

GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 25/2001**vom Rat festgelegt am 7. Juni 2001****im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2001/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates
vom ... über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm**

(2001/C 297/04)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht. In dem Grünbuch über die künftige Lärmschutzpolitik hat die Kommission den Umgebungslärm als eines der größten Umweltprobleme in Europa bezeichnet.
- (2) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 10. Juni 1997 zum Grünbuch der Kommission⁽⁵⁾ seine Zustimmung zu diesem Grünbuch bekundet und nachdrücklich gefordert, spezifische Maßnahmen und Initiativen in einer Richtlinie zur Verringerung der Lärmbelastung festzulegen, und ferner festgestellt, dass zuverlässige und vergleichbare Daten über die Situation bei den einzelnen Lärmquellen fehlen.
- (3) In der Mitteilung der Kommission vom 1. Dezember 1999 über Luftverkehr und Umwelt ist ein gemeinsamer Lärmindex sowie eine gemeinsame Methodik zur Lärmberechnung und -messung im Umfeld von Flughäfen vorgesehen. Dieser Mitteilung wurde bei den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie Rechnung getragen.

- (4) Bestimmte Kategorien von Schallemissionen verschiedener Erzeugnisse sind bereits durch Gemeinschaftsvorschriften geregelt, beispielsweise durch die 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⁽⁶⁾, die Richtlinie 77/311/EWG des Rates vom 29. März 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern⁽⁷⁾, die Richtlinie 80/51/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschallluftfahrzeugen⁽⁸⁾ sowie deren Ergänzungsrichtlinien, die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni 1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁽⁹⁾ sowie die 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⁽¹⁰⁾. Die vorliegende Richtlinie sollte unter anderem die Grundlage für die Weiterentwicklung und Ergänzung der bestehenden Gemeinschaftsmaßnahmen in Bezug auf die Lärmemissionen bestimmter Lärmquellen und für die Entwicklung zusätzlicher kurz-, mittel- und langfristig angelegter Maßnahmen bilden.
- (5) Bestimmte Kategorien von Lärm, beispielsweise Lärm in Verkehrsmitteln oder Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, sollten nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen.
- (6) Die Vertragsziele eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus lassen sich im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags besser dadurch erreichen, dass die Maßnahmen der Mitgliedstaaten

(1) ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 251.

(2) Stellungnahme vom 29. November 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(3) Stellungnahme vom 14. Februar 2001 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(4) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 7. Juni 2001 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(5) ABl. C 200 vom 30.6.1997, S. 28.

(6) ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 16. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/101/EG der Kommission (ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 41).

(7) ABl. L 105 vom 28.4.1977, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/54/EG (ABl. L 277 vom 10.10.1997, S. 24).

(8) ABl. L 18 vom 24.1.1980, S. 26. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 83/206/EWG (ABl. L 117 vom 4.5.1983, S. 15).

(9) ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 72. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/7/EG (ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 1).

(10) ABl. L 162 vom 3.7.2000, S. 1.

durch Gemeinschaftsmaßnahmen ergänzt werden, durch die sich ein gemeinsames Verständnis in Bezug auf die Lärmproblematik ergibt. Daher sollten Daten über Umgebungslärmpegel nach vergleichbaren Kriterien erfasst, zusammengestellt oder gemeldet werden. Hierfür sind harmonisierte Indizes und Bewertungsmethoden sowie Kriterien für die Angleichung der Erstellung von Lärmkarten erforderlich. Diese Kriterien und Methoden können am besten durch die Gemeinschaft festgelegt werden.

