

Jahresbericht 2005
der Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz

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

Stand: März 2006

Der Bericht umfasst die Beratungen der Bund/ Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz der 109. Sitzung vom 08. / 09. März und der 110. Sitzung vom 27. / 28. September 2005. Aus diesen Sitzungen sind folgende Beratungsergebnisse hervorzuheben:

Inhaltsverzeichnis

- 1. Umstrukturierung der LAI**
- 2. CAFE**
- 3. Straßenverkehr und Luftreinhaltung**
- 4. Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie**
- 5. Luftqualität / Wirkungsfragen / Verkehr**
 - 5.1 Bewertung der Wirkung verschiedener Emissionen und Immissionen
(Stoffeinstufungen nach der TA Luft, kanzerogene Wirkung von Quarzfeinstaub,
Stickstoffdepositionen)**
- 6. Anlagenbezogener Immissionsschutz / Störfallvorsorge**
 - 6.1 Emissionsrechtehandel (einschließlich Monitoring Guidelines)**
 - 6.2 Auslegungsfragen der 13. BImSchV**
 - 6.3 Ventilieren von Binnentankschiffen**
- 7. Physikalische Einwirkungen**
 - 7.1 Überarbeitung der Berechnungsvorschrift Schienenlärm**
 - 7.2 Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nach § 45 StVO**
- 8. Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug**
 - 8.1. Musterverwaltungsvorschrift zur Vermeidung, Verwertung und Beseitigung von
Abfällen nach § 5 Abs. 1 Nr.3 BImSchG**
- 9. Umlaufbeschlüsse**
- 10. Themen der Sitzungen 2006**

1. Umstrukturierung der LAI

Die 63. Umweltministerkonferenz hat die UMK–Arbeitsgremien aufgefordert, bis Ende 2004 einen abgestimmten Vorschlag für die Struktur der zweiten Ebene der Arbeitsgremien vorzulegen sowie deren unabweisbare Notwendigkeit zu begründen. Mit Schreiben vom 22.12.2004 hat der LAI–Vorsitzende gegenüber der UMK einen Vorschlag zur Struktur der zweiten Ebene unterbreitet, der vier Ausschüsse vorsah. Dieser ging in den entsprechenden Beschlussvorschlag für die 35. ACK ein (Zif.4 des Beschlusses zu TOP 2 der 63. UMK, TOP 27 der 35. ACK).

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die ACK / UMK zu dem vom LAI - Vorsitzenden unterbreiteten Vorschlag, und um Zeitverzögerungen zu vermeiden sowie einen reibungslosen aber auch unmittelbaren Übergang in die neuen Strukturen sicherzustellen, wurden auf der Frühjahrssitzung der LAI die Vorsitzenden der neuen Ausschüsse und teilweise ihre Vertreter bereits benannt. Die LAI–Mitglieder wurden gebeten, unmittelbar nach Bestätigung der neuen Struktur durch die ACK / UMK ihre Mitglieder in den zukünftigen Ausschüssen zu benennen. Im Juni hatte sich dann die neue Struktur der LAI–Ausschüsse etabliert.

Den Forderungen der ACK / UMK „durch ein gutes Auftragmanagement eine weitere Effizienzsteigerung in den Arbeitsgemeinschaften zu erreichen“ ist die LAI nachgekommen. Die Sitzungen fanden nur noch an eineinhalb Sitzungstagen und nur an zentralen, gut erreichbaren Orten statt. Einen routinemäßigen Tagungsturnus gibt es bei der LAI nicht und die modernen Kommunikationsmittel sowie die Nutzung von Umlaufverfahren sind für die LAI Praxis.

2. CAFE

Ein wesentlicher Schwerpunkt der LAI 2005 war es, auf eine einheitliche Position von Ländern und Bund zu der in 2005 erfolgten Überarbeitung der Luftqualitätsrahmenrichtlinie und der 1. bis 3. Tochterrichtlinie hinzuwirken, um diese Positionen möglichst wirkungsvoll bei den Ratsverhandlungen durchsetzen zu können.

Im Februar 2005 hat die Kommission sog. Non - Paper zur Revision der Luftqualitätsrahmenrichtlinie und der ersten bis dritten Tochterrichtlinien als Teil der Thematischen Strategie Clean Air for Europe vorgelegt, die an sich im April als Entwurf in die Abstimmung zwischen den Direktionen gehen sollte. In den o. g. Non – Papern war u. a. vorgesehen, dass die Grenzwerte überall auf den Territorien der Mitgliedstaaten gelten (ausgenommen Arbeitsplätze), dass die PM₁₀ Grenzwerte (Stufe 1) beibehalten und die Richt-Grenzwerte für PM₁₀ (Stufe 2) aufgehoben werden sollen, dass ein PM_{2,5} Grenzwert (Zieljahr 2015 bzw. 2020) für das Jahresmittel (kein Kurzzeitwert), der überall, auch an hot-spots, gelten und ein Zielwert zur Senkung des durchschnittlichen urbanen Hintergrundes eines Mitgliedstaates an PM_{2,5} um x % bis 2010 oder 2015, eingeführt werden soll.

