



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.3.2004
KOM(2004) 160 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

**gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und
Bekämpfung von Umgebungslärm über bestehende Gemeinschaftsmaßnahmen in Bezug
auf Quellen von Umgebungslärm**

1. EINLEITUNG

Umgebungs­lärm durch Verkehr, Industrie und Freizeittätigkeiten ist ein ernstes lokal auftretendes Umweltproblem in Europa, das der Bevölkerung zunehmend Anlass zu Beschwerden gibt.

Das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft¹ formuliert als Ziel die „erhebliche Verringerung der Anzahl von Personen, die langfristigen andauernden mittleren Lärmpegeln – insbesondere Verkehrslärm – ausgesetzt sind, die gemäß wissenschaftlichen Studien eine gesundheitsschädigende Wirkung haben, und [die] Vorbereitung des nächsten Schritts bei der Arbeit an der [Umgebungs-] Lärmrichtlinie“. Dazu sind zwei Arten von Maßnahmen vorgesehen:

- (1) „Ergänzung und weitere Verbesserung der Maßnahmen, einschließlich geeigneter Bauartgenehmigungsverfahren, zur Bekämpfung der Lärmbelastung durch Dienstleistungen und Produkte, insbesondere Kraftfahrzeuge, einschließlich Maßnahmen zur Verringerung des Lärms, der durch die Wechselwirkung zwischen Reifen und Fahrbahn entsteht, ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, sowie des Lärms, der durch Schienenfahrzeuge, Luftfahrzeuge und ortsfeste Maschinen entsteht“;
- (2) „Entwicklung und Umsetzung von Regelungen zur Verminderung des Verkehrslärms, soweit angebracht, beispielsweise durch Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf weniger lärmintensive Verkehrsträger sowie Förderung technischer Maßnahmen und einer nachhaltigen Verkehrsplanung“.

Ferner soll mit der Richtlinie 2002/49/EG² ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen von Umgebungs­lärm, einschließlich Lärmbelastung, zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern. Diese Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärm­minderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge und -infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, im Freien verwendete Geräte, Industrieanlagen sowie ortsbewegliche Maschinen.

Gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2002/49/EG gibt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat durch diesen Bericht einen Überblick über die bestehenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die sich auf Quellen von Umgebungs­lärm beziehen.

2. RECHTSRAHMEN FÜR GEMEINSCHAFTSMASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

Die Zuständigkeit für die Lärmschutzpolitik liegt sowohl bei der Gemeinschaft als auch bei den Mitgliedstaaten. Aus dem Umstand, dass Lärm ein lokal auftretendes Problem ist, folgt nicht, dass sämtliche Gegenmaßnahmen am besten auch auf lokaler Ebene getroffen werden, denn Lärmquellen sind nicht zwangsläufig lokalen Ursprungs. Gleichzeitig besteht ein enger

¹ Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft, ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

² Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs­lärm, ABl. L 189 vom 18.7.2002.

Zusammenhang zwischen der Wirksamkeit von Maßnahmen und einer entschlossenen Politik der lokalen und nationalen Behörden, die ihrerseits stärker auf die Gemeinschaftsmaßnahmen abgestimmt werden muss. Es gilt somit, die Möglichkeiten einer bessere Zusammenarbeit innerhalb der Gemeinschaft auszuschöpfen, um die Verfügbarkeit und Vergleichbarkeit von Daten zur Belastung durch Umgebungslärm zu verbessern. Daneben kann die Gemeinschaft den Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten beim Lärmschutz fördern.

Dieses integrierte Konzept für die Lärmbekämpfung entspricht den Zielen der Richtlinie 2002/49/EG über Umgebungslärm und wird bei der Umsetzung von bestehenden Gemeinschaftsmaßnahmen, die sich auf Quellen von Umgebungslärm beziehen, nützlich sein. Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht dieser in Teil 3 des vorliegenden Berichts ausführlich beschriebenen Maßnahmen sowie der betreffenden Bestimmungen des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft:

Bestimmung des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft	Geltungsbereich
Artikel 80 (gemeinsame Verkehrspolitik)	Fluglärm (siehe 0)
Artikel 95 (Binnenmarkt – Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten):	Straßenfahrzeuge (siehe 0 und 0) Reifen (siehe 0) Geräte für die Verwendung im Freien sowie Zugmaschinen (siehe 0) Sportboote (siehe 0)
Artikel 156 (transeuropäische Netze)	Interoperabilität im Bereich der Bahn (siehe 0)
Artikel 175 (Umwelt)	Umweltprüfung (siehe 3) Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (siehe □) Integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (siehe 0)

Darüber hinaus stellen Forschung und Entwicklung einen wichtigen Baustein für die Umsetzung der in diesem Bericht beschriebenen Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung dar. Als Beitrag zur weiteren Ausgestaltung der europäischen Lärmschutzpolitik rief die Kommission im Zuge des fünften Rahmenprogramms für Forschung das thematische Netz „CALM“³ ins Leben. Mithilfe dieses Netzes sollen einerseits die Zusammenhänge zwischen vorhandenen lärmindernden Technologien und künftigen europäischen Rechtsvorschriften und Zielsetzungen für die Reduzierung des Lärms durch Flug-, Straßen- und Schienenverkehr, Meerestechnologien und Geräte für die Verwendung im Freien festgestellt sowie andererseits der bestehende Handlungsbedarf ermittelt werden. Außerdem enthält die Datenbank des CALM-Netzes⁴ ausführliche Informationen zu den in

³ Plan für eine Gemeinschaftsstrategie für Lärmforschung, <http://www.calm-network.com/>.

⁴ http://www.calm-network.com/index_database.htm.

Europa gegenwärtig laufenden oder kürzlich abgeschlossenen Forschungsprojekten zur Lärmbekämpfung. Ziele von Projekten im Rahmen des fünften und sechsten Forschungsrahmenprogramms sind die Entwicklung von Methoden und Instrumenten zur Lärminderung an dessen Quelle, die Verträglichkeitsprüfung für die Lärmbelastung der Bevölkerung, die Bewertung von Umgebungslärm sowie die Berechnung der externen Kosten des Verkehrs.