- (7) Ebenso erforderlich sind gemeinsame Bewertungsmethoden für „Umgebungslärm“ und eine Begriffsbestimmung für „Grenzwerte“ unter Verwendung harmonisierter Indizes für die Bestimmung der Lärmpegel. Die konkreten Zahlen für die Grenzwerte sind von den Mitgliedstaaten festzulegen, wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind.
- (8) Es wurden folgende gemeinsame Lärmindizes ausgewählt: L_{den} zur Bewertung der Lärmbelästigung und L_{night} zur Bewertung von Schlafstörungen. Ferner sollte den Mitgliedstaaten die Verwendung ergänzender Indizes zur Verfolgung oder Kontrolle spezieller Lärmsituationen gestattet werden.
- (9) Für bestimmte Gebiete, die von besonderer Bedeutung sind, sollte die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten vorgeschrieben werden, da sich hiermit die Daten gewinnen lassen, die für eine Darstellung der in den betreffenden Gebieten wahrgenommenen Lärmpegel erforderlich sind.
- (10) In Aktionsplänen sollten für diese Gebiete, die von besonderer Bedeutung sind, Prioritäten gesetzt werden, wobei diese Aktionspläne von den zuständigen Behörden nach Anhörung der Öffentlichkeit ausgearbeitet werden sollten.
- (11) Es sollten die am besten geeigneten Informationskanäle ausgewählt werden, um eine breite Information der Öffentlichkeit zu erzielen.
- (12) Die Erfassung von Daten und die Ausarbeitung entsprechender zusammenfassender Berichte für die gesamte Gemeinschaft sind als Grundlage für die künftige Gemeinschaftspolitik und für die weiter gehende Information der Öffentlichkeit erforderlich.
- (13) Die Kommission sollte die Durchführung dieser Richtlinie einer regelmäßigen Evaluierung unterziehen.
- (14) Die technischen Bestimmungen über die Bewertungsmethoden sollten bei Bedarf ergänzt und an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und an die Weiterentwicklung des europäischen Normenwerks angepasst werden.

- (15) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾ erlassen werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

- (1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um die Auswirkungen der Belastung durch Umgebungslärm auf der Grundlage von Prioritäten zu bekämpfen. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:
 - a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
 - b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;
 - c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm soweit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und eine Erhöhung der Umgebungslärmbelastung in den Fällen zu verhindern, in denen die Bedingungen zufrieden stellend sind.
- (2) Diese Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Minderung des von spezifischen Lärmquellen hervorgerufenen Lärms darstellen, insbesondere von Verkehrsmitteln und von für die Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen.

Artikel 2

Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

(2) Diese Richtlinie gilt weder für Lärm, der von der betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Umgebungs­lärm“ unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung⁽¹⁾ ausgeht;
- b) „gesundheitsschädliche Auswirkungen“ negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) „Belästigung“ den Grad der Lärmbelästigung der Allgemeinheit, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) „Lärmin­dex“ eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungs­lärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) „Bewertung“ jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmin­dexes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) „ L_{den} “ (Tag-Abend-Nacht-Lärmin­dex) den Lärmin­dex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) „ L_{day} “ (Taglärmin­dex) den Lärmin­dex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) „ $L_{evening}$ “ (Abendlärmin­dex) den Lärmin­dex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) „ L_{night} “ (Nachtlärmin­dex) den Lärmin­dex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) „Dosis-Wirkung-Relation“ den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmin­dexes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) „Ballungsraum“ einen durch den Mitgliedstaat abgegrenzten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ein von der zuständigen Behörde abgegrenztes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmin­dex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde abgegrenztes Gebiet, das von Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm verschont ist;
- n) „Hauptverkehrsstraße“ eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeu­gen pro Jahr;
- o) „Haupt­eisenbahnstrecke“ eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr;
- p) „Großflughafen“ einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeu­gen ausgenommen;
- q) „Ausarbeitung von Lärmkarten“ die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation an Hand eines Lärmin­dex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmin­dexes ausgesetzt sind;
- r) „strategische Lärmkarte“ eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) „Grenzwert“ einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen; Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) „Aktionsplan“ einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmmin­derung;
- u) „akustische Planung“ den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Flächennutzungsplanung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;

⁽¹⁾ ABl. L 257 vom 10.10.1996, S. 26.

- v) „Öffentlichkeit“ eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Artikel 4

Anwendung und Zuständigkeit

- (1) Die Mitgliedstaaten legen auf der geeigneten Ebene die für die Anwendung dieser Richtlinie zuständigen Behörden und Stellen fest, insbesondere die zuständigen Behörden für
- a) die Ausarbeitung und gegebenenfalls die Genehmigung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen,
- b) die Sammlung von Lärmkarten und Aktionsplänen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission und der Öffentlichkeit die in Absatz 1 genannten Informationen bis zum ...(*) zur Verfügung.

Artikel 5

Lärmindizes und ihre Anwendung

- (1) Die Mitgliedstaaten verwenden die Lärmindizes L_{den} und L_{night} nach Anhang I zur Ausarbeitung und Überprüfung strategischer Lärmkarten gemäß Artikel 7.

Bis die Verwendung gemeinsamer Bewertungsmethoden für die Bestimmung von L_{den} und L_{night} verbindlich vorgeschrieben wird, können die bestehenden nationalen Lärmindizes und die zugehörigen Daten von den Mitgliedstaaten zu diesem Zweck verwendet werden, wobei sie in die oben genannten Indikatoren umgesetzt werden sollten. Diese Daten dürfen nicht älter als drei Jahre sein.