Die LAI–Mitglieder waren sich darin einig, dass ein zusätzlicher PM_{2,5} Grenzwert einen erheblichen zusätzlichen Mess- und damit Kostenaufwand nach sich ziehen würde und nach den bisherigen Erfahrungen voraussichtlich nicht großflächig eingehalten werden könnte. Schon der derzeitige PM₁₀ Grenzwert sei an stark befahrenen Straßen nicht einzuhalten. Wichtig für die anstehenden Ratsverhandlungen sei, dass Länder und Bund eine gemeinsame Position entwickeln und vertreten. Auf Antrag Sachsen- Anhalts hat die 64. UMK die LAI beauftragt, eine zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmte Position zu dem in Kürze zu erwartenden Kommissionsentwurf zu entwickeln und der UMK hierüber zu berichten (TOP 19). Die Kommission verabschiedete dann am 21. September 2005 die Entwürfe zur Revision der Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie und der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung. Der Entwurf der Kommission zur Revision der Luftqualitätsrichtlinie sieht u. a. vor, dass für PM_{2,5} ein Grenzwert von 25 µg/m³ (Jahresmittelwert) eingeführt wird, der überall (auch an

hot spots) gelten und bis zum Jahr 2010 erreicht werden soll, Beibehaltung der gegenwärtigen PM₁₀ Grenzwerte (Stufe 1), Aufhebung der Richtwerte für PM₁₀ (Stufe 2), Einführung eines rechtlich nicht verbindlichen Zielwertes für den durchschnittlichen nationalen urbanen PM_{2,5} Hintergrund, der bis zum Jahr 2020 um 20 % verringert werden soll, Verschiebung des Einhaltdatums für Grenzwerte um (bis zu) 5 Jahren bei Vorliegen bestimmter strikter Voraussetzungen, Geltung der Grenz- und Zielwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit überall auf dem Gebiet der Mitgliedsstaaten unabhängig vom Expositionsbezug, Zusammenfassung der Rahmenrichtlinie 96/62/EG und der 1. bis 3. Tochterrichtlinien. Die LAI hat auf dieser Basis eine grundsätzlich gemeinsame Position der Länder und des Bundes erarbeitet und der 65. UMK vorgelegt. Länder und Bund sprechen sich u. a. dafür aus, dass die gegenwärtigen PM₁₀ Grenzwerte (Stufe 1) beibehalten und die PM₁₀ Richtgrenzwerte (Stufe 2) abgelehnt werden, kein PM_{2,5} Grenzwert parallel zu den fortbestehenden PM₁₀ Grenzwerten (Stufe 1) eingeführt wird, der Einführung des gap closure Konzepts für die durchschnittliche urbane nationale PM_{2,5} Belastung zugestimmt werden kann, wenn bestimmte Randbedingungen gegeben sind, ebenso der Verschiebung des Einhaltdatums für Grenzwerte um (bis zu) 5 Jahren; positiv wird die Klarstellung von Grenz- und Zielwerten zum Schutz der Vegetation und der Gesundheit gesehen, hinsichtlich des Gesundheitsschutzes jedoch der Expositionsbezug für zwingend erforderlich gehalten; zugestimmt wird auch, dass der Beitrag natürlicher Quellen zur Gesamtbelastung bei der Einhaltung von Grenzwerten berücksichtigt werden kann. Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren der Länder haben die Bundesregierung u. a. gebeten, auf der Basis dieser Positionen in Brüssel zu verhandeln (TOP 3 der 64. UMK). Am 12. Januar 2006 hat die RAG Umwelt eine erste Diskussion zu zentralen Artikeln des KOM- Vorschlags für eine überarbeitete Rahmen-RL zur Luftqualität durchgeführt, die z. Z. weiter fortgesetzt wird.

3. Straßenverkehr und Luftreinhaltung

Die 61. UMK beauftragte die LAI in Zusammenarbeit mit der damaligen UMK-AG „Umwelt und Verkehr“ Erfahrungen bei der Erstellung von Maßnahmeplänen zu bewerten und hierbei die Kriterien Wirksamkeit, Umsetzbarkeit und Kosten zu berücksichtigen.