3. BESCHREIBUNG DER EINSCHLÄGIGEN INSTRUMENTE

3.1. Lärm im Umfeld von Verkehrsinfrastrukturen und in Ballungsräumen

3.1.1. Umweltprüfung

Durch das Verfahren der Umweltprüfung soll sichergestellt werden, dass die ökologischen Folgen von Entscheidungen – darunter ggf. Lärmbelastung – Berücksichtigung finden, bevor diese getroffen werden. Zwei Verfahrensarten sind in den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorgesehen:

- Strategische Umweltprüfung: Mit der Richtlinie 2001/42/EG⁵ über die strategische Umweltprüfung soll gewährleistet werden, dass die Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme während ihrer Vorbereitung und vor ihrer Annahme geprüft und bewertet werden. Dazu sind Umweltprüfungen durchzuführen, in deren Verlauf die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen aus der Durchführung des Plans oder Programms und vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geografischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Die Lärmbelastung wird in der Richtlinie über die strategische Umweltprüfung nicht ausdrücklich erwähnt, wenngleich die zu beachtenden „*voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen*“ auch Auswirkungen auf die „*Gesundheit des Menschen*“ einschließen. Die Öffentlichkeit sowie Umweltbehörden sind zu konsultieren, wobei die Ergebnisse dieser Konsultationen während des Planungsverfahrens aufzugreifen und zu berücksichtigen sind. Nach Annahme des Plans oder Programms muss die Öffentlichkeit über die getroffene Entscheidung sowie weitere Faktoren, die Beachtung fanden, informiert werden. Die Umsetzung der Richtlinie über die strategische Umweltprüfung, die durch die Mitgliedstaaten bis zum 21. Juli 2004 zu erfolgen hat, wird durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit und eine stärkere Berücksichtigung von Umweltaspekten zu mehr Transparenz in der Planung führen.
- Umweltverträglichkeitsprüfung: Die Richtlinie 85/337/EWG⁶ über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Umweltverträglichkeitsprüfung – UVP) trat 1985 in Kraft und wurde 1997 geändert. Durch das UVP-Verfahren wird sichergestellt, dass die ökologischen Folgen bestimmter Projekte einschließlich der Lärmbelastung vor der Genehmigung geprüft und bewertet werden müssen. Das Verfahren sieht ebenfalls eine wirksame Anhörung der Öffentlichkeit vor, wobei deren Ergebnisse während des Genehmigungsverfahrens für das Projekt berücksichtigt werden müssen. In der UVP-Richtlinie werden die Projektarten, für die eine

⁵ Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. L 197 vom 21.7.2001.

⁶ Richtlinie 85/337/EWG des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 175 vom 5.7.1985, geändert durch die Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997, ABl. L 73 vom 14.3.1997.

UVP vorgeschrieben ist (z.B. Straßen-, Schienen- und Luftverkehrsinfrastrukturen sowie bestimmte Industrieanlagen), das anzuwendende Verfahren sowie der Gegenstand der Bewertung festgelegt. Fünf Jahre nach Unterzeichnung des Übereinkommens von Aarhus am 25. Juni 1998 verabschiedete die Gemeinschaft im Mai 2003 die Richtlinie 2003/35/EG⁷, die eine Änderung zur UVP-Richtlinie enthielt. Ziel dieser Richtlinie aus dem Jahr 2003 ist die Angleichung der bestehenden gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zur Beteiligung der Öffentlichkeit an die Bestimmungen des Übereinkommens von Aarhus über die Beteiligung der Öffentlichkeit an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten.

3.1.2. *Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm*

Das Europäische Parlament und der Rat verabschiedeten am 25. Juni 2002 die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm und Lärmbelästigung zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern. Gemäß der Richtlinie werden hierzu schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Verfolgung der Umweltprobleme: Von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sind strategische Lärmkarten für Hauptverkehrsstraßen und -eisenbahnstrecken sowie für große Flughäfen und Ballungsräume auszuarbeiten, wobei harmonisierte Lärmindikatoren – insbesondere „*L_{den}*“ (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) und „*L_{nicht}*“ (Nachtlärmindex) – zu verwenden sind. Die Verwendung von Dosis-Wirkung-Relationen ermöglicht die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung in Europa, da die strategischen Lärmkarten die Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, ausweisen werden.
- Unterrichtung und Konsultation der Öffentlichkeit: Die zuständigen Behörden haben dafür zu sorgen, dass die Öffentlichkeit informiert ist und an der Lärmbewertung und -bekämpfung teilnehmen kann, wie dies die Grundsätze des Übereinkommens von Aarhus hinsichtlich des Zugangs zu Informationen und der Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren vorsehen.
- Aufstellung örtlicher Lärmbekämpfungspläne: Die zuständigen Behörden sind gehalten, Aktionspläne zur Lärmbekämpfung zu erstellen und zu veröffentlichen, um erforderlichenfalls Lärm zu reduzieren oder bei geringem Umweltlärm den Stand zu wahren. Die Erstellung der Lärmbekämpfungspläne hat unter intensiver Beteiligung und Konsultation der Öffentlichkeit zu erfolgen. Der eigentliche Inhalt der Pläne liegt im Ermessen der zuständigen Behörden, da die Richtlinie hierfür nur Mindestanforderungen vorgibt.

Die Richtlinie trat am 18. Juli 2002 in Kraft und ist von den Mitgliedstaaten bis zum 18. Juli 2004 in nationales Recht umzusetzen. Die ersten Lärmkarten sind bis 2007, die ersten Aktionspläne bis 2008 zu erstellen.

Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat im Jahr 2009 einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie 2002/49/EG vorzulegen. Darin ist insbesondere zu

⁷ Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten, ABl. L 156 vom 25.6.2003.

untersuchen, ob weitere Maßnahmen der Gemeinschaft gegen Umgebungslärm erforderlich sind. In diesem Sinne wird die Richtlinie die Grundlage für die Weiterentwicklung der Gemeinschaftsmaßnahmen in Bezug auf die Reduzierung der Lärmemissionen der wichtigsten Umgebungslärmquellen bilden.