- (2) Die Mitgliedstaaten können für Sonderfälle, wie beispielsweise die in Anhang I Abschnitt 3 genannten Fälle, zusätzliche Lärmindizes verwenden.
- (3) Für die akustische Planung und die Festlegung von Lärmschutzzonen können die Mitgliedstaaten andere Lärmindizes als L_{den} und L_{night} verwenden.
- (4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum ...(*) Informationen über alle relevanten, in ihrem Hoheitsgebiet geltenden oder geplanten, in L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ ausgedrückten Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm im Umfeld von Flughäfen und Lärm durch industrielle Tätigkeiten sowie Erläuterungen zur Umsetzung der Grenzwerte.

(*) Drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Artikel 6

Bewertungsmethoden

- (1) Die L_{den} - und L_{night} -Werte werden mit den in Anhang II beschriebenen Bewertungsmethoden bestimmt.
- (2) Gemeinsame Bewertungsmethoden für die Bestimmung der L_{den} - und L_{night} -Werte werden von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 im Wege einer Überprüfung des Anhangs II festgelegt. Bis zur Annahme dieser Methoden können die Mitgliedstaaten Bewertungsmethoden anwenden, die gemäß Anhang II angepasst wurden und auf den in ihren nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen Methoden basieren. In diesem Fall weisen sie nach, dass diese Methoden zu Ergebnissen führen, die denen gleichwertig sind, die mit den Methoden nach Abschnitt 2.2 des Anhangs II erzielt werden.
- (3) Die gesundheitsschädlichen Auswirkungen können mit den Dosis-Wirkung-Relationen nach Anhang III bewertet werden.

Artikel 7

Ausarbeitung strategischer Lärmkarten

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum ...(**) für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen in ihrem Hoheitsgebiet von den zuständigen Behörden ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum ...(*) und danach alle fünf Jahre die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr, die Großflughäfen und die Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern in ihrem Hoheitsgebiet mit.

- (2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bis zum ...(***) und danach alle fünf Jahre für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet von den zuständigen Behörden ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum ...(***) sämtliche Ballungsräume sowie sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet mit.

(**) Fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(***) Zehn Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(****) Acht Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(3) Die strategischen Lärmkarten müssen den Mindestanforderungen nach Anhang IV genügen.

(4) Benachbarte Mitgliedstaaten arbeiten in Bezug auf die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Grenzgebiete zusammen.

(5) Die strategischen Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Artikel 8

Aktionspläne

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum ...(*) von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden für:

- a) Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen;
- b) Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die nach den Plänen erforderlichen Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden bis zum ...(**) Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ermittelt wurden, für die Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet ausarbeiten.

(3) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die anderen relevanten Kriterien nach den Absätzen 1 und 2.

(4) Die Aktionspläne müssen den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.

(5) Die Aktionspläne werden im Falle einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

(6) Benachbarte Mitgliedstaaten arbeiten in Bezug auf die Aktionspläne für die Grenzgebiete zusammen.

(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.

Ergibt sich die Verpflichtung, ein Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit durchzuführen, gleichzeitig aus dieser Richtlinie und aus anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, so können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Überschneidungen gemeinsame Verfahren vorsehen.

Artikel 9

Information der Öffentlichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von ihnen ausgearbeiteten und erforderlichenfalls genehmigten strategischen Lärmkarten sowie die von ihnen ausgearbeiteten Aktionspläne in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere der Richtlinie 90/313/EWG des Rates vom 7. Juni 1990 über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt⁽¹⁾, und gemäß den Anhängen IV und V der vorliegenden Richtlinie, auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und an sie verteilt werden.

(2) Diese Information muss deutlich, verständlich und zugänglich sein. Eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten wird zur Verfügung gestellt.

Artikel 10

Sammlung und Veröffentlichung von Daten durch die Mitgliedstaaten und die Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Anhang VI genannten Informationen aus den strategischen Lärmkarten und die dort genannten Zusammenfassungen der Aktionspläne binnen sechs Monaten nach den in Artikel 7 bzw. Artikel 8 genannten Zeitpunkten der Kommission übermittelt werden.

(*) Sechs Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(**) Elf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

⁽¹⁾ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 56.

(2) Die Kommission richtet eine Datenbank für strategische Lärmkarten ein, um die Erarbeitung des Berichts nach Artikel 11 und die Durchführung sonstiger technischer oder informatorischer Arbeiten zu erleichtern.