Der LAI wurde zur 107. Sitzung ein Zwischenbericht der Unterausschüsse „Luft / Überwachung“ und „Verkehrsimmissionen“ vorgelegt. Darin wurde zunächst der Umsetzungsstand in den Ländern dokumentiert. In der überwiegenden Zahl der Fälle, in denen Luftreinhaltepläne zu erstellen waren, waren die Verkehrsemissionen von entscheidender Bedeutung. Dieser Zwischenbericht wurde der 33. ACK / 62. UMK zugeleitet, die die LAI bat, den vorgelegten Bericht um erste Erfahrungen aus der Erstellung der Luftreinhalte- bzw. Aktionsplänen zu ergänzen und eine Bewertung abzugeben. Dieser ergänzte Bericht wurde in der 109. LAI-Sitzung vorgelegt, dort zusammen mit dem Bericht „Partikelemissionen des Straßenverkehrs“ diskutiert und zur gemeinsamen Beschlussfassung der 35. ACK / 64. UMK vorgelegt. Ein wesentliches Ergebnis der Berichte ist, dass die Russpartikel von dieselbetriebenen Kraftfahrzeugen wesentlich zu den PM₁₀ Partikelemissionen des Straßenverkehrs beitragen und ihnen auch nicht lediglich lokal wirksam begegnet werden könne. Die Schaffung einer Kennzeichnungsverordnung und die steuerliche Förderung von Russpartikelfiltern standen im Focus der sich daran anschließenden Diskussion unter den Ländern und dem Bund. Die LAI ist sich darin einig, dass nur ein Bündel von Maßnahmen zu der erforderlichen Minderung der verkehrsbedingten Partikel- und Stickstoffoxidbelastungen führt und hierbei die Unterstützung der VMK notwendig sei. Im Ergebnis beauftragte die UMK die LAI um eine erneute Aktualisierung des Berichtes und Vorlage auf der 65. UMK und leitete die Berichte an die Verkehrsministerkonferenz mit der Bitte um Unterstützung.

Die LAI beauftragte daraufhin den Ausschuss Luftqualität / Wirkungsfragen / Verkehr den „Bericht zur Bewertung verkehrsbezogener Minderungsmaßnahmen unter Auswertung weiterer Luftreinhaltepläne“ zu aktualisieren und der LAI zur Frühjahrstagung 2006 mit dem Ziel der Weiterleitung an die 65. UMK vorzulegen.

4. Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

Die LAI war auf ihrer 110. Sitzung ausführlich mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie befasst. Anlass waren die Erfahrungen der Immissionsschutzbehörden der Länder mit dem Umsetzungsgesetz für die Umgebungslärmrichtlinie. Die späte Einigung im Gesetzgebungsverfahren vergrößerte den Zeitdruck für die zuständigen Behörden erheblich, weil dadurch die zur Verfügung stehende Zeit, in der die erste Stufe der Lärmkartierung und –aktionsplanung abgeschlossen sein muss, erheblich verkürzt wurde und zudem die Umsetzung noch konkretisierender Verordnungen bedurfte.

Für den Entwurf einer Lärmkartierungsverordnung, der bereits im Vorfeld der Anhörung auf massive Ablehnung der Länder stieß, war dennoch kurz vor der 110. Sitzung der LAI das Bundesratsverfahren eingeleitet worden. Abzusehen war, dass die Länder den von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf ablehnen werden.

In dieser Situation beauftragte die LAI den Ausschuss Physikalische Auswirkungen nach intensiver Diskussion unter Beteiligung der AG „Berechnungsgrundlagen“ des BMU und des BMVBW, kurzfristig Hinweise zur Lärmkartierung und Aktionsplanung zu erarbeiten und der LAI hierüber zu berichten, da absehbar die Termine zur Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen nach dem Umgebungslärmgesetz wegen der fehlenden Ausführungsverordnungen nicht gehalten werden können.

Im November 2005 wurden dann die vorläufigen Berechnungsverfahren für Straßenverkehrslärm (VBUS), Schienenlärm (VBUSch), Fluglärm (VBUF) und Industrielärm (VBUI) vorgelegt und auf einer Informationsveranstaltung mit den Immissionsschutzfachleuten der Länder, zu der auch die Verkehrsbehörden eingeladen waren, erörtert. Derzeit wird auf Arbeitsebene im BMU und BMVBW eine redaktionelle Anpassung der vorläufigen Berechnungsverfahren an die vom Bundesrat beschlossene Fassung der Lärmkartierungsverordnung vorgenommen, damit nach deren Inkrafttreten die Berechnungsverfahren umgehend im Bundesanzeiger veröffentlicht werden können.

