

Jahresbericht 2006
der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz

Berichterstatter: LAI- Vorsitzland Sachsen-Anhalt
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt

Stand: Februar 2007

Der Bericht umfasst die Beratungen der Bund/ Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz der 111. Sitzung vom 14. bis 15. März 2006 und der 112. Sitzung vom 07. bis 08. September 2006. Aus diesen Sitzungen sind folgende Beratungsergebnisse hervorzuheben:

Inhaltsverzeichnis

1. UMK Aufträge

1.1 Erledigte Arbeitsaufträge der UMK

1.2 Anhängige Aufträge

2. LAI – Interna

2.1 Entsendung von LAI-Vertretern in verschiedene Gremien

2.2 Umgestaltung der LAI-Homepage (61. UMK TOP 23)

3. CAFE

3.1 CAFE-Prozess

3.2 Anrechnung vorweggenommener Emissionsminderungsanforderungen

3.3 Zur Problematik der Zusammensetzung von Feinstaub

3.4 Möglichkeiten der Minderung diffuser Staubemissionen

4. Entwicklungen in Fragen der Akkreditierung

5. Aus dem Ausschuss Luftqualität/Wirkungsfragen/Verkehr

5.1 Straßenverkehr und Luftreinhaltung

5.2 Bewertung der Wirkung verschiedener Emissionen und Immissionen

5.2.1 Kanzerogene Wirkungen von Partikeln in der Atemluft

5.2.2 Kanzerogene Wirkung von Quarzfeinstaub

5.2.3 Stickstoff-Depositionen

5.3 Harmonisierung der Bekanntgabeverfahren von Laboratorien und Messstellen

- 6. Aus dem Ausschuss Anlagenbezogener Immissionsschutz/Störfallvorsorge**
 - 6.1 Emissionsrechtehandel (einschließlich Monitoring Guidelines)**
 - 6.2 Entsendung von deutschen Experten in das europäische IVU Büro/Übersetzung der BVT-Merkblätter**
 - 6.3 Auslegungshinweise zur 13. BImSchV**

- 7. Aus dem Ausschuss Physikalische Einwirkungen**
 - 7.1 Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie**
 - 7.2 Fluglärm**
 - 7.3 Pegelbegrenzungen bei Diskotheken**

- 8. Aus dem Ausschuss Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug**
 - 8.1. Kinderlärm und kinderfreundliche Gesellschaft**
 - 8.2 Auswirkungen der Föderalismusreform auf die Abgrenzung der Gesetzgebungskompetenzen zwischen Bund und Ländern im Bereich des Lärmschutzes**

- 9. Umlaufbeschlüsse**

- 10. Themen der Sitzungen 2007**

1. UMK-Aufträge

Folgende Arbeitsaufträge der UMK wurden von der LAI 2006 erledigt oder sind anhängig:

1.1 Erledigte Arbeitsaufträge der UMK

Anpassung der Internetauftritte der Arbeitsgremien an die Struktur und Gestaltung der Internetpräsentation der UMK (61. UMK TOP 23)

Die Umgestaltung des Internetauftritts der LAI wurde 2006 durch das derzeitige Vorsitzland Sachsen-Anhalt realisiert (s. h. Pkt.2.2).

Revision der Luftqualitätsrichtlinie (66. UMK TOP 19)

Die LAI hat der 38. ACK (67. UMK TOP 14) einen entsprechenden Beschlussvorschlag vorgelegt.

Stand der Erarbeitung von BREF- Dokumenten (50. UMK TOP 18.15)

Aufgrund des Beschlusses der UMK müssen LAI und LAWA der ACK jährlich gemeinsam über den Stand der BREF-Arbeiten berichten. Die LAI hat nach Abstimmung mit der LAWA den Bericht vorgelegt, den die 37. ACK zur Kenntnis genommen hat. (Umlaufbeschluss 11/2006)

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm gem.

§ 45 Straßenverkehrsordnung (StVO)

Nachdem die UMK durch die LAI (UMK-Umlaufbeschluss Nr. 7/2005) über den Stand des Verfahrens unterrichtet worden war, hat der Vorsitzende der LAI mit Schreiben vom 12.04.2006 die UMK-Geschäftsstelle darum gebeten, an die VMK heranzutreten und auf die Dringlichkeit eines Abschlusses der Überarbeitung der „Lärmschutz-Richtlinie-StV“ hinzuweisen. Die Stellungnahme der VMK steht noch aus.

Fortschreibung des Berichtes zur Bewertung Verkehrsbezogener Minderungsmaßnahmen unter Auswertung weiterer Luftreinhaltepläne

siehe Ausführungen unter Pkt. 1.2

1.2 Anhängige Aufträge

Gap-closure-Konzept, vorweggenommene Reduzierung von Feinstaubemissionen

(65. UMK TOP 3 Ziff. 8)

Nachdem die UMK Bund und Länder aufgefordert hat, eine geeignete Methodik zu entwickeln, wie die Auswirkungen erhöhter Emissionsminderungsanforderungen in Deutschland auf die Feinstaubimmission modelliert und als vorweggenommene Reduzierung auf das Reduktionsziel angerechnet werden kann, bat die LAI das BMU, die Auswirkungen auf die zukünftige Immissionsbelastung durch das Umweltbundesamt ermitteln zu lassen. Die LAI hielt des Weiteren einen Vergleich der Daten mit den der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung zugrunde liegenden Annahmen für wünschenswert.

Das Vorhaben war im September 2006 noch nicht abgeschlossen, so dass noch kein endgültiger Bericht gegeben werden konnte.

Fortschreibung des Berichtes zur Bewertung verkehrsbezogener Minderungsmaßnahmen unter Auswertung weiterer Luftreinhaltepläne (64. UMK TOP 5)

Die UMK beauftragte die LAI, den Bericht zur Bewertung verkehrsbezogener Minderungsmaßnahmen unter Auswertung weiterer Luftreinhaltepläne fortzuschreiben und der UMK zu berichten. Diese Information durch die LAI ist erfolgt (UMK-Umlaufbeschluss Nr. 12/ 2006). Die UMK hat die LAI gebeten, spätestens zur 68. UMK erneut zu berichten.

Ermittlung und Bewertung der Stickstoff-Deposition im Rahmen von Genehmigungsverfahren 67. UMK TOP 10)

Die UMK hat den Bericht der LAI über die Verwaltungsempfehlung zur Ermittlung und Bewertung der Stickstoff-Deposition zur Kenntnis genommen und die LAI gebeten, zur 71. UMK über die zweijährige Erprobungsphase der Verwaltungsempfehlung in den Ländern unter Einbeziehung der Landwirtschaftsverwaltung zu berichten.