(3) Die Kommission veröffentlicht alle fünf Jahre einen Kurzbericht über die Informationen aus den strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen. Der erste Bericht wird bis zum ...(*) vorgelegt.

Artikel 11

Überprüfung und Berichterstattung

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum ...(*) einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor.

(2) In dem Bericht wird insbesondere untersucht, ob weitere Maßnahmen der Gemeinschaft gegen Umgebungslärm erforderlich sind, und es werden gegebenenfalls Durchführungsstrategien für beispielsweise folgende Aspekte vorgeschlagen:

- a) lang- und mittelfristige Ziele für die Verringerung der Anzahl der Personen, die in gesundheitsschädlicher Weise von Umgebungslärm betroffen sind, wobei insbesondere die klimatischen und kulturellen Unterschiede zu berücksichtigen sind;
- b) zusätzliche Maßnahmen für eine Minderung des Umgebungslärms aus spezifischen Quellen, insbesondere den für die Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastruktur sowie bestimmten Kategorien von industriellen Tätigkeiten, und zwar auf der Grundlage derjenigen Maßnahmen, die bereits durchgeführt wurden bzw. im Hinblick auf ihre Annahme erörtert werden;
- c) Schutz von ruhigen Gebieten auf dem Land.

(3) Der Bericht enthält eine Überprüfung der akustischen Umgebungsqualität in der Gemeinschaft auf der Grundlage der in Artikel 10 genannten Daten und trägt dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sowie anderen einschlägigen Informationen Rechnung. Die Verringerung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und die Kostenwirksamkeit sind die wichtigsten Kriterien für die Auswahl der vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen.

(4) Sobald die Kommission die erste Reihe strategischer Lärmkarten erhalten hat, prüft sie erneut

- die Möglichkeit einer Messhöhe von 1,5 m gemäß Anhang I Abschnitt 1 für Gebiete mit einstöckigen Gebäuden;

- die Untergrenze der verschiedenen Bereiche von L_{den} und L_{night} nach Anhang VI zur Schätzung der Anzahl der belasteten Personen.

(5) Der Bericht wird alle fünf Jahre oder nach Bedarf häufiger überarbeitet. Er enthält eine Bewertung der Durchführung dieser Richtlinie.

(6) Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie beigelegt.

Artikel 12

Anpassung

Die Kommission passt Anhang I Abschnitt 3, Anhang II und Anhang III dieser Richtlinie nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt an.

Artikel 13

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 18 der Richtlinie 2000/14/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 14

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum ...(**) nachzukommen. Sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahmen.

(*) Sieben Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(**) 24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Artikel 16

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

LÄRMINDIZES

nach Artikel 5

1. Definition des Tag-Abend-Nacht-Pegels L_{den}

Der Tag-Abend-Nacht-Pegel (Day-Evening-Night) L_{den} in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung definiert:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 \times 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

Hierbei gilt:

- L_{day} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Tage erfolgen;
- $L_{evening}$ ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Abend erfolgen;
- L_{night} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen in der Nacht erfolgen;

ferner gilt:

- der Tag entspricht einem Zeitraum von 12 Stunden, der Abend einem Zeitraum von 4 Stunden und die Nacht einem Zeitraum von 8 Stunden; die Mitgliedstaaten können den Abend um eine oder zwei Stunden kürzen und den Tag und/oder den Nachtzeitraum entsprechend verlängern, sofern dies für sämtliche Lärmquellen einheitlich geregelt ist und sie der Kommission Informationen über den systematischen Unterschied zur Standardoption übermitteln;
- der Tagesanfang (und damit der Anfang des Abends und der Nacht) ist vom Mitgliedstaat festzulegen (dies ist für sämtliche Lärmquellen einheitlich zu regeln); werden die Zeiten nicht anders festgelegt, gelten die Standardzeiten 7.00—19.00 Uhr, 19.00—23.00 Uhr und 23.00—7.00 Uhr Ortszeit;
- ein Jahr ist das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr;

und:

- der einfallende Schall wird berücksichtigt, was bedeutet, dass der von der Fassade von Wohngebäuden reflektierte Schall unberücksichtigt bleibt (in der Regel bedeutet dies im Falle einer Messung eine Korrektur um 3 dB).