Im zweiten Schritt änderte der Bundesrat den zugeleiteten Entwurf der Lärmkartierungsverordnung auf Initiative von Sachsen-Anhalt und Berlin umfassend (BR-Drs. 710/05 Beschluss vom 21.12.05). Diese Initiative geht auf die Diskussion und Beschlussfassung der 110. Sitzung der LAI zurück.

Im dritten Schritt geht es um die Erarbeitung von Eckpunkten zur Lärmaktionsplanung, die im Jahr 2006 erfolgen wird.

5. Luftqualität/ Wirkungsfragen/ Verkehr

Die LAI resp. ihre Ausschüsse haben sich auch 2005, wie bereits in den vorangegangenen Jahren mit der Bewertung der Wirkung verschiedener Emissionen und Immissionen auseinandergesetzt. Die LAI befasste sich mit der Bewertung der Wirkung von Feinstäuben, der kanzerogenen Wirkung von Quarzfeinstaub, der Stickstoffdeposition im Rahmen von Genehmigungsverfahren, der Stoffeinstufung nach der TA Luft sowie der weiteren Beteiligung am internationalen Moosmonitoring, das Bestandteil des UN-ECE "Cooperative programme for monitoring and evaluation of the long-range transmission of air pollutants in Europe" (EMEP) ist.

Die von den Ausschüssen vorgelegten Zwischenberichte zu Feinstaub, zur kanzerogenen Wirkung von Quarzfeinstaub und zu Stickstoffdepositionen sind diskutiert worden, wobei von den Arbeitskreisen weiterer Beratungsbedarf mitgeteilt wurde. Die Vorlage der (Abschluss-) Berichte wird zur 111. Sitzung der LAI im Frühjahr 2006 erfolgen.

Im Einzelnen:

5.1 Stoffeinstufungen nach der TA Luft

Die TA Luft regelt in Nr. 5.2.7.1.1, dass nicht namentlich aufgeführte krebserzeugende Stoffe den Klassen zuzuordnen sind, deren Stoffen sie in ihrer Wirkungsstärke am nächsten stehen. Derartige Einstufungen sind aufgrund der zu verwendenden Verfahren aufwändig. Um Doppelarbeit zu vermeiden haben die Länder auf der 109. LAI-Sitzung beschlossen, derartige Stoffeinstufungen zu ihrer gegenseitigen Information auf der LAI-Homepage einzustellen. Die mittlerweile eingestellte Tabelle soll einen Überblick über bereits vorgenommenen Stoffeinstufungen durch Vollzugsbehörden der Länder geben.

5.2 Stickstoffdepositionen

Die TA Luft sieht unter Punkt 4.8 eine Sonderfallprüfung im Rahmen von Genehmigungsverfahren vor, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Schutz empfindlicher Pflanzen und Ökosysteme vor erheblichen Nachteilen durch Stickstoffdepositionen nicht gewährleistet ist. Der LAI- UA Wirkungsfragen richtete im Jahr 2003 einen Arbeitskreis zur Erarbeitung einer Handlungsanleitung ein, die den Behörden der Länder als Vollzugshilfe an die Hand gegeben werden soll und eine einheitliche Prüfung ermöglicht. Der LAI wurde zur 109. Sitzung ein Zwischenbericht „Ermittlung und Bewertung von Stickstoffeinträgen“ vorgelegt. Zur 110. Sitzung erfolgte eine Information über den aktuellen Sachstand. Danach bestand noch Diskussionsbedarf, insbesondere gab es seitens der Landwirtschaft Vorbehalte.

Zwischenzeitlich war die Thematik noch einmal Gegenstand eines Fachgesprächs und eines Gesprächs mit den Landwirtschaftsressorts im Januar 2006, wobei zugesagt wurde, die LAI über die Argumente der Landwirtschaftsseite zu informieren. Der Bericht ist nun so weit fortgeschritten, dass er den weiteren notwendig zu beteiligenden Ausschüssen der LAI zugeleitet werden kann. Die LAI wird auf ihrer nächsten Sitzung über die Entwicklung unterrichtet.

5.3 Moosmonitoring

Das turnusmäßig für 2005 vorgesehene Moosmonitoring konnte aus UBA-internen Gründen 2005 nicht durchgeführt werden. In der Vergangenheit erfolgte diese Aufgabe in einer Arbeits- und Kostenteilung zwischen den Ländern und dem Bund, wobei die Länder die Probenahmen durchführten und finanzierten, das UBA die Analysen und Auswertungen. Die LAI schlug vor, das Projekt im Jahre 2006 nachzuholen und bat das BMU, das Projekt langfristig zu sichern.