3.2. Straßenverkehrslärm

3.2.1. Lärm von Kraftfahrzeugen mit mindestens vier Rädern

Der Straßenverkehr zählt zu den Hauptquellen von Umgebungslärm in städtischen Gebieten. Die ersten harmonisierten europäischen Lärmschutzbestimmungen für Straßenfahrzeuge traten 1970 mit der Richtlinie 70/157/EWG⁸ über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen mit vier Rädern in Kraft. Diese Richtlinie wurde seither mehrfach geändert, um die bei einer Betriebserlaubnis geltenden Lärmhöchstwerte als Teil des europäischen Rechtsrahmens für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge zu überprüfen und zu verschärfen. Gleichzeitig werden Anstrengungen unternommen, um sicherzustellen, dass das für die Erteilung einer Betriebserlaubnis verwendete Testverfahren die tatsächliche Lärmbelastung im Verkehr hinreichend widerspiegelt. Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die derzeit gültigen Höchstwerte:

Kraftfahrzeugtyp	Höchstwert (dB(A))
Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz	74
Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und:	
- mit einer Motorleistung von weniger als 150 kW	78
- mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr	80
Fahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz und Fahrzeuge für die Güterbeförderung:	
- mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 t	76
- mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2 t, jedoch nicht mehr als 3,5 t	77
Fahrzeuge für die Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t:	
- mit einer Motorleistung von weniger als 75 kW	77
- mit einer Motorleistung von 75 kW oder mehr, jedoch weniger als 150 kW	78
- mit einer Motorleistung von 150 kW oder mehr	80

⁸ Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen, ABl. L 42 vom 23.2.1970, in der geänderten Fassung (Änderungen erfolgten insbesondere durch die Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992, ABl. L 371 vom 19.12.1992).

Auf internationaler Ebene hat das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge unter dem Dach der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) die Regelung Nr. 51⁹ über Geräuschemissionen bei Straßenfahrzeugen erarbeitet, die als der Richtlinie 70/157/EWG gleichwertig gilt. Die zuständige Arbeitsgruppe „Lärmbekämpfung“ arbeitet gegenwärtig an einer Änderung zu dieser Regelung. Diese betrifft eine Modifikation des Testverfahrens im Hinblick darauf, die Geräusentwicklung von Fahrzeugen im normalen Stadtverkehr genauer darzustellen.

Zwar wurden die bei einer Betriebserlaubnis geltenden Lärmhöchstwerte im Laufe der Jahre verschärft (bei bestimmten Fahrzeugen beläuft sich die Verringerung auf mehr als zehn Dezibel), doch kam es hinsichtlich der Gesamtlärmbelastung durch Straßenfahrzeuge zu keinerlei Verbesserung, was weitgehend auf eine beträchtliche Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens zurückzuführen ist. Wenngleich die Einführung und regelmäßige Verschärfung dieser Obergrenzen eine Harmonisierung der Geräuschemissionswerte für Straßenfahrzeuge gestatteten, erwiesen sie sich in technischer Hinsicht vor allem bei Lieferwagen und Lkw nicht als zwingender Weg zu leiseren Fahrzeugen. In der Zukunft sollten daher weitere Anstrengungen unternommen werden zu untersuchen, inwieweit durch die Einführung strengerer Höchstwerte sichergestellt werden kann, dass leisere Fahrzeuge tatsächlich auf den Markt kommen. Gleichzeitig müssen Vorschläge angeboten werden, wie lautere Fahrzeuge in bestehenden Fuhrparks ersetzt werden können.

Am 23. Juli 2003 schließlich nahm die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie¹⁰ zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG¹¹ über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge an. Eines der Ziele des Vorschlags besteht darin sicherzustellen, dass sich die Kosten von Straßeninfrastrukturen besser in dem von Straßennutzern zu entrichtenden Entgelt niederschlagen. Gegenüber der geltenden Richtlinie hieße es in der vorgeschlagenen Änderung ausdrücklich, dass die „... zur Verringerung der Lärmbelastung bestimmten Infrastrukturkosten ...“ in die Berechnungsgrundlage der Mautgebühren für die Straßenbenutzung durch schwere Nutzfahrzeuge einbezogen werden können. Dies gestattet gleichzeitig, die Kosten für die Minderung des Straßenverkehrslärms gemäß dem Verursacherprinzip den Benutzern anzulasten.

3.2.2. *Lärm durch zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge*

Mopeds und Motorräder stellen eine weitere Hauptquelle für Straßenverkehrslärm dar. Die von ihnen ausgehende Belästigung ist oft Gegenstand von Beschwerden der Bürger in Europa, wobei es sich um Einzelfälle und Lärmspitzenwerte handelt. Diese sind rücksichtslosem Fahrverhalten und/oder manipulierten Auspuffvorrichtungen geschuldet (und entsprechen einem begrenzten Segment des Gesamtverkehrs), während die Auffälligkeit gleichzeitig auf dem besonderen und sich häufig abhebenden Klang dieser Fahrzeuge beruht.

⁹ Regelung Nr. 51 der UN/ECE über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräusentwicklung.

¹⁰ KOM(2003) 448 endg.

¹¹ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. L 187 vom 20.7.1999.

Auf Gemeinschaftsebene legt die Richtlinie 97/24/EG¹² die zulässigen Geräuschpegel für zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge und ihre Auspuffvorrichtung einschließlich der Ersatzteile fest und sieht Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe vor. Vorgeschrieben werden ferner die folgenden im Rahmen der Betriebserlaubnis geltenden Lärmhöchstwerte für in Verkehr gebrachte Fahrzeuge:

Fahrzeugtyp	Höchstwert (dB(A))
Zweirädrige Kraftfahrzeuge – Mopeds (Geschwindigkeit)	
≤ 25 km/h	66
> 25 km/h	71
Dreirädrige Kleinkraftmädrer	76
Motorräder (Hubraum)	
≤ 80 cm ³	75
> 80 cm ³ , ≤ 175 cm ³	77
> 175 cm ³	80
Dreirädrige Kraftfahrzeuge	80

In der Richtlinie wird die Kommission aufgefordert, dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Festlegung einer späteren Stufe zu unterbreiten, in deren Verlauf Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der Geräuschpegel der betreffenden Fahrzeuge beschlossen werden. Der Vorschlag ist auf der Grundlage von Forschungsarbeiten und einer Kosten-Nutzen-Analyse der Anwendung der verschärften Grenzwerte zu erstellen.