2. LAI-Internia

2.1 Entsendung von LAI-Vertretern in verschiedene Gremien

Auch 2006 wurde die LAI gebeten, Vertreter für verschiedene Gremien zu benennen. Zu nennen sind:

- Die Nachbesetzung des LAI-Vertreters im Beratenden Ausschuss nach § 32a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zum 1. April 2006 aufgrund des Ausscheidens des bisherigen LAI-Verteters aus dem aktiven Dienst. Die LAI benannte hierfür auf ihrer 111. Sitzung Herrn GOR Dr. Wolfgang Eberle (Hessisches Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Verbraucherschutz).
- Die Benennung eines Ländervertreters für die Data Exchange Group on Air Quality. Die LAI benannte hierfür auf ihrer 111. Sitzung Herrn ROR Dr. Stefan Jacobi (Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie) als Mitglied für die Data Exchange Group on Air Quality.
- Die Benennung eines Mitgliedes und eines stellvertretenden Mitgliedes für den Akkreditierungsbeirat.
Die Bundesregierung hat einen Akkreditierungsrat beim BMWi eingerichtet, in dem der Umweltbereich durch ein Mitglied und ein stellvertretendes Mitglied vertreten ist. Die von Akkreditierungsfragen betroffenen Arbeitsgremien der UMK einigten sich auf die Benennung eines Mitgliedes (Herrn MR Dr. J. Assmann, MUNLV NRW) und eines stellvertretenden Mitgliedes für den Umweltbereich (Herrn ORR G. Grubert, LANUV NRW).

2.2 Umgestaltung der LAI-Homepage (61. UMK TOP 23)

Mit Beschluss der LAI (111. Sitzung Top 5.3) zur Umgestaltung der LAI-Homepage wurde der LAI-Vorsitzende beauftragt, die Anpassung des Internetauftritts der LAI an die Struktur und Gestaltung der Internetpräsentation der UMK durch eine Mitbenutzung der Systemplattform des StA UIS (ehemals BLAK UIS) auf den Server im IITB (Fraunhofer Institut Karlsruhe) zu realisieren. Die Anpassung und Umstellung der Web-Site war Ende 2006 erfolgreich abgeschlossen (www.lai-immissionsschutz.de).

3. CAFE/Luftreinhaltung

Zukünftige Strategie auf dem Gebiet der Luftreinhaltung/Novellierung der Luftqualitätsrahmenrichtlinie

3.1 CAFE-Prozess

Der CAFE-Prozess war auch 2006 wesentlicher Schwerpunkt der LAI, nachdem die Kommission im Sept. 2005 die Entwürfe zur Revision der Luftqualitätsrahmenrichtlinie und der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung vorgelegt hat. Die 65. UMK (Nov. 2005) hatte den 2005 erarbeiteten LAI-Bericht „Eckpunkte zur Revision der europäischen Luftqualitätsrahmenrichtlinien“ zur Kenntnis genommen und die Bundesregierung gebeten, auf der Basis dieser Positionen zu verhandeln und darauf hinzuwirken, dass der Umsetzungsaufwand für die Länder möglichst gering gehalten wird. In der Ratsgruppe Umwelt wurden die von der Präsidentschaft im Januar 2006 vorgelegten „Ratsschlussfolgerungen“ zur Strategie diskutiert und am 9. März 2006 im Rat verabschiedet. Der Bund berichtete auf der 111. LAI-Sitzung von den Erörterungen im Rat, insbesondere den Haltungen der Mitgliedstaaten zu den Ratsschlussfolgerungen. In den Ratsschlussfolgerungen zur Thematischen Strategie sah der Bund seine Forderungen und die der Bundesländer berücksichtigt. Hinsichtlich der Revision der Luftqualitätsrahmenrichtlinie hat sich die Bundesregierung unter Berücksichtigung des LAI-Berichtes „Eckpunkte zur Revision der Europäischen Luftqualitätsrichtlinien“ insbesondere gegen die Einführung einer „Konzentrationsobergrenze“ für $PM_{2,5}$ parallel zu den PM_{10} Grenzwerten ausgesprochen. Die Diskussion im Rat habe jedoch gezeigt, dass die meisten Mitgliedstaaten eine Regelung zu $PM_{2,5}$ für erforderlich halten und die Aufnahme eines unverbindlichen Zielwertes zusätzlich zu den bestehenden Grenzwerten für PM_{10} präferieren. Die Diskussion im LAI konzentrierte sich auf die Fragen - da man den Prozess in Brüssel nur noch durch fachliche Argumente in dem sich nun abzeichnenden Diskussionsrahmen für beeinflussbar hielt - ob man in Anlehnung an die im Rat aufgekommene Diskussion zur Herausrechnung von natürlichen Bestandteilen der Feinstäube, wie Aerosole, Saharastaub und Pollen, eine entsprechende Aussage zur Zusammensetzung der Feinstäube in Deutschland machen und damit zu einer Herausrechnung von Fernstaubtransporten gelangen könne. Zum Zweiten hielt man es für erforderlich, die emittierenden Quellen differenziert zu betrachten. Einen Beschlussvorschlag für die UMK fasste die LAI nicht.

Berlin brachte dann auf der 66. UMK (TOP 15) einen Beschlussvorschlag ein, der die Bundesregierung aufforderte, sich in dem Revisionsprozess dafür einzusetzen, dass der PM_{10} Kurzzeitgrenzwert gestrichen und durch einen ambitionierten Jahresmittelgrenzwert ersetzt wird. Der hierzu vorgelegte Änderungsantrag von TH enthielt zusätzlich die Forderung, zunächst einmal Grundlagen für die Einführung von Grenzwerten im Bereich des Feinstaubes zu schaffen. Die UMK beauftragte die LAI, unter Berücksichtigung der genannten Beschlussentwürfe einen Beschlussvorschlag für die 67. UMK auszuarbeiten. Dem ist die LAI nachgekommen, konnte jedoch, wegen der unterschiedlichen Auffassung von Bund und Ländern einerseits, aber auch zwischen den Ländern andererseits, keinen einheitlichen Beschlussvorschlag vorlegen.

Der Bund hatte im Juni der allgemeinen Ausrichtung des Umweltrates zugestimmt, die insbesondere vorsah, dass die bisherigen Grenzwerte beibehalten und für $PM_{2,5}$ ab 2010 ein Zielwert und ab 2015 ein Grenzwert eingeführt wird sowie die Möglichkeit der einmaligen Verschiebung der Einhaltefrist für Grenzwerte.

Dem gegenüber bevorzugten die meisten Länder die Haltung des Umweltausschusses des EP, der die Tagesmittelwerte durch ambitionierte Jahresmittelwerte für PM_{10} und $PM_{2,5}$ ersetzt sehen wollte. Einig waren sich die Länder zumindest darüber, dass wesentliche Grundlagen der Luftqualitätsrichtlinie wissenschaftlich noch nicht ausreichend geklärt sind und dieses bis zur nächsten Revision 2013 erfolgen müsse. Einigkeit bestand auch darin,

dass die EU aufzufordern sei, ambitionierte, europaweit gültige quellenbezogene Reduktionsmaßnahmen vor allem im Verkehrsbereich zu schaffen, um insbesondere die hohe Hintergrundbelastung abzusenken. Auch der Beschluss der 67. UMK spiegelt diese unterschiedlichen Auffassungen wider.