Die Höhe des Messpunkts zur Ermittlung von L_{den} hängt vom Zweck der Messung ab:

- Im Falle von Berechnungen zur Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für die Lärmbelastung in Gebäuden und in der Nähe von Gebäuden liegen die Ermittlungspunkte in einer Höhe von $4,0 \pm 0,2$ m (3,8 m–4,2 m) über dem Boden und an der am stärksten lärmbelasteten Fassade. Zu diesem Zweck ist die am stärksten lärmbelastete Fassade die der jeweiligen Lärmquelle zugewandte Außenwand, die dieser am nächsten ist; für andere Zwecke können andere Ermittlungspunkte festgelegt werden.
- Im Falle von Messungen zur Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Lärmbelastung in Gebäuden und in der Nähe von Gebäuden kann eine andere Höhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 m über dem Boden betragen darf; die Ergebnisse sollten auf eine entsprechende Höhe von 4 m korrigiert werden.
- Für andere Zwecke wie akustische Planung und Ausweisung von Lärmschutzzonen kann eine andere Höhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 m über dem Boden betragen darf. Beispiele:
 - ländliche Gebiete mit einstöckigen Häusern;
 - Entwicklung lokaler Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmeinwirkung auf bestimmte Wohnungen;
 - Erstellung einer detaillierten Lärmkarte für ein begrenztes Gebiet, auf der die Lärmbelastung in den einzelnen Wohnungen verzeichnet ist.

2. Definition des Nachtlärmindex

Der Nachtlärmindex L_{night} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, der anhand der gesamten Nachtwerte eines Jahres ermittelt wird.

Ferner gilt:

- die Nacht gemäß der Definition in Abschnitt 1 entspricht einem Zeitraum von 8 Stunden;
- ein Jahr gemäß der Definition in Abschnitt 1 ist das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr;
- der einfallende Schall wird gemäß Abschnitt 1 berücksichtigt;
- der Ermittlungspunkt ist der gleiche wie für L_{den} .

3. Zusätzliche Lärmindizes

In einigen Fällen könnte zusätzlich zu L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ die Verwendung besonderer Lärmindizes und damit verbundener Grenzwerte angebracht sein. Einige Beispiele werden im Folgenden genannt:

- Die betreffende Lärmquelle ist nur über kurze Zeiträume in Betrieb (beispielsweise weniger als 20 % der gesamten Tageszeit im Jahr, der gesamten Abendzeit im Jahr oder der gesamten Nachtzeit im Jahr).
 - In einem oder mehreren der festgelegten Zeiträume treten im Durchschnitt sehr wenige Schallereignisse auf (beispielsweise weniger als ein Schallereignis pro Stunde, wobei ein Schallereignis definiert werden kann als Schall, der weniger als 5 Minuten anhält; Beispiele sind der Lärm eines vorbeifahrenden Zuges oder eines vorbeifliegenden Flugzeugs).
 - Der Lärm hat eine starke Niedrigfrequenzkomponente.
 - L_{Amax} oder SEL (LEX-Lärmexpositionspegel) für Lärmschutz in der Nacht bei Lärmspitzenwerten.
 - Verstärkter Lärmschutz am Wochenende oder zu bestimmten Zeiten im Jahr.
 - Verstärkter Lärmschutz am Tag.
 - Verstärkter Lärmschutz am Abend.
 - Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen.
 - Ruhige Gebiete auf dem Land.
 - Der Lärm enthält besonders hervorstechende Töne.
 - Der Lärm ist impulsartig.
-

ANHANG II

BEWERTUNGSMETHODEN FÜR LÄRMINDIZES

nach Artikel 6

1. Einführung

Die L_{den} - und L_{night} -Werte können entweder durch Berechnung oder durch Messung (am Messpunkt) bestimmt werden. Bei Prognosen kommen nur Berechnungen in Frage.

Vorläufige Berechnungs- und Messmethoden sind in den Abschnitten 2 und 3 dargelegt.

2. Vorläufige Berechnungsmethoden für L_{den} und L_{night}

2.1. Anpassung der bestehenden einzelstaatlichen Berechnungsmethoden

Sind in einem Mitgliedstaat einzelstaatliche Methoden zur Bestimmung von Langzeitschallindizes vorgesehen, so können diese Methoden angewandt werden, sofern sie an die in Anhang I definierten Indizes angepasst werden. Für die meisten einzelstaatlichen Methoden bedeutet dies die Einführung eines getrennten Abendzeitraums und eines für das Jahr berechneten Mittelwerts. Einige bestehende Methoden sollten darüber hinaus so geändert werden, dass die Reflexion an Fassaden nicht berücksichtigt wird und der Nachtzeitraum und/oder der Ermittlungspunkt einbezogen wird.