Eine erste Untersuchung erfolgte im Jahr 2000 im Rahmen einer Studie¹³, die vor allem die Erkenntnis brachte, dass bei einer beträchtlichen Anzahl von zugelassenen Motorrädern und Mopeds die vorgeschriebenen Geräuschemissionswerte nicht eingehalten werden. Die Ursachen dafür sind hauptsächlich unbefugte Eingriffe, unzureichende Wartung und Einbau nicht vorschriftsmäßiger Auspuffvorrichtungen. Die Kommission prüft derzeit, welche Maßnahmen auf europäischer Ebene getroffen werden können, um in dem von der Richtlinie 96/96/EG¹⁴ über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge geschaffenen Rechtsrahmen eine Geräuschemissionskontrolle zugelassener Motorräder einzuführen. Gegenwärtig fallen die Anforderungen im Rahmen von technischer Überwachung und Straßenkontrollen bei zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen in die alleinige Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Zudem führt die Kommission zurzeit eine Studie durch, um festzustellen,

¹² Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen, ABl. L 226 vom 18.8.1997.

¹³ „Noise from two-wheeled vehicles“ (Lärmbelastung durch zweirädrige Kraftfahrzeuge), 2000, TRL im Auftrag der Europäischen Kommission, Generaldirektion Unternehmen.

¹⁴ Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, ABl. L 46 vom 17.2.1997.

inwieweit die Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe an Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 97/24/EG angemessen sind. Ausgehend von dieser Untersuchung wird die Kommission erforderlichenfalls Vorschläge für neue Rechtsvorschriften vorlegen.

3.2.3. Abrollgeräusche von Reifen auf der Fahrbahn

Die Richtlinie 2001/43/EG¹⁵ ergänzt die Rechtsvorschriften zu Fahrzeugen als solchen und enthält Bestimmungen für die Überprüfung und Begrenzung der Abrollgeräusche von Reifen sowie zu deren stufenweisen Minderung. Bei den Grenzwerten wird zwischen Fahrzeugtypen (Pkw, Lieferwagen und Lkw) und Reifenbreiten (fünf Klassen) unterschieden; sie werden geltend gemacht, indem Überprüfungen der Reifenabrollgeräusche zum Bestandteil der Anforderungen von Typgenehmigungsbögen der EU werden und für alle neu auf den europäischen Markt kommenden Reifen verbindlich sind.

Hinsichtlich künftiger Maßnahmen sieht die Richtlinie 2001/43/EG in Artikel 3 zunächst eine Änderung der Richtlinie 92/23/EWG zur Einführung von Prüfverfahren für das Haftvermögen von Reifen vor. Des Weiteren hat die Kommission innerhalb von 36 Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie (d. h. bis zum 27. Juni 2004) dem Europäischen Parlament und dem Rat unter Berücksichtigung der aus der Einführung von Grenzwerten für das Abrollgeräusch von Reifen gewonnenen Erfahrungen einen Bericht über die Frage vorzulegen, ob und inwieweit der technische Fortschritt ohne Gefährdung der Sicherheit der Reifenhaftung die Einführung strengerer Grenzwerte für Abrollgeräusche ermöglichen würde. Bis dahin sind der Rollwiderstand von Reifen zu untersuchen und Grenzwerte für diesen weiteren Umgebungsparameter zu bestimmen, der in enger Beziehung zu den Nassgriff- und Abrollgeräuscheigenschaften steht. Auf der Grundlage des o. g. Berichts schlägt die Kommission innerhalb von 12 Monaten eine Änderung des geltenden Gemeinschaftsrechts im Hinblick auf die Einführung von Vorschriften über Sicherheits-, Umwelt- und Rollwiderstandsaspekte vor.

Die Europäische Kommission setzt ihre Bemühungen auf UN/ECE-Ebene dahingehend fort, die europäischen Bestimmungen für die Abrollgeräusche von Reifen in die Regelung Nr. 51 des Übereinkommens des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge von 1958 zu integrieren. Die anderen Vertragsparteien der Regelung Nr. 51 betrachten jedoch die Reifen nicht als den allein ausschlaggebenden Parameter und schlagen weitere Maßnahmen gegen Verkehrslärm vor, die insbesondere Fahrbahnen und Infrastrukturen betreffen.

3.3. Lärm durch Schienenverkehr

Lärm zählt zu den wichtigsten Umweltfolgen des Schienenverkehrs. Gegenwärtig läuft eine Reihe von Initiativen zu diesem Problem, die eine nachhaltige Entwicklung dieser Verkehrsart ermöglichen sollen.

Die Kommission hat eine Arbeitsgruppe „Schienenverkehrslärm“ zur Erörterung der technischen und wirtschaftlichen Aspekte einer Verminderung der von Schienenverkehrssystemen ausgehenden Geräuschemissionen eingesetzt. Mit den Ergebnissen sollen die gemeinsame Verkehrspolitik, die Entwicklung der EU-Lärmschutzpolitik für den Schienenverkehr und der einheitliche Markt für Eisenbahnausrüstungen unterstützt werden.

¹⁵ Richtlinie 2001/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 zur Änderung der Richtlinie 92/23/EWG des Rates über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage, ABl. L 211 vom 4.8.2001.