3.2 Anrechnung vorweggenommener Emissionsminderungsanforderungen

Die 65.UMK hatte Bund und Länder aufgefordert, eine geeignete Methodik zu entwickeln, wie die Auswirkungen der in Deutschland gegenüber dem EU-Durchschnitt erhöhten Emissionsminderungsanforderungen für Anlagen auf die Feinstaub-Immission modelliert und als vorweggenommene Reduzierung auf das von der EU angestrebte Minderungsziel von 20% (GAP-closure-Konzept) angerechnet werden können. Die Erledigung dieser Aufgabe stand zunächst vor der Schwierigkeit, dass die Länder ganz überwiegend über keine oder keine ausreichenden Daten der Berücksichtigung vorweggenommener Reduktionen von Feinstaubemissionen, z.B. durch die Altanlagenanierung nach TA Luft 2003, verfügen. Man verständigte sich darauf, die wenigen vorliegenden Daten hochzurechnen, dafür aber eine entsprechende Fehlerquote anzunehmen und die Immissionssituation in Deutschland mit und ohne Vorleistungen mit einem von der FU Berlin entwickelten Modellsystem für das Jahr 2010 unter Zugrundelegung der meteorologischen Daten der Jahre 2002-2004 zu berechnen. Als Indikator wurde die durchschnittliche städtische Feinstaub-Hintergrundbelastung genommen. Das Forschungsprojekt war zur 112. LAI-Sitzung noch nicht abgeschlossen, jedoch konnte der Bund bereits eine vorläufige Bewertung mündlich vortragen. Voraussichtlich werden sich aus den durchschnittlich höheren Emissionsanforderungen bei Anlagen keine Folgerungen für das GAP-closure-Konzept ableiten lassen.

3.3 Zur Problematik der Zusammensetzung von Feinstaub

Auf der 111. Sitzung der LAI wurde der Ausschuss Luftqualität/Wirkungsfragen/Verkehr aufgrund der dort geführten Diskussion beauftragt, die Erkenntnisse über die Zusammensetzung von Feinstaub, besonders hinsichtlich des Beitrages natürlicher Quellen, zusammenzutragen und zur 112. Sitzung einen Zwischenbericht zu geben.

Der Bericht wird zur 113. Sitzung der LAI vorgelegt werden und auch die Ergebnisse eines europäischen Workshops zum selben Thema, der am 12./13.10.2006 in Ispra stattfand, enthalten.

3.4 Möglichkeiten der Minderung diffuser Staubemissionen

Neben der Frage, wie Feinstäube zusammengesetzt sind, rückte bereits auf der 111. LAI-Sitzung die Frage nach den Möglichkeiten der Minderung diffuser Staubemissionen aus Anlagen in den Focus. Nach den deutlichen Reduktionen der Staubemissionen aus gefassten Quellen, insbesondere durch die TA Luft, treten die diffusen Quellen immer mehr in den Vordergrund, da nach Untersuchungen Staubemissionen aus Umschlag und Lagerung sowie aus den Produktionsprozessen oftmals einen großen Anteil an den Gesamtfinstaubemissionen stationärer Anlagen haben. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass bei diesen Quellen ein hohes Potential für eine weitergehende Minderung der Feinstaubemissionen besteht. So wurden vielfach bereits durch die Länder gezielte Maßnahmen, u. a. im Rahmen von Luftreinhalteplänen an industriereichen Standorten, z.B. im Duisburger Hafen an Lager- und Umschlagplätzen sowie bei den diffusen Prozessemissionen der Metallindustrie, durchgeführt. Auch die Industrie befasst sich intensiv mit dieser Fragestellung.

Unter Einbeziehung der Kenntnisse der Länder bei der Umsetzung der bestehenden Anforderungen für diese Anlagen hielt es der Ausschuss Anlagenbezogener Immissionsschutz/Störfallvorsorge (AISV) für notwendig, für besonders relevante Anlagenarten die Probleme und Lösungsansätze (Minderungsmaßnahmen) systematisch zusammenzutragen und zu beschreiben. Dem ist die LAI gefolgt und bat den AISV, eine Arbeitsgruppe „Diffuse Staubemissionen aus Anlagen“ einzurichten und auf der 114. LAI-Sitzung über die Ergebnisse zu berichten.

4. Entwicklungen in Fragen der Akkreditierung

Die für eine Bekanntgabe nach § 26 BImSchG bzw. nach entsprechenden Regelungen erforderliche Kompetenz der Stellen wird im staatlichen Bereich überprüft oder durch eine Akkreditierung durch private Akkreditierungsstellen nachgewiesen. Beide Wege müssen gleichwertig sein.

Das für Akkreditierungsangelegenheiten in der Bundesregierung federführende Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) beabsichtigt, das Anerkennungs-, Bekanntgabe- und Akkreditierungswesen in Deutschland neu zu ordnen und in diesem Zusammenhang eine entsprechende gesetzliche Grundlage ("Akkreditierungsgesetz") zu schaffen. Die sich daraus für das Bekanntgabeverfahren ergebenden Konsequenzen wurden zusammengestellt und in der LAI beraten. Wenn auch die Bekanntgaben nach § 26 BImSchG - entsprechend den Absichten des BMWi - dem Akkreditierungsgesetz unterfallen, führt dies zu größerem Aufwand der Länder für das Bekanntgabeverfahren.

Die Arbeiten am nationalen Akkreditierungsgesetz wurden jedoch wegen des in Vorbereitung befindlichen europäischen Rechtsetzungsakts über Akkreditierungen im Rahmen des "Neuen Konzepts" (New Approach) im europäisch geregelten Produktbereich ausgesetzt. Das nationale Akkreditierungsgesetz wird wieder aufgegriffen, sobald sich der Inhalt des europäischen Rechtsakts verfestigt hat. Mit dem Akkreditierungsgesetz sollen die erforderlichen nationalen Strukturen im Einklang mit den europäischen Vorgaben geschaffen werden. Außerdem beabsichtigt das BMWi, auch die Rechtsbereiche national zu regeln, die nicht durch die europäische Rechtsetzung erfasst werden; Vorbild werden dabei die neuen europäischen Regelungen sein.