Der Berechnung des Jahresmittelwertes gebührt besondere Aufmerksamkeit. Fluktuationen während des Jahres können auf Geräuschemissions- und -übertragungsschwankungen zurückzuführen sein.

2.2. Empfohlene vorläufige Berechnungsmethoden

Den Mitgliedstaaten, die bisher keine einzelstaatlichen Berechnungsmethoden festgelegt haben oder eine andere Berechnungsmethode einführen möchten, werden folgende Methoden empfohlen:

Für INDUSTRIE- UND GEWERBELÄRM: ISO 9613-2: „Akustik — Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien — Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren“.

Geeignete Geräuschemissionsdaten (Eingabedaten) lassen sich mit einer der folgenden Messmethoden erfassen:

- ISO 8297: 1994 „Akustik — Bestimmung der Schallleistungspegel von Mehr-Quellen-Industrieanlagen für Zwecke der Berechnung von Schalldruckpegeln in der Umgebung — Verfahren der Genauigkeitsklasse 2“;
- EN ISO 3744: 1995 „Akustik — Bestimmung der Schallleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen — Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im Wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene“;
- EN ISO 3746: 1995 „Akustik — Bestimmung der Schallleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen — Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene“.

Für FLUGLÄRM: ECAC/CEAC Doc. 29 „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports“ (Bericht über die Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen), 1997. Von den verschiedenen Ansätzen zur Modellierung von Flugwegen ist die in Abschnitt 7.5 von ECAC/CEAC Doc. 29 beschriebene Segmentierungstechnik zu verwenden.

Für STRASSENVERKEHRLÄRM: Die französische Berechnungsmethode „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)“, auf die in der Verordnung „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal officiel du 10 mai 1995, article 6“ und in der französischen Norm „XPS 31-133“ verwiesen wurde. Hinsichtlich der Eingabedaten für Emissionsberechnungen verweisen diese Dokumente auf den „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980“.

Für EISENBAHNLÄRM: Die niederländische Berechnungsmethode, veröffentlicht in „Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20. November 1996“.

Diese Methoden sind an die Definition von L_{den} und L_{night} anzupassen. Spätestens am 1. Juli 2003 wird die Kommission nach Artikel 13 Absatz 2 Leitlinien zu den geänderten Methoden veröffentlichen und auf der Grundlage vorhandener Daten Emissionsdaten für Fluglärm, Straßenverkehrslärm und Eisenbahnlärm zur Verfügung stellen.

3. **Vorläufige Messmethoden für L_{den} und L_{night}**

Möchte ein Mitgliedstaat seine eigene offizielle Messmethode anwenden, so wird diese Methode an die in Anhang I definierten Indizes und gemäß den Grundsätzen für die zeitlich gemittelten Messungen nach ISO 1996-2: 1987 und ISO 1996-1: 1982 angepasst.

Gibt es in einem Mitgliedstaat keine Messmethode oder zieht der Mitgliedstaat es vor, eine andere Methode anzuwenden, so kann auf der Grundlage der Definition des Indexes und der Grundsätze in ISO 1996-2: 1987 und ISO 1996-1: 1982 eine Methode festgelegt werden.

Messwerte an einer Fassade oder einem anderen reflektierenden Objekt sind um den Anteil des Wertes, der aufgrund der Reflexion durch diese Fassade oder dieses Objekt gemessen wird, zu korrigieren (in der Regel bedeutet dies im Falle einer Messung eine Korrektur um 3 dB).

ANHANG III

METHODEN ZUR BEWERTUNG DER GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN AUSWIRKUNGEN**nach Artikel 6 Absatz 3**

Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung sollten Dosis-Wirkung-Relationen verwendet werden. Die Dosis-Wirkung-Relationen, die durch künftige Änderungen dieses Anhangs nach Artikel 13 Absatz 2 eingeführt werden, betreffen insbesondere Folgendes:

- die Relation zwischen Belästigung und L_{den} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm;
- die Relation zwischen Schlafstörung und L_{night} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm.