Die Empfehlungen der Arbeitsgruppe sind in einem Positionspapier¹⁶ zusammengefasst, das Möglichkeiten für die Minderung des Schienenverkehrslärms sowohl für neue als auch für vorhandene Fahrzeuge aufzeigt. Als bedeutendste Quelle für Schienenverkehrslärm wird in dem Dokument der Güterverkehr ermittelt. Vorgeschlagen werden in dem Zusammenhang zwei grundlegende Maßnahmen: Schallemissionsgrenzwerte für neue interoperable Fahrzeuge und Umrüstung der vorhandenen, noch mit Grauguss-Bremsklötzen ausgestatteten Güterwagen auf Verbundstoffsohlen, wodurch Geräuschemissionen um 8 bis 10 dB(A) vermindert werden können (der Internationale Eisenbahnverband UIC [*Union internationale des chemins de fer*] stimmte im Oktober 2003 dem Einsatz von Verbundstoffsohlen, den so genannten „K-Sohlen-Bremsen“, im internationalen Güterwagenverkehr zu). Es liegt auf der Hand, dass sich insbesondere angesichts der langen Investitionszyklen bei Schienenfahrzeugen eine nennenswerte Lärmverringerung im Tagesdurchschnitt nur erreichen lässt, wenn die Mehrzahl der heute im Güterverkehr eingesetzten Fahrzeuge umgerüstet wurde. Es müssen daher Verfahren gefunden und Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden, um die Lärminderung zu beschleunigen, wozu es einer gemeinsamen Strategie bedarf, bei der alle Beteiligten Verantwortung übernehmen und ihren Beitrag leisten. Ausgangspunkt für einen derartigen Plan zur Lärmreduzierung müssen die derzeit eingesetzten Güterwagenparks in den Mitgliedstaaten und den Beitrittsländern sein. Die Kommission prüft im Dialog mit der Industrie kostengünstige Möglichkeiten, die auch freiwillige Maßnahmen seitens der Industrie zur Verringerung des Fahrzeuglärms einschließen.

Sie arbeitet insbesondere mit der UIC, der CER (*Community of European Railways – Gemeinschaft der Europäischen Bahnen*), der UNIFE (*Union des industries ferroviaires européennes – Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie*), der UIRR (*Union Internationale Rail-Route – Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße*) und der UIP (*Union Internationale des Wagons Privés – Internationale Privatgüterwagen-Union*) bei der Untersuchung des derzeitigen Stands und der Möglichkeiten zur Verminderung der Geräuschemissionen durch den bestehenden europäischen Güterwagenpark zusammen. Berücksichtigung findet dabei auch eine unabhängige Untersuchung des Aktionsprogramms von UIC, UIP und CER für die Lärminderung im Güterverkehr. Im Rahmen dieser Studie zur Umsetzung werden der europäische Güterwagenpark beschrieben, die technischen Möglichkeiten der Umrüstung untersucht sowie verschiedene Finanzierungsmodelle kurz umrissen und analysiert. Ihre Fertigstellung ist für Anfang 2004 vorgesehen.

Gemeinschaftsrechtliche Vorschriften von Belang für interoperable Eisenbahnsysteme erfassen das Problem des Schienenverkehrslärms an der Quelle, und zwar durch die Richtlinien über die Interoperabilität bei Hochgeschwindigkeitsbahnsystemen (Richtlinie 96/48/EG des Rates¹⁷) bzw. bei konventionellen Eisenbahnsystemen (Richtlinie 2001/16/EG¹⁸), womit ein Rechtsrahmen für die Harmonisierung der technischen Aspekte und des Betriebs des Eisenbahnnetzes geschaffen wird. Im Zuge dieser Rechtssetzung werden von

¹⁶ Positionspapier der Arbeitsgruppe 6 „Schienenverkehrslärm“ der Europäischen Kommission über die europäischen Strategien und Prioritäten zur Bekämpfung des Schienenverkehrslärms, http://europa.eu.int/comm/environment/noise/railway_noise_de.pdf.

¹⁷ Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. L 235 vom 17.9.1996.

¹⁸ Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. L 110 vom 20.4.2001.

der Kommission in Zusammenarbeit mit der AEIF¹⁹ durch ein Ausschussverfahren technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt. Die Kommission brachte 2002 einen Vorschlag für eine Verordnung²⁰ zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur ein, deren Verantwortung sich auf die Sicherheit und Interoperabilität einschließlich der Ausarbeitung der TSI erstrecken würde.

In Bezug auf Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme wurden 2002 zwei TSI zum Lärmschutz angenommen (s. u.), und die AEIF erhielt den Auftrag zur Überarbeitung einer Reihe von TSI im Hinblick auf die Annahme durch die Kommission im Jahr 2004.

TSI für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge²¹:

In dieser TSI werden Schallemissionsgrenzwerte für Hochgeschwindigkeitszüge (s. nachstehende Tabelle) festgelegt. Diese Grenzwerte beruhen auf einem geräuscharmen Prüfgleis, bei dem ein geringerer Schienenrauheitsgrad als der in prEN ISO 3095 spezifiziert verwendet wurde, so dass der Geräuschpegel der Fahrzeuge selbst gemessen werden konnte.

v [km/h]	Geräuschpegel (dB(A))
250	87 ± 1
300	91 ± 1
320	92 ± 1

In folgenden Fällen ist es gemäß dieser TSI zulässig, die am wenigsten strengen Grenzwerte der unten stehenden Tabelle für eine Übergangsfrist von 24 Monaten ab dem Inkrafttreten dieser TSI anzuwenden:

- bei Optionen auf den Kauf weiterer Fahrzeuge in Verträgen, die bei Inkrafttreten dieser TSI bereits unterzeichnet waren, oder
- bei Fahrzeugen, die während der Übergangsfrist auf der Basis bestehender Konstruktionsplattformen bestellt werden.

v [km/h]	Geräuschpegel (dB(A))
250	90
300	93
320	94

¹⁹ Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire – Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn, <http://www.aeif.org/>.

²⁰ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur, KOM/2002/23 endg., ABl. C 126 E vom 28.5.2002.

²¹ 2002/735/EG: Entscheidung der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG, ABl. L 245 vom 12.9.2002.

Fahrzeuge, die bei Inkrafttreten dieser TSI bereits in Betrieb sind und eine Neuzulassung für die Indienststellung benötigen oder die bei Inkrafttreten dieser TSI bereits bestellt sind, dürfen mit den oben genannten maximalen Grenzwerten betrieben werden.

Für Fahrzeuge schließlich, die nach dem 1. Januar 2005 bestellt oder nach dem 1. Januar 2008 in Dienst gestellt werden, wird laut dieser TSI empfohlen, die verbindlichen Grenzwerte mit einer Reduzierung um 2 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 250 km/h und um 3 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 300 km/h und 320 km/h anzuwenden. Bei Geschwindigkeiten von 350 km/h ist eine Reduzierung um 3 dB(A) anzustreben. Diese Empfehlung wird zur Grundlage für die Überprüfung der verbindlichen Grenzwerte im Rahmen des derzeit laufenden TSI-Revisionsprozesses. Berücksichtigung finden dabei auch die Ergebnisse einer neuen, durch die Kommission kofinanzierten Messreihe zur Lärmbelastung durch Hochgeschwindigkeitsschienenfahrzeuge auf einem Referenzgleis.