Um sich auf die zu erwartenden europäischen Regelungen vorzubereiten, hat das BMWi einen "Akkreditierungsbeirat" geschaffen, der das BMWi in Akkreditierungsfragen beraten, die Außenvertretung Deutschlands in diesem Bereich abstimmen und bei der Ermittlung von Regeln für die Akkreditierung mitwirken soll. Er setzt sich aus Vertretern des Bundes, der Länder sowie den Wirtschafts- und Verbraucherverbänden zusammen. Für den Bereich "Umwelt" ist Herr MR Dr. Assmann (MUNLV NRW) in den Akkreditierungsbeirat berufen worden. Herr Dr. Assmann wird bei neuen Entwicklungen den betroffenen Bund-Länderarbeitsgemeinschaften u. a. der LAI berichten und sich bei erforderlichen kurzfristigen Entscheidungen mit dem Vorsitzenden des koordinierenden BLAC abstimmen, im Übrigen auch mit dem Vorsitzenden der LAI.

Die LAI wird die nationalen und europäischen Entwicklungen zur Akkreditierung und Anerkennung/Bekanntgabe weiter verfolgen und hinsichtlich der Konsequenzen für Bekanntgaben im Bereich des Immissionsschutzes auswerten.

5. Aus dem Ausschuss Luftqualität/Wirkungsfragen/Verkehr

5.1 Straßenverkehr und Luftreinhalte

2005 wurde ein erster Bericht zur Bewertung von Maßnahmen zur Minderung verkehrsbedingter Partikel- und Stickstoffdioxidbelastungen erstellt und der UMK zugeleitet. Minderungspotenziale wurden demnach insbesondere beim Nutzfahrzeugverkehr und beim ÖPNV sowie im Zusammenhang mit der Einrichtung von Umweltzonen, technischen Emissionsminderungsmaßnahmen an Fahrzeugen und der Einbeziehung der Belange der Luftreinhalte in die Planung der Verkehrswege gesehen.

Für den zweiten Bericht wurden nunmehr die bis Ende 2005 erstellten Luftreinhalte- und Aktionspläne hinsichtlich darin festgelegter verkehrsbezogener Minderungsmaßnahmen ausgewertet. Dabei zeigte sich, dass Maßnahmen des Verkehrsmanagements eine dominierende Rolle spielen. In vielen Plänen ist die Einrichtung innerstädtischer Umweltzonen vorgesehen, in denen nur schadstoffarme Fahrzeuge fahren dürfen, wobei die Anforderungen an das Emissionsverhalten der Fahrzeuge stufenweise verschärft werden sollen. Während diese Verkehrsbeschränkungen erst ab 2007/2008 in Kraft treten sollen, wurden auf die Schadstoffminderung an lokalen Belastungsschwerpunkten ausgerichtete Sperrungen einzelner Straßenabschnitte für den Lkw-Durchgangsverkehr bereits umgesetzt. Weitere Belastungsminderungen sollen durch Verbesserungen im Bereich der Fahrzeugtechnik (Ausstattung mit Emissionsminderungseinrichtungen, z.B. Partikelfiltern) und Kraftstoffe (Erdgasantrieb) erreicht werden. Zur Minderung der Feinstaubbelastung wurde in einigen Städten die Straßenreinigung intensiviert, manche Städte planen zum gleichen Zweck auch Begrünungsmaßnahmen.

Erste Auswertungen zur Wirksamkeit liegen für Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffbelastungen an lokalen Belastungsschwerpunkten (Lkw-Durchfahrverbote, z.T. in Verbindung mit weiteren Maßnahmen zur Straßenreinigung und Verkehrsverflüssigung) vor. In Bezug auf die PM₁₀-Belastungen konnte einerseits die Zahl der Überschreitungstage um 11 bis 14 und andererseits die mittlere Belastung um 3 bis 10 % gesenkt werden. Diese ersten Ergebnisse belegen die Wirksamkeit der Maßnahmen, zeigen aber auch, dass von kleinräumigen Maßnahmen nur begrenzte Effekte auf die großräumige Belastung erwartet werden können.

Mit dem Inkrafttreten der 35. BImSchV (Kennzeichnungsverordnung) wird es möglich sein, großräumigere Verkehrsbeschränkungen/Fahrverbote in Abhängigkeit vom Emissionsverhalten der Fahrzeuge auszusprechen. Dadurch und durch die geplante steuerliche Förderung werden Anreize zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelminderungseinrichtungen geschaffen.

Erforderlich sind aber auch weitere Maßnahmen auf EU-Ebene. So sind nicht nur für Partikel, sondern auch für Stickoxide zeitnah anspruchsvolle Abgasgrenzwerte für Pkw und Nutzfahrzeuge festzulegen.

Der fortgeschriebene Bericht zur Bewertung verkehrsbezogener Minderungsmaßnahmen unter Auswertung weiterer Luftreinhaltepläne wurde von der UMK im Umlaufverfahren zur Kenntnis genommen (vgl. Punkt 1.1 und 1.2). Spätestens zur 68. UMK ist erneut zu berichten.

5.2 Bewertung der Wirkung verschiedener Emissionen und Immissionen

5.2.1 Kanzerogene Wirkungen von Partikeln in der Atemluft

Der vom früheren Unterausschuss „Wirkungsfragen“ im Entwurf erarbeitete Bericht „Kanzerogene Wirkungen von Partikeln in der Atemluft“ wurde auf der 111. LAI-Sitzung ausführlich diskutiert. Der Bericht enthält eine Fülle aktueller Daten und Informationen zu dem Problemkreis, neben Immissionsdaten vor allem Erkenntnisse zur kanzerogenen Wirkung von Ruß und sonstigen Partikeln aus tierexperimentellen und toxikologischen Untersuchungen, kontrollierten Human-Expositionen und umweltepidemiologischen Studien. Er bestätigt auch das schon 1992 angegebene Unit Risk für Dieselruß. Rußpartikel können auf der Basis übereinstimmender Befunde aus Tierexperimenten und epidemiologischen Studien als *wahrscheinliches* Humankanzerogen angesehen werden, die Partikelfraktionen PM₁₀ und PM_{2,5} als *mögliches* Humankanzerogen. In der Gesamtbetrachtung des derzeitigen Wissensstandes speziell zum kanzerogenen Potenzial von Dieselruß als Teilfraktion von PM₁₀ und PM_{2,5} sowie auch von Partikeln allgemein, stärken neuere Untersuchungen die Einschätzung, dass feinen, schwerlöslichen Partikeln, ungeachtet ihrer Herkunft und der angelagerten organischen Komponenten, ein kanzerogenes Potenzial zuzuordnen ist. Aus Gründen des vorsorgenden gesundheitlichen Umweltschutzes und der möglichen kanzerogenen Effekte ist daher eine weitergehende Minderung der derzeitigen Partikelbelastung dringend geboten. Die Thematische Strategie Clean Air For Europe enthält entsprechende Ansätze.

Der Bericht wurde anlässlich ihrer 112. Sitzung von der LAI zur Kenntnis genommen und ist damit (z. B. in NRW) verfügbar.