Erforderlichenfalls könnten spezielle Dosis-Wirkung-Relationen für folgende Bereiche aufgezeigt werden:

- Wohngebäude mit besonderer Schalldämmung gemäß Anhang VI;
 - Wohngebäude mit einer ruhigen Fassade gemäß Anhang VI;
 - klimatische und kulturelle Unterschiede;
 - schutzbedürftige Gruppen der Bevölkerung;
 - hervorstechender Industrie- und Gewerbelärm;
 - impulsartiger Industrie- und Gewerbelärm und andere Sonderfälle.
-

ANHANG IV

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE AUSARBEITUNG STRATEGISCHER LÄRMKARTEN

nach Artikel 7

1. Auf einer strategischen Lärmkarte werden Daten zu folgenden Aspekten dargestellt:
 - aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex;
 - Überschreitung eines Grenzwertes;
 - geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem bestimmten Gebiet, die bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
 - geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet.
2. Strategische Lärmkarten können der Öffentlichkeit in folgender Form vorgelegt werden:
 - als Grafik;
 - als Zahlenangaben in Tabellen;
 - als Zahlenangaben in elektronischer Form.
3. Strategische Lärmkarten für Ballungsräume weisen besonders Lärm aus folgenden Quellen aus:
 - Straßenverkehr;
 - Eisenbahnverkehr;
 - Flughäfen;
 - Industriegelände, einschließlich Häfen.
4. Die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten dient folgenden Zwecken:
 - zur Aufbereitung der Daten, die der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Anhang VI zu übermitteln sind;
 - als Informationsquelle für die Bürger gemäß Artikel 9;
 - als Grundlage für Aktionspläne gemäß Artikel 8.

Für jeden dieser Zwecke bedarf es einer anderen Art von strategischer Lärmkarte.

5. Die Mindestanforderungen für die strategischen Lärmkarten mit den der Kommission zu übermittelnden Informationen sind in den Abschnitten 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 und 2.7 des Anhangs VI enthalten.
6. Zur Information der Bürger gemäß Artikel 9 und für die Ausarbeitung von Aktionsplänen gemäß Artikel 8 werden zusätzliche ausführlichere Informationen benötigt wie:
 - eine grafische Darstellung;
 - Karten, auf denen die Überschreitung eines Grenzwertes dargestellt ist;
 - Differenzkarten, auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen Situationen verglichen wird;
 - Karten, auf denen der Wert eines Lärmindex gegebenenfalls auf einer anderen Höhe als 4 m dargestellt ist.

Die Mitgliedstaaten können Regeln für die Art und das Format dieser Lärmkarten aufstellen.

7. Strategische Lärmkarten mit den Ergebnissen von Ermittlungen, die in einer Höhe von 4 m durchgeführt wurden, und mit einer in 5 dB-Bereiche unterteilten Skala für L_{den} und L_{night} , wie in Anhang VI festgelegt, werden zur lokalen oder landesweiten Verwendung erstellt.

8. Für Ballungsräume werden strategische Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt. Zusätzlich können Karten für andere Lärmquellen erstellt werden.
 9. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu Lärmkarten, zur Ausarbeitung von Lärmkarten und zu Lärmkartensoftware erstellen.
-

ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPLÄNE

nach Artikel 8

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:
 - eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden;
 - die zuständige Behörde;
 - den rechtlichen Hintergrund;
 - alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5;
 - eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten;
 - eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen;
 - das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7;
 - die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung;
 - die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete;
 - die langfristige Strategie;
 - finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse;
 - die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.
 2. Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:
 - Verkehrsplanung;
 - Flächennutzungsplanung;
 - auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen;
 - Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung;
 - Verringerung der Schallübertragung;
 - verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.
 3. In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.
 4. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu den Aktionsplänen ausarbeiten.
-

ANHANG VI

DER KOMMISSION ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN

nach Artikel 10

Folgende Angaben sind der Kommission zu übermitteln:

1. Zu Ballungsräumen

- 1.1. Eine kurze Beschreibung des Ballungsraums: Lage, Größe, Einwohnerzahl.
- 1.2. Zuständige Behörde.
- 1.3. Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.
- 1.4. Verwendete Berechnungs- oder Messmethoden.
- 1.5. Die geschätzte Zahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{den} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75, wobei die Angaben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind. Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden (Beispiel: 5200 = zwischen 5150 und 5249; 100 = zwischen 50 und 149; 0 = weniger als 50).

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen

- mit besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm, d. h. spezielle Schallisolierung von Gebäuden gegen eine oder mehrere Arten von Umgebungslärm mit einer Belüftungs- oder Klimaanlage, die einen hohen Lärmschutz gegen Umgebungslärm gewährleistet;
- mit einer ruhigen Fassade, d. h. mit einer Fassade eines Wohnhauses, an der der L_{den} -Wert in einem Abstand von 4 m über dem Boden und in einem Abstand von 2 m von der Fassade für den Lärm aus einer bestimmten Lärmquelle um mehr als 20 dB unter dem Wert liegt, der an der Fassade mit dem höchsten L_{den} -Wert gemessen wurde.