TSI für Hochgeschwindigkeitsbahninfrastruktur²²:

Der Geräuschpegel, der beim Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsteht, soll für die Umgebung annehmbar bleiben und zum Schutz der Anwohner und ihrer Tätigkeiten innerhalb angemessener Grenzen liegen. Aus der Umweltverträglichkeitsprüfung, die entsprechend der Richtlinie 85/337/EWG (s. 3) vorgesehen ist, muss hervorgehen, dass die von den Anliegern entlang der neuen oder ausgebauten Bahnanlagen wahrgenommenen Lärmpegel (je nach den geltenden Kriterien die von den interoperablen Zügen oder durch den Gesamtverkehr erzeugten Geräuschpegel) die in den gültigen nationalen Regelungen festgelegten Pegelwerte unter Berücksichtigung der in der TSI Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge festgelegten Kenndaten der Lärmentwicklung von interoperablen Zügen einhalten.

Für konventionelle Eisenbahnsysteme liegen TSI-Entwürfe vor, in denen im Hinblick auf die Annahme durch die Kommission im Jahr 2004 Lärmhöchstwerte für konventionelle Fahrzeuge unter Einschluss von Güterfahrzeugen festgelegt werden. Die technische Erörterung bestimmter Lärmschutzaspekte, darunter Bestimmungen für erneuerte oder ausgebaute Systeme, technische Merkmalen der Gleise, Überwachung der Kenndaten der Lärmentwicklung (von Gleisen und Fahrzeugen) sowie Vorschriften für Infrastrukturen, dauert noch an. Als ersten Schritt vor Verabschiedung dieser TSI sieht die Kommission die Annahme einer Entscheidung vor, in der die „*grundlegenden Anforderungen*“ einschließlich Lärmschutzbestimmungen entsprechend der Richtlinie 2001/16/EG über interoperable konventionelle Züge festgelegt werden.

In der Richtlinie 2001/14/EG²³ schließlich sind die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienenverkehr verankert. Gemäß einem dieser Grundsätze können Wegeentgelte angepasst werden, um den Kosten der durch den Zugverkehr verursachten Umweltfolgen einschließlich Lärm Rechnung zu tragen. Eine derartige Anpassung ist nach Maßgabe der Folgen differenziert vorzunehmen.

²² 2002/732/EG: Entscheidung der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG des Rates, ABl. L 245 vom 12.9.2002.

²³ Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. L 75 vom 15.3.2001.

3.4. Fluglärm

Die Europäische Gemeinschaft verabschiedete 1992 mit dem Ziel der Verringerung des Flugverkehrslärms die Richtlinie 92/14/EWG²⁴ auf der Grundlage der Normen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), wodurch die lärmintensivsten Flugzeuge von den europäischen Flughäfen verbannt werden sollten. Der Betrieb dieser in Kapitel 2 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt („Abkommen von Chicago“) festgelegten Flugzeuge ist in der Europäischen Union seit Mai 2002 nicht mehr zulässig.

Im März 1998 unterbreitete die Kommission einen Vorschlag für eine neue Richtlinie, durch die der Verkehr von mit „Hushkits“²⁵ ausgerüsteten „Kapitel 2-Flugzeugen“ in der Europäischen Union eingeschränkt werden sollte. Die nachfolgende Verordnung wurde mit Wirkung vom 28. März 2002 mit der Annahme einer neuen Richtlinie (2002/30/EG²⁶, s. u.) aufgehoben. Darin wurde die EntschlieÙung 33/7 der ICAO zur Anwendung eines „*ausgewogenen Ansatzes*“ bei der Lärmbekämpfung in der Umgebung von Flugplätzen aufgenommen. Dieser Ansatz umfasst vier Hauptelemente: Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Maßnahmen zur Flächennutzungsplanung und -verwaltung, lärmindernde Betriebsverfahren sowie Betriebsbeschränkungen.

Ferner hat der ICAO-Rat im September 2001 in „Kapitel 4“ des Anhangs 16 Band I des Abkommens von Chicago einen neuen Lärmhöchstwert festgelegt, der 2006 für Flugzeuge neuer Bauart in Kraft tritt.

Da die meisten heute konstruierten Flugzeuge die nach Kapitel 4 vorgeschriebenen Höchstwerte schon erfüllen, wird dies nicht ausreichen, um die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen zu verbessern, denn die Stilllegung „Kapitel 2“-Flugzeuge ist bereits abgeschlossen. Zur Gewährleistung des Umweltschutzes nach 2002 in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Binnenmarktes haben das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft erlassen. Mit dieser Richtlinie wird der „*ausgewogene Ansatz*“ bei der Lärmbekämpfung in Gemeinschaftsrecht umgesetzt.

Ziel dieser Richtlinie ist die Gewährleistung des Umweltschutzes in der Umgebung von Flughäfen in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Binnenmarktes. Durch die neue Richtlinie wurde einheitlich definiert, welche Luftfahrzeuge die Vorschriften knapp erfüllen (Flugzeuge, die die in Kapitel 3 festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von höchstens 5 Dezibel unterschreiten).

²⁴ Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band I des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), ABl. L 76 vom 23.3.1992, in der Fassung der Richtlinie 98/20/EG des Rates vom 30. März 1998, ABl. L 107 vom 7.4.1998.

²⁵ Umrüstsätze zur Lärmdämmung von Flugzeugmotoren. Dank dieser Umrüstsätze erfüllten jene Flugzeuge die strengeren Vorschriften nach „Kapitel 3“, doch war der Unterschied so gering, dass er kaum Auswirkungen auf den Fluglärm insgesamt hatte und derartige Flugzeuge lauter waren als ursprünglich nach den Vorschriften von Kapitel 3 zertifizierte Maschinen.

²⁶ Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, ABl. L 85 vom 28.3.2002.