5.2.2 Kanzerogene Wirkung von Quarzfeinstaub

Die LAI hatte die Ausschüsse „Luftqualität/Wirkungsfragen/Verkehr“ und „Anlagenbezogener Immissionsschutz/Störfallvorsorge (AISV)“ gebeten, einen gemeinsamen Vorschlag für eine Klassierung von Quarzfeinstaub gemäß Nr. 5.2.7.1.1 TA Luft zu machen. Diese war nötig geworden, weil der Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS) in seiner Sitzung am 19.5.05 festgestellt hatte, dass kristallines Siliciumdioxid (Quarz und Cristobalit) krebserzeugende Wirkung auf den Menschen hat. Daraus ergab sich unmittelbarer Handlungsbedarf gemäß der TA Luft, denn nach Nr. 5.2.7 TA Luft sind krebserzeugende Stoffe je nach kanzerogenem Potenzial in unterschiedlich strenge Klassen einzuordnen und sind u. a. Emissionen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit so weit wie möglich zu begrenzen (Emissionsminderungsgebot). Nach einem Fachgespräch am 19.09.05 im UBA wurde einvernehmlich eine Klassierung nach Klasse III, der am wenigsten strengen Klasse, vorgeschlagen.

Diese Zuordnung von Quarzfeinstaub hat gleichwohl nicht zur Folge, dass der entsprechende Emissionswert der TA Luft anzuwenden ist. Die Zuordnung wird getroffen, um sie als eine Erkenntnis in die Prüfung, welche Emissionswerte mit verhältnismäßigem Aufwand eingehalten werden können, einfließen zu lassen. Diese Prüfung findet im AISV statt, wenn die Ergebnisse der laufenden Messungen von Quarzfeinstaubemissionen aus verschiedenen relevanten Anlagenarten vorliegen. Zur 112. LAI-Sitzung konnte hierzu erst ein Zwischenbericht vorgelegt werden. Zu gegebener Zeit wird der AISV der LAI eine entsprechende Empfehlung für Quarzfeinstaub vorschlagen.

5.2.3 Stickstoff-Depositionen

Seit der Novellierung der TA Luft 2002 soll bei Vorliegen hinreichender Anhaltspunkte, bei Bau oder Erweiterung landwirtschaftlicher Anlagen, die nach § 4 BImSchG genehmigt werden müssen, auch die Stickstoff-Deposition bewertet werden.

Es wird allerdings kein Verfahren vorgegeben, wie dies zu erfolgen hat. Das Fehlen einheitlicher Konventionen, sowohl zur Ermittlung der Belastung (Vor- und Zusatzbelastung) als auch zur Bewertung möglicher nachteiliger Wirkungen auf Pflanzen und Ökosysteme, hat zu erheblichen Unsicherheiten bei den Genehmigungsbehörden geführt.

Um zu einer einheitlichen Vorgehensweise für die Ermittlung und Bewertung der Stickstoff-Deposition im Rahmen von Genehmigungsverfahren zu kommen, hat die LAI 2003 einen ExpertInnenkreis eingerichtet, dem ExpertInnen verschiedener Fachrichtungen (Landwirtschaft, Forst, Ökotoxikologie, Genehmigungspraxis, Ausbreitungsrechnung) der Länder und des Bundes angehörten. Ziel des Arbeitskreises war, ein TA Luft-konformes, praxistaugliches Verfahren sowohl zur Ermittlung der Belastung (Vor- und Zusatzbelastung) als auch zur Definition der Begriffe „empfindliches Ökosystem“ und „erheblicher Nachteil“, zu entwickeln.

Die Entwicklung einer entsprechenden Verwaltungsempfehlung durch den Arbeitskreis war im Frühjahr 2006 weitgehend vorangeschritten, als auf der Agrarministerkonferenz am 10. März 2006 der Beschluss gefasst wurde, die „erarbeitete Verwaltungsempfehlung ... auf Einhaltung der Vorgaben aus der TA-Luft überprüfen zu lassen und zum Gegenstand einer UMK- und AMK-Befassung zu machen“.

In der darauf folgenden Diskussion in der LAI wurde darauf verwiesen, dass die Landwirtschaftsseite bereits beteiligt gewesen war. Die ganz überwiegende Anzahl der Länder hielt einen Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung der Stickstoff-Deposition nach wie vor für sinnvoll und notwendig, da dieser zu einer einheitlichen Vorgehensweise bei Genehmigungsverfahren führen und diese damit wesentlich erleichtern und beschleunigen kann. Der im Herbst 2006 vorgelegte überarbeitete Entwurf einer Verwaltungsempfehlung verfolgt einen pragmatischen Ansatz. In Genehmigungsverfahren ist der Leitfaden eine einfache Methode zum Nachweis der Genehmigungsfähigkeit unter Verzicht auf umfangreiche Gutachten beim Vorliegen von Anhaltspunkten für schädliche Umwelteinwirkungen durch Stickstoff-Depositionen.

Die LAI hatte der 67. UMK-Sitzung daher vorgeschlagen, dass sie eine zweijährige Phase der Erprobung der Verwaltungsempfehlung in den Ländern unter Beteiligung der Agrarverwaltung, wie von der AMK erbeten, begleitet und über das Ergebnis berichtet. Die UMK hat diesem Vorschlag zugestimmt. Die LAI hat den Ausschuss „Luftqualität/Wirkungsfragen/Verkehr“ beauftragt, unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Agrarverwaltung der LAI einen abgestimmten Schlussbericht nach der Testphase zu erstellen. Die LAI wird der UMK, wie beauftragt, hierüber berichten.

5.3 Harmonisierung der Bekanntgabeverfahren von Laboratorien und Messstellen

Der Vorsitzende der LAI war seitens des Deutschen Verbandes unabhängiger Prüflaboratorien angeschrieben worden, da der Verband Harmonisierungsbedarf im Zulassungsverfahren von Laboratorien und Messstellen sieht sowie Gesprächsbedarf zur Interpretation „der“ Bekanntgabe-Richtlinie.

Der Ausschuss "Luftqualität/Wirkungsfragen/Verkehr" war gebeten worden, das Thema zu behandeln. Der Ausschuss stellte fest, dass es Unterschiede in der Bekanntgabe-Praxis der Bundesländer gibt. Diese sind der föderalen Struktur geschuldet, da die Bekanntgabe gem. § 26 BImSchG Sache jedes einzelnen Bundeslandes ist. Es werden aber Anstrengungen unternommen, diese zu minimieren:

- Es wird ein einheitlich abgestimmtes Antragsformular für die Bekanntgabe nach § 26 BImSchG erarbeitet.

- Am 17.10.2006 fand ein Erfahrungsaustausch zwischen staatlichen und privaten Gutachtern statt.
- Es wird geprüft, ob zukünftig auch für den Bereich des Immissionsschutzes die Norm DIN EN 17011 (Konformitätsbewertung-Allgemeine Anforderungen an Akkreditierungsstellen, die Konformitätsbewertungen durchführen) für staatliche Stellen zugrunde gelegt wird.