5.4 Bewertung der kanzerogenen Wirkung von Quarzfeinstaub

Seitdem der AGS im März 2003 (s. h. Beratungsunterlage zu TOP 8.3.4 der 109. LAI-Sitzung) festgestellt hat, dass Quarzfeinstaub krebserzeugende Wirkung bei Menschen hat und somit unter die Regelungen der TA Luft für krebserzeugende Stoffe fällt, befasst sich die LAI mit den daraus folgenden Fragen. Zum einen ist ungeklärt, in welche Emissionsklasse nach Nr. 5.2.7.1.1 der 2002 novellierten TA Luft Quarzfeinstaub einzuordnen ist. Zum zweiten hatte sich gezeigt, dass die messtechnischen Verfahren zur Ermittlung der Emissionen und auch Immissionen von Quarzfeinstaub-emittierenden Anlagen verbessert werden müssen. Das Verfahren zur Ermittlung der Quarzfeinstaubemissionen, dient der Sachverhaltsaufklärung. Mit Hilfe des Messverfahrens soll festgestellt werden, in welchen Konzentrationen Quarzfeinstaub aus Anlagen emittiert wird. Das erste Problem konnte insbesondere wegen der verhältnismäßig unsicheren Datenlage noch nicht abschließend geklärt werden. Hinsichtlich des zweiten Punktes steht zwischenzeitlich den Ländern ein, auf der Basis eines vom UBA vergebenen Forschungsvorhabens, entwickeltes Probenahmeverfahren zur Verfügung. Zwischen der 109. und der 110. Sitzung erfolgte eine Annäherung unterschiedlicher Standpunkte in der LAI hinsichtlich der Frage der Klassierung. Vorausgegangen war dem u. a. ein am 19. September 2005 im Umweltbundesamt erfolgtes weiteres Fachgespräch zur

Klassierung von Quarzfeinstaubemissionen. Nach einem Bericht des stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses Luftqualität / Wirkungsfragen / Verkehr, dessen Vorsitzenden und des Vorsitzenden des Ausschusses Anlagenbezogener Immissionsschutz / Störfallvorsorge (AISV) ist unstrittig gewesen, dass Quarzfeinstäube krebserzeugende Wirkungen bei Menschen haben. Die Berichterstatter legten in der 110. Sitzung auch den Standpunkt der Industrie zu den aufgeworfenen Fragen dar, die insbesondere in Frage stellt, ob eine Klassierung gemäß TA Luft Nr. 5.2.7.1.1 vorgenommen werden müsse, und wenn ja, welche Klassierung.

Erörtert wurden die Problematik der unsicheren Datenlage und deren Bewertung, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Vorsorgeprinzips. Eine verbreiterte Datenlage wurde übereinstimmend als erforderlich angesehen, um zu einer vertretbaren Klassierung zu kommen.

Die Ausschüsse Luftqualität / Wirkungsfragen / Verkehr und Anlagenbezogener Immissionsschutz / Störfallvorsorge sind aufgefordert, bis zur 111. Sitzung einen gemeinsamen Vorschlag für eine Klassierung nach Nr. 5.2.7.1.1 TA Luft vorzulegen.

6. Anlagenbezogener Immissionsschutz / Störfallvorsorge

6.1 Emissionsrechtehandel (einschließlich Monitoring Guidelines)

Der Bund berichtete der LAI über die - von allen Mitgliedern aber auch den betroffenen Unternehmen - sehr positiv bewerteten Arbeit des Arbeitskreises Monitoring-Leitlinien. Die wichtigsten Punkte dieses Arbeitskreises waren die Beantwortung von Auslegungsfragen, Erstellung von Muster-Monitoringkonzepten und die Beantwortung von Zweifelsfragen verschiedener Branchen. Diese sind zwischenzeitlich erfasst auf der Homepage der DEHST:

http://www.dehst.de/cln_027/nn_411102/DE/Service/FAQs/fagMonitoring_node.html_nnn=true.

Ein entsprechender, zwischen Bund und Ländern, abgestimmter Abschlussbericht, der alle Sitzungen beinhaltet, wurde der LAI zwischenzeitlich vorgelegt.

Nach der gemeinsamen Bewältigung der sich zunächst gestellten Schwierigkeiten beim anlaufenden Emissionsrechtehandel wurde es nunmehr für sinnvoller angesehen, noch ungeklärte Fragen im DEHSt / Länder-Arbeitskreis „Fachlicher Informationsaustausch Monitoring Leitlinien“ zu erörtern und zu klären. Der LAI-AK Monitoring-Leitlinien wurde deshalb auf der 110. Sitzung aufgelöst.