Darüber hinaus enthält die Richtlinie Grundsätze und Regeln für ein Verfahren zur Einschätzung der Lärmbelastung, das vor der Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen obligatorisch ist. „*Betriebsbeschränkungen*“ sind lärmrelevante Maßnahmen zur Begrenzung oder Reduzierung des Zugangs ziviler Unterschallflugzeuge zu einem Flughafen. Darin eingeschlossen sind Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partielle Betriebsbeschränkungen, die den Betrieb ziviler Unterschallflugzeuge je nach Zeitraum (z. B. Nachtflugverbot) einschränken.

Zur Gewährleistung einer effektiven Verbesserung der Fluglärmsituation an den Flughäfen der Union hat die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 28. März 2007 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vorzulegen. Dem Bericht werden erforderlichenfalls geeignete Vorschläge für Rechtsvorschriften für eine Überarbeitung beigefügt. Er enthält eine Beurteilung der Wirksamkeit dieser Richtlinie, insbesondere der Notwendigkeit, die Begriffsbestimmung eines knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugs zugunsten eines strengeren Erfordernisses zu überarbeiten.

Die Kommission hat in diesem Kontext eine Reihe von Untersuchungen eingeleitet. Ziel ist dabei eine Einschätzung der gegenwärtigen Lärmbelastung an Flughäfen der Gemeinschaft sowie der Möglichkeiten für einen harmonisierten Ansatz zur Festlegung von Lärnhöchstwerten an den Flughäfen der Gemeinschaft unter Berücksichtigung ihrer ökologischen und sozioökonomischen Folgen. Gegenstand einer weiteren Studie ist die besondere Problematik des wirtschaftlichen Nutzens von Nachtflügen, womit den Mitgliedstaaten und Flughäfen Leitlinien im Hinblick auf die Einführung von Nachtflugbeschränkungen an die Hand gegeben werden sollen. Zur Gewährleistung von Transparenz und einer umfassenden Diskussion dieser Fragen wurde ebenfalls die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zum Lärm an Flughäfen beschlossen.

Außerdem hat die Kommission zur Vermeidung inkompatibler Kalkulationssysteme für Lärmrentgelte sowie zur Verbesserung der Transparenz, Fairness und Berechenbarkeit der Lärmkomponente von Flughafengebühren einen Vorschlag für eine Richtlinie²⁷ über die Festlegung eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärmeinstufung ziviler Unterschallflugzeuge zur Berechnung von Lärmrentgelten eingebracht. Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie ist es, Anreize für den Einsatz leiserer Luftfahrzeuge zu bieten, indem eine Differenzierung der Lärmrentgelte auf der Grundlage der bescheinigten Lärmwerte des Luftfahrzeugs erfolgt.

3.5. Industrielärm

Lärm ist eines der Umweltprobleme, die von den Behörden der Mitgliedstaaten berücksichtigt werden müssen, wenn sie Betreibern von großen landwirtschaftlichen und Industrieanlagen gemäß der Richtlinie 96/61/EG²⁸ über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (IVU) Genehmigungen erteilen. Diese Richtlinie gilt uneingeschränkt für neue Anlagen sowie für die vorhandenen, an denen wesentliche Änderungen vorgenommen werden. Alle bestehenden Anlagen, die unter diese Richtlinie fallen, müssen bis Oktober 2007 die Genehmigungsaufgaben durch Einsatz der besten verfügbaren Techniken (BVT) erfüllen. In ihrer im Juni 2003 angenommenen Mitteilung „*Auf dem Weg zu einer*

²⁷ KOM(2001) 74, ABl. C 103 E vom 30.4.2002.

²⁸ Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, ABl. L 257 vom 10.10.1996.

*nachhaltigen Produktion*²⁹ äußerte die Kommission Besorgnis darüber, dass nicht alle Mitgliedstaaten und Beitrittsländer in der Lage sein werden, diese Frist einzuhalten, und benannte zugleich eine Reihe von Problemen bei der Umsetzung. Sie leitete des Weiteren eine Konsultation interessierter Kreise zur Entwicklung der Gemeinschaftspolitik auf dem Gebiet der industriellen Umweltverschmutzung ein.

Zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der IVU-Richtlinie organisiert die Kommission einen Informationsaustausch zu besten verfügbaren Techniken und zur Emissionsüberwachung. Daran sind Sachverständige aus den Mitgliedstaaten, Beitrittsländern, der Industrie und anderen interessierten Kreisen beteiligt. Als Ergebnis werden BVT-Referenzdokumente erarbeitet, die von den zuständigen Behörden bei der Festlegung von Genehmigungsaufgaben berücksichtigt werden müssen. Sie decken die verschiedenen Aktivitäten und Arten der Umweltverschmutzung ab, die unter die IVU-Richtlinie fallen. Bislang wurden 16 von 33 Dokumenten, die mehrheitlich einen spezifischen Sektor betreffen, fertig gestellt. Lärmfragen werden in diesen Dokumenten zwar behandelt, in den meisten Fällen werden aber keine allgemeinen Schlussfolgerungen hinsichtlich der BVT für die Lärmvermeidung und -verminderung gezogen. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass Industrielärm ein lokales Umweltproblem ist, weshalb die für eine konkrete Anlage zu treffenden Maßnahmen standortabhängig sind.

3.6. Sonstige Quellen von Umgebungslärm

3.6.1. Geräte für die Verwendung im Freien sowie Zugmaschinen

Lärm von Geräten und Maschinen zur Verwendung im Freien, der die Gesundheit und das Wohlbefinden beeinträchtigt, wird von den Bürgern vor allem lokal wahrgenommen. In der Vergangenheit schlugen sich die Gemeinschaftsmaßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch diese Geräte in Richtlinien nieder, in denen zulässige Schallleistungspegel, die Kennzeichnung an den Geräten in Bezug auf den Schallpegel sowie Normen zur Messung von Geräuschemissionen festgelegt wurden. Dieser Ansatz führte zur Annahme von sieben Richtlinien über Lärm von verschiedenen Arten von Geräten.