Der Ausschuss wird der 113. LAI-Sitzung über die Ergebnisse, die Unterschiede zwischen den Ländern zu reduzieren, berichten.

6. Aus dem Ausschuss Anlagenbezogener Immissionsschutz/Störfallvorsorge

6.1 Emissionsrechtehandel (einschließlich Monitoring Guidelines)

Auf Beschluss der 108. LAI-Sitzung am 21./22. Sept. 2004 wurde eine Arbeitsgruppe Monitoring-Leitlinien eingesetzt, deren Aufgabe die Erarbeitung einheitlicher Rahmenbedingungen für den Vollzug der emissionshandelsrechtlichen Vorgaben für Genehmigung, Überwachung und Berichterstattung im Rahmen des TEHG war.

Nach der Durchführung von fünf Arbeitsgruppensitzungen (Nov. 2004-September 2005) waren die wichtigsten Themen abgehandelt und im Wesentlichen gelöst oder ihre Lösung weit vorangetrieben worden. Neuer Besprechungsbedarf für die Arbeitsgruppe wurde danach nicht mehr gesehen, zumal zwischenzeitlich die DEHSt/Länder-AG „Fachlicher und informationstechnischer Informationsaustausch Monitoring-Leitlinien“ eingerichtet worden war und auch bestehen bleiben sollte. Die LAI hat deshalb auf ihrer 110. Sitzung (28./29. Sept. 2005) dem Vorschlag zur Auflösung der AG „Monitoring-Leitlinien“ und zur Fortführung der DEHSt/Länder-AG „Fachlicher und informationstechnischer Informationsaustausch Monitoring-Leitlinien“ zugestimmt. Die Arbeitsgruppe legte zur 111. LAI-Sitzung ihren Abschlussbericht vor.

6.2 Entsendung von deutschen Experten in das europäische IVU Büro/ Übersetzung der BVT- Merkblätter

Die Übersetzung der BVT-Merkblätter in deutscher Sprache wird vom Bund und nahezu allen Ländern für ebenso unerlässlich gehalten wie die Entsendung von deutschen Experten in das europäische IVU-Büro. Aufgrund der zunehmenden Personal- und Finanzknappheit der Länder gestaltet sich jedoch ihre Beteiligung zunehmend schwerer. Die LAI hat deshalb zunächst auf der 111. Sitzung das Verfahren zur Benennung von Fachvertretern/-innen und Kontaktpersonen geändert, um den Aufwand für die Länder zu minimieren und gleichwohl die Unterstützung der Länder für den BREF-Prozess zu gewährleisten.

Auf der 112. LAI-Sitzung sprachen sich dann die Länder ganz überwiegend dafür aus, die Finanzierung der Übersetzung durch die Verlängerung der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung sicher zu stellen. Zu einem dementsprechenden UMK-Beschluss kam es jedoch nicht mehr, da der Bund auf der 67. UMK erklärte, die Finanzierung der Übersetzung zu übernehmen, solange die EU-Kommission nicht die Übersetzung der Merkblätter in alle Amtssprachen vornimmt (Beschluss der 67. UMK TOP 9). Die LAI war sich auf der 112. Sitzung auch darin einig, dass die Mitwirkung deutscher Experten an der Erstellung der BVT-Merkblätter von erheblicher Bedeutung ist, da sie sicherstellt, dass der in Europa geltende Stand der Technik wesentlich vom deutschen Verständnis geprägt ist. Die Situation in den einzelnen Ländern stellt sich unterschiedlich dar, auch wenn alle Länder von (zunehmender) Personalknappheit betroffen sind. Eine Reihe von Ländern hat das Problem, dass bei einer Entsendung keine Personalkostenmittel für einen Ersatz zur Verfügung stehen. Teilweise ist es schon schwierig, die Kosten für den Auslandseinsatz zu tragen. Die Länder stimmen darin überein, dass es für die entsendenden Länder eine erhebliche

Erleichterung ist, wenn die Kosten einer Ersatzkraft nicht allein getragen werden müssten. Die LAI begrüßte deshalb nahezu einstimmig den Vorschlag, dass der Bund sich in einem ersten Schritt bemüht, ab 2008 Mittel des BMU zur finanziellen Unterstützung der Entsendung eines deutschen Experten für die Mitarbeit im europäischen IVU-Büro (EIPPCB) zu beantragen und wird ferner nach einer gemeinsamen finanziellen Unterstützung der Entsendung deutscher Experten für die Mitarbeit im europäischen IVU-Büro (EIPPCB) in Sevilla suchen, damit die Länder auch weiterhin Experten/-innen entsenden können.

6.3 Auslegungshinweise zur 13. BImSchV

Nachdem die LAI auf ihrer 110. Sitzung beschlossen hatte, den Ländern zu empfehlen, die erarbeiteten Auslegungshinweise zur 13. BImSchV als Orientierungshilfe im Vollzug anzuwenden, sowie die Zustimmung der ACK, die Auslegungshinweise in das Internet einstellen zu können, einzuholen, ergaben sich neue Bedenken der Kraftwerksindustrie. Diese konnten durch Gespräche zwischen den Kraftwerksbetreibern, dem BMU sowie dem Umweltministerium NRW noch Ende 2005 ausgeräumt werden. Ein entsprechendes Umlaufverfahren der UMK (Umlaufbeschluss Nr. 07/2006) wurde daraufhin erfolgreich durchgeführt, die Auslegungshinweise auf die Homepage der LAI eingestellt.

7. Aus dem Ausschuss Physikalische Einwirkungen

7.1 Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

Nach der Einfügung des neuen sechsten Teiles „Lärminderungsplanung“ in das Bundes-Immissionsschutzgesetz bestand weiterer Umsetzungsbedarf für die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Die Arbeit der LAI umfasste drei wesentliche Schritte:

- Abstimmung von Änderungsanträgen zum Entwurf der Lärmkartierungsverordnung für das Bundesratsverfahren,
- Erarbeitung von Hinweisen zur Lärmkartierung
- Erarbeitung von Hinweisen für die Aktionsplanung

Die Erarbeitung der Hinweise zur Lärmkartierung wurde als separate Aufgabe unter erheblichem Zeitdruck gelöst, weil das Bundesratsverfahren zur Lärmkartierungsverordnung 34. BImSchV erst im März 2006 abgeschlossen wurde und damit der Zeitrahmen für die Lärmkartierung besonders knapp bemessen ist. Nachdem die Hinweise zur Lärmkartierung zur 112. Sitzung der LAI den Ländern zur Anwendung empfohlen wurden, konnte die Arbeit an den Hinweisen zur Aktionsplanung aufgenommen werden. Besondere Schwierigkeiten bereitet, dass der Bundesrat den Initiativantrag von Baden-Württemberg (BR-Drs. 280/06) zur Festlegung von Eingriffsschwellen für die Aktionsplanung nicht abschließend beraten hat.