Darüber hinaus wurde das Umweltbundesamt gebeten, zur Vorbereitung der deutschen Position den Informationsaustausch im DEHSt / Länder-Arbeitskreis „Fachlicher Informationsaustausch Monitoring- Leitlinien“ zu nutzen, um sicherzustellen, dass die in den Bundesländern vorhandenen praktischen Erfahrungen in den Überprüfungsprozess einfließen.

Die LAI befasste sich ferner auch 2005 mit der Erweiterung des Aufgabenspektrums der sachverständigen Stellen zur Prüfung der Emissionsberichte auf der Basis der Bekanntgaberrichtlinie und des Moduls Immissionsschutz. Zur Bekanntgabe von Sachverständigen im Bereich des Treibhausgas- Emissionshandels stellte die LAI auf ihrer 110. Sitzung jedoch fest, dass eine solche Regelung derzeit nicht für erforderlich gehalten wird, so dass der Auftrag aus der 108. Sitzung als erledigt anzusehen ist.

6.2 Auslegungsfragen der 13. BImSchV

Die 13. BImSchV (Verordnung über Großfeuerungs- und Gasturbinenanlagen) wurde 2004 novelliert. Bei ihrem Vollzug traten Fragen auf, die zweckmäßigerweise bundeseinheitlich geklärt werden sollten. Die Fragen betrafen schwerpunktmäßig zum einen Übergangsvorschriften, d. h. Fristen und Regelungen für sog. Altanlagen, zum zweiten den verwendeten Anlagenbegriff und zum dritten die Erforderlichkeit von Messungen.

Beteiligt an der Klärung der Fragen waren die Ausschüsse Anlagenbezogener Immissionschutz / Störfallvorsorge, Luftqualität / Wirkungsfragen / Verkehr sowie Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug.

Die LAI hat auf ihrer 110. Sitzung die Auslegungshinweise den Ländern zur Anwendung im Vollzug empfohlen. Der Vorsitzende wurde gebeten, die Zustimmung der ACK, die Auslegungshinweise zur 13. BImSchV auf der Homepage der LAI einstellen zu können, einzuholen.

Allerdings hat im Nachgang ein betroffenes Unternehmen über seinen Verband, der im Vorfeld beteiligt worden war, erhebliche Bedenken erhoben. Bevor das ACK-Verfahren zur Veröffentlichung eingeleitet wird, soll der 'Einspruch' des Unternehmens noch einmal im AISV und mit dem entsprechenden Verband erörtert werden. Es ist bereits jetzt absehbar, dass die geltend gemachten Befürchtungen grundlos waren und das ACK-Verfahren nunmehr eingeleitet werden kann.

6.3 Ventilieren von Binnentankschiffen

Wenn ein zuvor mit Ottokraftstoff beladenes Binnentankschiff wegen eines aufgetretenen Schadens außerplanmäßig repariert werden soll und für die Durchführung der Reparatur nach den geltenden Sicherheitsvorschriften oder nach einer behördlichen Anordnung Gasfreiheit verlangt wird, kommt eine Ausnahme vom Entgasungsverbot für Binnentankschiffe nach § 11 Abs. 1 Satz 1 der 20. BImSchV in Frage.

In der 110. Sitzung wurde den Ländern durch die LAI mehrheitlich ein abgestimmtes Vorgehen empfohlen. Dazu sollten für die Wasserstraßen, die für die Binnentankschiffahrt relevant sind, die Streckenabschnitte ausgewiesen und bekannt gemacht werden, auf denen Binnentankschiffe bei einer Ausnahme entgast werden dürfen und sich die Anrainerländer einer Wasserstraße untereinander darauf verständigen dass für den gesamten Entgasungsvorgang - auch wenn Streckenabschnitte in mehreren Anrainerländern betroffen sind - nur eine Ausnahme erteilt wird. Die Beschlussfassung war aufgrund des Auslaufens der im Jahr 2000 eingefügten generellen Ausnahmegenehmigung des § 11 Abs. 1 S.2 20.BImSchV zum 31.12.2005 erforderlich geworden. Ebenso wie 1999 / 2000 war streitig, ob die immissionschutzrechtlich erforderliche Ausnahmegenehmigung und damit letztlich die immissionschutzrechtliche Überwachung von Binnentankschiffen auf (Bundes-) Wasserstraßen von den Ländern oder vom Bund wahrgenommen werden sollte. Mit Ausnahme eines Landes sahen jedoch die Länder und der Bund letztlich das genannte Verfahren als pragmatische Lösung an.

