7 BImSchG bestimmten Informationen aus Lärmkarten und Lärmaktionsplänen

übermittelt. Eine gesetzliche Regelung ist dafür zwar nicht erforderlich. Die Beratung über den jeweils geforderten Inhalt steht in so engem Zusammenhang mit der zentralen Sammlung und Weiterleitung der Karten und Aktionspläne, dass die Klarstellung sinnvoll erscheint.

Nachdem das Landesamt bereits in erheblichem Umfang Daten z.B. für Zwecke der Lärmkartierung gesammelt und erhoben hat, wird es durch die Regelung berechtigt, diese Daten weiterzugeben, soweit sie für Zwecke der Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung benötigt werden. Gleichzeitig wird das Landesamt ermächtigt, aus vorhandenen Daten auch vollständige Lärmkarten für die 1. Stufe (Frist nach § 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG: 30.06.2007) zu erstellen. Die Regelung stellt klar, dass das Landesamt für Umwelt die Daten und vollständige Lärmkarten an die Gemeinden, ausgenommen Ballungsräume, und die zuständigen Behörden kostenfrei weitergeben darf, soweit sie für Zwecke der Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung benötigt werden und keine lizenzrechtliche Beschränkungen bestehen, da es sich um eine Aufgabe der Gemeinden im übertragenen Wirkungskreis handelt. Im Hinblick auf die bereits beim LfU verausgabten Mittel für die Lärmkartierung (rd. 0,5 Mio. €) wären diese bei einer Nichtweiterführung der Arbeiten verloren. Damit kann auch ein Beitrag des Staates dazu geleistet werden, dass die Fristen zur Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie weitgehend eingehalten werden können.

Zu § 1 Nr. 6 (Art. 8a Abs. 4)

Absatz 4 stellt klar, dass die vorgesehenen Maßnahmen nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel nach Maßgabe der festgestellten Prioritäten umzusetzen sind.

Zu § 1 Nr. 6 (Art. 8a Abs. 5)

Absatz 5 enthält die Klarstellung, dass die erhobenen Daten verarbeitet werden dürfen. Zur Erstellung der Lärmkarten können die zuständigen Behörden die Übermittlung von vorhandenen quellenbezogenen Daten durch die Träger der Lärmquellen und von vorhandenen erforderlichen Daten zur betroffenen Wohnbevölkerung und zur Bebauung durch die Gemeinden verlangen und eigene Erhebungen durchführen.

Zu § 1 Nr. 7

Die zur Aufhebung vorgeschlagenen Vorschriften haben in den davon angesprochenen speziellen Fallgruppen ihren Wert insbesondere in ihrer präventiven Befriedungsfunktion mit einfachen Regeln gehabt. Künftig soll in diesen Fällen nicht mehr der Staat den Belästigungsschutz gewähren, sondern die Betroffenen müssen ihn eigenverantwortlich bewirken. In der Praxis spielen diese Regelungen kaum mehr eine Rolle und wurden nur in Einzelfällen angewendet. Der Verzicht auf diese Vorschriften ist daher zweckmäßig. Gestrichen werden sollen daher Art. 12 BayImSchG (Verbot, lärm- oder abgaserzeugende Motoren unnötig laufen zu lassen), Art. 13 BayImSchG (Verbot, mit Hilfe von Geräten Schallzeichen zu geben; Verbot, Tonübertragungsgeräte oder Tonwiedergabegeräte auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen, in den öffentlichen Anlagen, in der freien Natur oder in einem Freibadgelände zu benutzen, wenn andere dadurch gestört werden), Art. 13a BayImSchG (Verbot des Abbrennens von festen Stoffen außerhalb von genehmigten Anlagen, um Bestandteile zurück zu gewinnen).

Die Streichung von Art. 15 BayImSchG (Ausnahmen) ist eine Folgeänderung.

Auch nach der Deregulierung im BayImSchG bleibt es den Gemeinden überlassen, auf der Grundlage von Art. 14 BayImSchG Verordnungen zum Schutz vor bestimmten Arten verhaltensbezogenen Lärms zu erlassen. Den Gemeinden bleibt es bei Straßen und Wegen in ihrer Baulast zudem auch künftig unbenommen, auf der Grundlage von Art. 22a BayStrWG ortsrechtliche Regelungen zu treffen, die die Benutzung von Tonwiedergabegeräten auf Straßen und Wegen zur straßenrechtlichen Sondernutzung erklä-

ren. Daneben wird § 117 des Ordnungswidrigkeitengesetzes den Schutz vor unnötigem Lärm gewährleisten.

Zu § 1 Nr. 8 bis 10

Die Streichung von Art. 18 Abs. 2 Nrn. 1 - 4 (Ordnungswidrigkeitstatbestände) ist eine Folgeänderung. Die Änderungen in Art. 16b und 19 sind redaktionelle Anpassungen.