7.2 Fluglärm

Obwohl das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm aus dem Jahr 1970 unstrittig seit Jahrzehnten novellierungsbedürftig ist, hat die Bundesregierung erst im Mai 2005 einen Entwurf vorgelegt. Dessen Behandlung im Bundestag wurde jedoch auf die neue Legislaturperiode verschoben.

Der Gesetzgebungsprozess beeinflusste die Beratung zur Neufassung der „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm“, zumal der Gesetzgeber die Forderung der Immissionsschutzbehörden der Länder aufgriff und in dem Gesetzentwurf nunmehr eine deutliche Steuerungsfunktion für die Siedlungsentwicklung in der Umgebung von Flughäfen verankert hat. Das Fluglärmgesetz in seiner gültigen Fassung wird dieser Anforderung nicht gerecht, so dass die Leitlinie die einzige unter den Immissionsschutzbehörden der Länder

abgestimmte fachliche Grundlage für die Ausweisung von Planungszonen für die Siedlungsentwicklung an Flughäfen darstellt.

In Anbetracht der Fortschritte bei der Novellierung des Fluglärmmgesetzes wird die LAI eine Überarbeitung der Leitlinie erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens prüfen und ggf. veranlassen.

Der UMK-Auftrag, die Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen (Landeplatz-Fluglärmleitlinie) an die DIN 45684-1 „Akustik-Ermittlung von Fluggeräuschemissionen an Landeplätzen - Teil 1 Berechnungsverfahren“ anzupassen, konnte nach der Veröffentlichung der DIN im September 2006 aufgenommen werden. Ziel ist, die überarbeitete Landeplatz-Fluglärmleitlinie zur 113. Sitzung der LAI im März 2007 vorzulegen.

7.3 Pegelbegrenzungen bei Diskotheken

Nachdem die LAI (109. LAI-Sitzung TOP 8.6.6) die Ergebnisse der ressortübergreifenden Arbeitsgruppe Diskothekenlärm über „Optionen zum Schutz des Publikums von Veranstaltungen (einschließlich Diskotheken) vor gehörgefährdenden Schalleinwirkungen“ vorgelegt hat, verfolgte die LAI die Option, das Schutzziel nach Möglichkeit mittels freiwilliger Maßnahmen der Betreiber und Aufklärungsbemühungen zu erreichen.

Im Rahmen des von Baden-Württemberg entwickelten Konzeptes zur freiwilligen Einführung eines Qualitätssiegels für Diskotheken haben bereits bundesweit über 1.500 Disjockeys den so genannten DJ-Führerschein erworben. Das ist ein erster und wichtiger Schritt zur Senkung der Schallpegel in Diskotheken auf Werte unter 100 dB(A) in allen dem Publikum zugänglichen Bereichen und stellt eine erhebliche Bewusstseinsänderung in den betroffenen Kreisen da. Diese Aktivitäten müssen auf weitere Bundesländer ausgeweitet werden. Sie bedürfen auch der aktiven Unterstützung der Betreiberverbände (z.B. der DeHoGa).

Parallel zu dieser Aktivität steht im Normenausschuss Ton- und Veranstaltungstechnik des DIN eine Neufassung der DIN 15905 Veranstaltungstechnik-Tontechnik -Teil 5 „Maßnahmen zum Vermeiden einer Gehörgefährdung des Publikums durch hohe Schallemissionen elektroakustischer Beschallungstechnik“ kurz vor dem Abschluss. Vorgesehen ist die Einführung von Schwellen beim 1/2-Stunden-Mittelwert des (energieäquivalenten) Dauerschallpegels von 85 dB(A) und 95 dB(A) für Veranstaltungen mit elektroakustischer Beschallung, bei deren Überschreitung der Veranstalter bestimmte Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht zu erfüllen hat.

Die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen auf die Entwicklung der Pegel in den Diskotheken kann bisher noch nicht hinreichend abgeschätzt werden, so dass erst zur Frühjahrssitzung 2008 der LAI ein entsprechender Bericht abgegeben werden soll.

Nach der Vorlage des Berichtes zu o. g. LAI-Sitzung und der Kenntnisnahme durch die UMK (Umlaufbeschluss 6/2005) sowie der 78. Gesundheitsministerkonferenz (GMK) am 30.06./01.07.2005 besteht bei Behörden und den betroffenen Kreisen großes Interesse an diesem Papier. Daher sollte die LAI den Bericht „Optionen zum Schutz des Publikums von Veranstaltungen (einschließlich Diskotheken) vor gehörgefährdenden Schalleinwirkungen“ auf den öffentlichen Seiten ihrer Homepage einstellen, zumal von der LAI die entscheidende Initiative zur Erarbeitung des Papiers ausging. Das entsprechende Umlaufverfahren der LAI (Nr. 2/2006) ist im Januar 2007 mit positivem Ergebnis abgeschlossen. Das derzeitige LAI-Vorsitzland SH wird die Bitte um Zustimmung zur Veröffentlichung an die UMK herantragen.

8. Aus dem Ausschuss Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug

8.1 Kinderlärm und kinderfreundliche Gesellschaft

Die LAI hat sich auf ihrer 110. Sitzung eingehend mit dieser Problematik befasst und den Rechtsausschuss beauftragt, sich mit den (immissionsschutz-) rechtlichen Aspekten von Kinderlärm und kinderfreundlicher Gesellschaft zu befassen. Der Rechtsausschuss kam, wie auch schon das Bundesumweltministerium, zu dem Ergebnis, dass nach derzeitiger Rechtslage Kindergärten wie auch sonstige Anlagen für soziale Zwecke und Freizeitanlagen, wozu auch Spiel- und Bolzplätze gehören, vom Anwendungsbereich der TA Lärm und der 18. BImSchV ausgenommen sind. Von den Vollzugsbehörden ist daher grundsätzlich § 22 BImSchG anzuwenden. § 22 BImSchG scheidet als anlagenbezogene Vorschrift allerdings dann als Beurteilungsgrundlage aus, wenn es sich um rein verhaltensbezogenen Lärm, wie ihn spielende Kinder verursachen, handelt. Allerdings wird sowohl von einigen Gerichten als auch von Vollzugsbehörden in den Ländern mangels anderer geeigneter Kriterien sowohl die TA Lärm als auch die Sportanlagenlärmschutzverordnung als Bewertungskriterium herangezogen.