Die Umsetzung dieser Empfehlung in den Ländern bleibt abzuwarten, da im Nachhinein mehrere Länder die Frage der Zuständigkeit für die Ausnahme nach § 11 anders beurteilen. So haben sich die Umweltministerien von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg an den Bundesumweltminister mit der Bitte gewandt, dass der Bund zumindest aus Zweckmäßigkeitsgründen die Ausnahmegenehmigungen erteilt. Auch der LAI-Vorsitzende hat sich bereits im Dezember mit der Bitte um nochmalige Prüfung der Zuständigkeitsfrage an das BMU gewandt.

7. Physikalische Einwirkungen

7.1 Überarbeitung der Berechnungsvorschrift Schienenlärm

Die Überarbeitung der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm erfolgt seit 2003 in einem Lenkungskreis und vier Arbeitsgruppen unter der Federführung des BMVBW. Der schleppe Fortgang, die Unklarheiten bei der Finanzierung von erforderlichen Drittleistungen zur Auswertung von Messergebnissen vor allem im Bereich des Nahverkehrs und Unzulänglichkeiten bei der Leitung des Lenkungskreises durch das BMVBW wurden in der LAI artikuliert.

Dies war Beweggrund für die LAI, der 35. ACK über Defizite bei der Fortschreibung der Berechnungsvorschriften für Schienenlärm zu berichten. Die 64. UMK bat aufgrund dessen den BMU, sich weiterhin mit Nachdruck gegenüber dem BMVBW für die Novellierung der Berechnungsvorschrift einzusetzen und eine realitätsnahe Abbildung der Geräuscheinwirkungen durch den Fern- und Nahverkehr einzufordern. Zudem wandte sich die UMK an den BMVBW mit der Bitte, für eine angemessene Finanzierung der Arbeiten für die Novellierung der Berechnungsvorschriften, vor allem beim Nahverkehr zu sorgen. Eine Antwort des BMVBS steht noch aus. Die LAI erwartet zudem, dass die novellierten Berechnungsvorschriften so gestaltet werden, dass die Immissionsschutzbehörden die Möglichkeit zu einer fundierten Plausibilitätsprüfung haben, wie sie bei der noch geltenden Fassung der Berechnungsvorschrift vorhanden ist. Es ist angesichts sinkender Personalressourcen in den Immissionsschutzbehörden zwingend erforderlich, dass vereinfachte Prüfverfahren verfügbar sind, da nur so qualifizierte Stellungnahmen zu Schallausbreitungsrechnungen möglich sind. Der LAI-Vorsitzende hat sich Ende November mit diesem Anliegen an den Vorsitzenden der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter gewendet. Eine Antwort steht noch aus.

7.2 Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nach § 45 StVO

Der LAI hatte sich auf seiner 107. Sitzung vom 15. bis 17. März 2004 mit Anforderungen bei Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) befasst. Die hohe Lärmbelastung der Bevölkerung durch den Straßenverkehr erfordert, dass die gesamte Palette der zur Verfügung stehenden Maßnahmen für eine Verminderung des Straßenverkehrslärms ausgeschöpft wird. Bei Entscheidungen für Maßnahmen zum Schutz vor Lärm gemäß § 45 StVO ziehen die Straßenverkehrsbehörden die „Vorläufigen Richtlinien des Bundesverkehrsministers für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien StV) – StV 12/36.42.45-02“ von 1981 heran. Diese Richtlinien enthalten Regelungen, die häufig zu einer Ablehnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm in den Kommunen führen. Die Mindestbelastungen durch Lärm sind so hoch, dass sie bereits 5 dB(A) bzw. 10 dB(A) über den gesundheitsrelevanten Werten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts liegen. Sie übersteigen gravierend die Werte, die Voraussetzung für lebens- und wohnenswerten Bedingungen in schutzbedürftigen Gebieten sind.

Nach o. g. Richtlinien soll der Mittelungspegel durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen unter den Richtwert abgesenkt werden, mindestens jedoch eine Pegelminderung von 3 dB(A) bewirkt werden. Durch eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme für sich allein kann in den seltensten Fällen eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) erreicht werden. Die Wirkung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wird außerdem nicht allein durch eine Pegelminderung bestimmt. Sie wird subjektiv durch die oft mit der Maßnahme verbundene höhere Verkehrssicherheit wesentlich positiver durch die Betroffenen beurteilt. Auch die oft zitierten Aussagen, Pegelunterschiede kleiner als 3 dB(A) seien nicht wahrnehmbar, sind nicht richtig.