Zur Vereinfachung dieses Rechtsrahmens und gleichzeitigen Einbeziehung einer breiteren Palette von Geräten verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat am 8. Mai 2000 die Richtlinie 2000/14/EG³⁰ mit Bestimmungen zum Lärm bei 57 Arten von Geräten und Maschinen für die Verwendung im Freien sowie von Geräten, die bereits durch geltende (und durch die neue Richtlinie aufgehobene) Rechtsvorschriften erfasst werden. Ziel dieser Richtlinie ist das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und gleichzeitig die Verbesserung der Gesundheit und des Wohlbefindens der EU-Bürger durch die Senkung der Geräuschemissionen von im Freien verwendeten Geräten. Um dies zu erreichen, sind vier Arten von Maßnahmen vorgesehen: Harmonisierung der Geräuschemissionsgrenzwerte und -normen, der Konformitätsbewertungsverfahren und der Kennzeichnung an den Geräten in Bezug auf den Schallpegel sowie Sammlung von Daten über Geräuschemissionen.

Für einige der unter diese Richtlinie fallenden Geräte gelten Geräuschemissionsgrenzwerte. Die Anwendung dieser Grenzwerte erfolgt in zwei Stufen, um den Herstellern Zeit zur Anpassung an die neuen Vorschriften zu geben. Die Emissionsgrenzwerte der Stufe 1 sind

²⁹ KOM(2003) 354.

³⁰ Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, ABl. L 162 vom 3.7.2000.

seit dem 3. Januar 2002 verbindlich, und strengere Grenzwerte (Stufe 2) treten am 3. Januar 2006 in Kraft. Eine Ausnahme bilden hierbei Rasenmäher, für die das Inkrafttreten der Stufe 2 von einer weiteren Untersuchung abhängt, die Gegenstand eines Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat sein wird.

Eine Kennzeichnung ist für alle unter diese Richtlinie fallenden Gerätearten obligatorisch. Die CE-Kennzeichnung in Verbindung mit der Angabe des garantierten Schallleistungspegels in dB(A) muss auf jedem Gerät sichtbar, lesbar und dauerhaft angebracht werden.

Ferner gestattet die Richtlinie den Mitgliedstaaten, Maßnahmen zu treffen, um die Verwendung von Geräten und Maschinen in sensiblen Bereichen zu regeln, indem sie deren Betriebsstunden beschränken.

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat im Januar 2005 einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie vor. Dieser Bericht enthält eine Übersicht über die gesammelten lärmbezogenen Daten auf der Grundlage der Konformitätserklärungen sowie eine Stellungnahme zur Notwendigkeit und zu den Möglichkeiten einer Überarbeitung des Geltungsbereichs der Richtlinie sowie der festgelegten Grenzwerte.

Hinsichtlich der Bestimmungen zum Umgebungslärm bei Erteilung einer Betriebserlaubnis für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern legt die Richtlinie 74/151/EWG³¹ die zulässigen Geräuschpegel für das Inverkehrbringen dieser Geräte fest.

3.6.2. Sportboote

Von den rund 800 000 jährlich hergestellten Sportbooten sind über 95 % Motorboote. Diese Boote werden häufig in Erholungsgebieten an der Küste oder an Seen eingesetzt, deren natürlich niedriger Geräuschpegel eine wichtige und seltene natürliche Ressource darstellt. Zudem konzentriert sich die Nutzung dieser Boote überwiegend auf die Sommermonate, wodurch es in dieser Zeit zu Lärmbelästigung und zu einem lokal starken Anstieg der Luft- und Wasserverschmutzung durch ihre Abgase kommen kann.

Der Geltungsbereich der Richtlinie 2003/44/EG³² zur Änderung der vorherigen Sportbooterichtlinie 94/25/EG³³ wurde auf Wassermotorräder erweitert. Außerdem wurden die Anforderungen an den Entwurf und Bau um Umweltnormen zu Grenzwerten für Geräusch- und Abgasemissionen von Sportbooten ergänzt. Diese harmonisierten Emissionsgrenzwerte werden stufenweise vom 1. Januar 2005 bis zum 1. Januar 2007 in Kraft treten. Die Richtlinie leistet durch die Beseitigung weiterer möglicher technischer Handelshemmnisse einen Beitrag zur Wahrung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Sportbootindustrie sowie zum angemessenen Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit und Sicherheit.

³¹ Richtlinie 74/151/EWG des Rates vom 4. März 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, ABl. L 84 vom 28.3.1974.

³² Richtlinie 2003/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2003 zur Änderung der Richtlinie 94/25/EG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. L 214 vom 26.8.2003.

³³ Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, ABl. L 164 vom 30.6.1994.

In der neuen Richtlinie wird ferner die Kommission aufgefordert, die Möglichkeiten weiterer Verbesserungen der Umwelteigenschaften von Sportbootmotoren zu prüfen. Sie legt bis Ende 2006 einen Bericht zu den Ergebnissen vor und unterbreitet gegebenenfalls bis Ende 2007 dem Europäischen Parlament und dem Rat geeignete Vorschläge für Rechtsvorschriften.

4. FAZIT

Wie aus dem vorliegenden Bericht hervorgeht, gibt es auf Gemeinschaftsebene ein breites Spektrum von Instrumenten, die auf die Problematik des Umgebungslärms zielen. Dazu zählen Bestimmungen zur Harmonisierung der Lärmbewertung und -bekämpfung und zur Umweltprüfung, Marktzugangsanforderungen für bestimmte Fahrzeuge und Geräte, Spezifikationen zur Interoperabilität von Bahnsystemen sowie Regeln für Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen. Darüber hinaus stellen Forschung und Entwicklung einen wichtigen Faktor für die Umsetzung der Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung dar.

Die Kommission ist bestrebt, diese Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Lärmbelastungssituation in Europa auszugestalten, wobei Vorschläge für Rechtsvorschriften zu Lärmquellen auf der Grundlage solider Daten gemacht werden sollten. Diese Vorgehensweise entspricht dem „wissensgestützten Konzept“ politischer Entscheidungen, das im sechsten Umweltaktionsprogramm verankert wurde.

Daher wird die Kommission in Übereinstimmung mit früheren Erklärungen³⁴ und mit dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft die Notwendigkeit neuer Rechtsvorschriften zu Lärmquellen regelmäßig prüfen und erforderlichenfalls solche Vorschläge vorlegen.

³⁴ Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 vom 18.7.2002.