Der Rechtsausschuss hielt es dennoch weder für erforderlich noch für opportun, zur Regelung von Kinderlärm in der Öffentlichkeit neue immissionsschutzrechtliche Bestimmungen vorzuschlagen, da nach seiner Auffassung das bestehende rechtliche Instrumentarium ausreichend ist, wenn es „kinderfreundlich“ angewandt wird. Es wurde jedoch für sinnvoll gehalten zu prüfen, inwieweit auch das Bauplanungsrecht zur Vermeidung von derartigen Lärmproblemen beitragen kann. Die Fachkommission Städtebau hat jedoch schon mit Beschluss vom September 2005 festgestellt, dass auch sie zur Lösung des Problems keine Notwendigkeit für eine Änderung im Bereich des Bauplanungsrechts sieht. Das Problem lässt sich daher nur über eine Änderung des Vollzugs lösen.

8.2 Auswirkungen der Föderalismusreform auf die Abgrenzung der Gesetzgebungskompetenzen zwischen Bund und Ländern im Bereich des Lärmschutzes

Im Hinblick auf die Diskussion im politischen Raum hat die LAI auf ihrer 112. Sitzung vom 7. bis 8. September in Dessau den Ausschuss für Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug gebeten, zu klären, wo nach der Verfassungsreform die Schnittstelle der Gesetzgebungskompetenzen zwischen Bund und Ländern nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 liegt und hierzu der LAI bis zur 113. Sitzung zu berichten. Im Hinblick auf die Aktualität der verfassungspolitischen Diskussion in den Ländern wurde die Rechtsfrage auf einer Sondersitzung am 12. Oktober 2006 erörtert.

Die Neufassung des Artikels 74 Abs. 1 Nr. 24 des Grundgesetzes sieht für den Schutz vor verhaltensbezogenem Lärm die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz der Länder vor. Dies stellt eine Abweichung gegenüber dem ursprünglichen Entwurf des Änderungsgesetzes zum Grundgesetz dar. Die nunmehrige Formulierung wurde im „zweiten Durchgang“ im Bundestag durch den Rechtsausschuss vorgeschlagen, der ausweislich der Begründung des Vorschlags mit der Bezeichnung „verhaltensbezogener Lärm“ lediglich eine redaktionelle Änderung gegenüber dem ursprünglichen Entwurf vornehmen wollte.

Der LAI-Rechtsausschuss ist nach eingehender Diskussion jedoch zu der Auffassung gekommen, dass es sich nicht nur um eine redaktionelle Änderung gegenüber dem ursprünglichen Entwurf, sondern um eine inhaltliche Änderung handelt. Die wesentlichen Gründe für diese Auffassung waren, dass der Begriff „verhaltensbezogener Lärm“, der im Unterschied zum „anlagenbezogenen Lärm“ schädliche Umwelteinwirkungen erfasst, die auf bloßes menschliches Verhalten zurückzuführen sind, als im Immissionsschutzrecht seit langem gebräuchlicher Begriff nicht verändert worden ist. Hätte der Verfassungsgesetzgeber dem Begriff „verhaltensbezogener Lärm“ einen neuen Inhalt geben wollen, hätte er das zum Ausdruck bringen müssen.

Der Rechtsausschuss war daher mehrheitlich der Auffassung, dass sich de facto nichts geändert habe. Bereits in der Vergangenheit hat der Bund im Bereich des „verhaltensbezogenen Lärms“ weitgehend auf Regelungen verzichtet, so dass in diesem

Bereich die Länder bereits gesetzgeberisch tätig werden konnten. Daher stellt sich die Frage praktischer Konsequenzen aus der Neuregelung nicht. Da Art. 125a GG zudem bestimmt, dass Bundesrecht auch im Bereich der Gesetzgebungszuständigkeit der Länder vorläufig weiter gilt, besteht auch dann, wenn man weitergehende Gesetzgebungszuständigkeiten der Länder annimmt, derzeit kein dringender Handlungsbedarf.

9. UMK-Umlaufbeschlüsse aus der LAI

UMK-Umlaufverfahren Nr. 6/2006 - Jahresbericht 2005

Ergebnis:

Die Umweltministerkonferenz nimmt den Jahresbericht 2005 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz zur Kenntnis.

UMK-Umlaufverfahren Nr. 7/2006 - Auslegungshinweise zur 13. BImSchV

Ergebnis:

Die ACK nimmt die von der LAI erarbeiteten Auslegungsvorschläge zur 13. BImSchV zur Kenntnis und stimmt einer Veröffentlichung auf der Homepage der LAI zu.

Die Veröffentlichung auf der Homepage der LAI ist erfolgt.

UMK-Umlaufverfahren Nr. 11/2006 - Mitwirkung der Länder beim Vollzug der IVU-Richtlinie und bei der Entwicklung der BVT-Merkblätter (BREF-Dokumente)

Ergebnis:

Die 37. ACK nimmt den gemeinsam von LAI und LAWA erarbeiteten Bericht über den Stand der Erarbeitung technischer Dokumente zu Besten Verfügbaren Techniken (BREF-Dokumente) zur Kenntnis.

UMK-Umlaufverfahren Nr.12/2006 - Fortschreibung des Berichtes zur Bewertung verkehrsbezogener Minderungsmaßnahmen unter Auswertung weiterer Luftreinhaltepläne

Ergebnis:

1. Die UMK nimmt den Bericht der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft (LAI) zur Kenntnis.
2. Die UMK bittet die LAI, den Bericht fortzuschreiben und spätestens zur 68. UMK erneut zu berichten.

10. Themen der Sitzungen 2007

Auch 2007 werden Fragen der Luftreinhaltung ein wesentlicher Arbeitsschwerpunkt der LAI sein. Zum einen ist die Novellierung der Luftqualitätsrichtlinien noch nicht abgeschlossen, zum anderen werden Berichte zur Zusammensetzung von Feinstaub, zur Anrechnung vorweggenommener Emissionsminderungsanforderungen und zur Bewertung von Maßnahmen zur Minderung verkehrsbedingter Partikel- und Stickoxidbelastungen vorliegen. Auch die Arbeitsgruppe zur Problematik der diffusen Staubemissionen aus Anlagen wird einen (ersten) Bericht vorlegen.

Ebenso werden Lärmfragen ein Arbeitsschwerpunkt der LAI sein. Dieses betrifft auch 2007 wieder die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und hier insbesondere die Erarbeitung von Hinweisen zur Aktionsplanung, des weiteren Fragen des Fluglärms. Die Überarbeitung der „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm“ ist abhängig von der Novellierung des Fluglärmgesetzes, die überarbeitete Landeplatz-Fluglärmleitlinie soll zur 114. LAI – Sitzung vorgelegt werden.

Desweiteren wird das Thema Akkreditierung auf der Agenda der LAI stehen und auch die Klärung von Fragen der Nanotechnologie. Insbesondere aber ist zu erwarten, dass die Sonder – UMK zum Klimawandel einen weiteren Arbeitsschwerpunkt des LAI begründen wird.