Zudem gelten die Richtlinien für alle Straßen. Sie wurden 1995 als sachgerecht und nach wie vor als gültiger Maßstab mit einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz und 1999 durch den Bund-Länder-Fachausschuss „Straßenverkehrsordnung“ bestätigt. Dieser Auffassung stehen die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung entgegen.

Von der 62. UMK wurde die Kritik der LAI an den Richtlinien aufgegriffen.

Die Umweltministerinnen, -minister, -senatorin und -senatoren erklärten ihre Bereitschaft, sich bei den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden für die Überarbeitung der im Einvernehmen mit diesen Behörden bekannt gegebenen Lärmschutz-Richtlinien einzusetzen. Zugleich wendete sich das UMK-Vorsitzland an das Vorsitzland der VMK und bat um Behandlung des Themas. Die VMK setzte es auf die Tagesordnung ihrer Herbstsitzung 2004 und fasste den Beschluss, ihre Fachgremien zu einem Bericht zur Herbstsitzung 2005 aufzufordern. Bei Kontakten zwischen den Umwelt- und Ver-

kehrressorts der Länder wurde auf den Beschluss und den zu erwartenden Bericht verwiesen. Bislang liegt keine Antwort der VMK an die UMK vor.

8. Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug

8.1. Musterverwaltungsvorschrift zur Vermeidung, Verwertung und Beseitigung von Abfällen nach § 5 Abs. 1 Nr.3 BImSchG

Die Musterverwaltungsvorschrift war zuerst 1997 von LAI und LAGA gebilligt und den Ländern empfohlen worden, auf dieser Grundlage Hinweise für den Vollzug herauszugeben. Sie war überarbeitungsbedürftig geworden. Die Überarbeitung der Musterverwaltungsvorschrift war von den damaligen Unterausschüssen der LAI bis zum Herbst 2003 erarbeitet worden und bedurfte danach noch der Abstimmung mit der LAGA und der LAWA. Diese hat sich aufgrund verschiedener Umstände bis zum Herbst 2005 hingezogen. Letztlich haben dann die Rechtsausschüsse der LAWA und der LAI die offen gebliebenen Fragen geklärt. Entsprechend zustimmende Beschlüsse der beteiligten Arbeitsgremien und der UMK (Umlaufverfahren 22/2005) konnten herbeigeführt werden.

9. Umlaufbeschlüsse

Die nachfolgend genannten Umlaufbeschlüsse der UMK / ACK 2005 gehen auf die LAI zurück:

Umlaufverfahren Nr. 5/2005

Mitwirkung der Länder beim Vollzug der IVU- Richtlinie und bei der Entwicklung der BVT- Merkblätter (BREF- Dokumente)

Umlaufverfahren, 6/2005

Pegelbegrenzungen bei Diskothekenlärm

Umlaufverfahren 7/2005

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO)

Umlaufverfahren Nr. 22/2005

LAI- Musterverwaltungsvorschrift zur Vermeidung, Verwertung und Beseitigung von Abfällen nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG

10. Themen der Sitzungen 2006

Auch 2006 werden Fragen der Luftreinhaltung, des Emissionshandels und des Lärms zentrale Punkte für die LAI sein.

Im Bereich der Luftreinhaltung wird die Begleitung der Novellierung der Luftqualitätsrahmenrichtlinie und der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung im Mittelpunkt der Arbeit ste-

hen, wobei den Interessen der Länder, wie im Beschluss der 64. UMK (TOP 3) zum Ausdruck gebracht, soweit wie möglich Rechnung getragen werden soll.

Auch die Luftreinhalteplanung - Aktions- und Luftreinhaltepläne – werden die Immissionschutzbehörden und die LAI noch 2006 beschäftigen. Ebenso, wie die Wirkung bestimmter Immissionen und Emissionen zu bewerten sein wird. Konkret wird es insbesondere der Quarzfeinstaub sein sowie Stickstoffdepositionen.

Im Bereich des Emissionshandels stehen die Novellierung der Monitoring Guidelines und die Neuordnung der vom Emissionshandel erfassten Anlagen auf EU-Ebene an. Darüber hinaus ist im ersten Halbjahr 2006 der zweite nationale Allokationsplan zu erstellen.

Im Bereich des Lärms wird weiterhin die Fortschreibung der Berechnungsvorschriften Schienenlärm und die Umsetzung der Umgebungslärmleitlinie auf der Agenda stehen, ebenso die Novellierung der Fluglärmleitlinien.