Daneben ist anzugeben, welchen Einfluss Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen gemäß den Definitionen in Artikel 3 auf den Lärmpegel haben.

- 1.6. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{NIGHT} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70, wobei die Angaben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind.

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen

- mit besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Randnummer 1.5;
- mit einer ruhigen Fassade gemäß Randnummer 1.5.

Daneben ist anzugeben, welchen Einfluss Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auf den Lärmpegel haben.

- 1.7. Bei einer grafischen Darstellung sind zumindest die 60, 65, 70 und 75 dB-Linien zu zeigen.
- 1.8. Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V genannten relevanten Angaben.

2. Zu Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen

- 2.1. Eine allgemeine Beschreibung der Straßen, Eisenbahnstrecken oder Flughäfen: Lage, Größe und Angaben über das Verkehrsaufkommen.

- 2.2. Eine Beschreibung der Umgebung: Ballungsräume, Dörfer, ländliche Gegend oder nichtländliche Gegend, Information über die Flächennutzung, andere Hauptlärmquellen.
- 2.3. Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.
- 2.4. Verwendete Berechnungs- oder Messmethoden.
- 2.5. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade gemessene L_{den} in dB in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75.

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen

- mit besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Randnummer 1.5;
- mit einer ruhigen Fassade gemäß Randnummer 1.5.

- 2.6. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen L_{night} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70.

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen

- mit besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Randnummer 1.5;
- mit einer ruhigen Fassade gemäß Randnummer 1.5.

- 2.7. Die Gesamtfläche (in km²), mit L_{den} -Werten von über 60, 65 bzw. 75 dB. Außerdem ist die geschätzte Gesamtzahl der Wohnungen in jedem dieser Gebiete (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) und die geschätzte Gesamtzahl der dort lebenden Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) anzugeben. Dabei sind die Ballungsräume miteinzubeziehen.

Die 60 und 65 dB-Linien sind auch auf einer oder mehreren Karten einzuzeichnen, in denen der Standort von Dörfern, Städten und Ballungsräumen innerhalb der Linien angegeben ist.

- 2.8. Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V genannten relevanten Angaben.

3. Leitlinien

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anweisungen zur Vorlage der oben genannten Informationen ausarbeiten.

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 26. Juli 2000 ihren Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm übermittelt ⁽¹⁾.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme am 14. Dezember 2000 abgegeben.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 29. November 2000 abgegeben ⁽²⁾.

Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme am 15. Februar 2001 abgegeben ⁽³⁾.

Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 251 des Vertrags am 7. Juni 2001 festgelegt.

II. ZIEL DES VORSCHLAGS

Mit dem Vorschlag werden folgende Ziele verfolgt:

- Festlegung gemeinsamer Lärmindizes zur Bewertung der Langzeitbelastung durch Umgebungslärm;
- Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für große Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, die die Lärmsituation in ihrem Gebiet widerspiegeln; dabei sollen zumindest die gemeinsamen Indizes L_{den} und L_{night} verwendet werden, mit denen Belästigung und Schlafstörungen beurteilt werden;
- Verpflichtung der Mitgliedstaaten, auf der Grundlage dieser Lärmkarten Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung von Lärm auszuarbeiten;
- Information der Öffentlichkeit über die Lärmbelastung und deren Auswirkungen und Sicherstellung der Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung der Aktionspläne;
- Schaffung einer Grundlage für weitere Gemeinschaftsregelungen zur Minderung der Lärmemissionen spezifischer Lärmquellen und für die weitere Prüfung der Frage, ob Gemeinschaftsmaßnahmen zur Verringerung des Umgebungslärms erforderlich sind.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates entspricht diesen Zielen.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

1. Im Gemeinsamen Standpunkt des Rates ist ein Verfahren zur Bewertung und Minderung der langfristigen Lärmbelastung durch Umgebungslärm vorgesehen, der durch menschliche Tätigkeiten hervorgerufen wird und auf das häusliche Umfeld einwirkt (bebaute Gebiete, Parks, ruhige Gebiete, Schulen und andere lärmempfindliche Gebäude und Gebiete).

⁽¹⁾ ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 251.

⁽²⁾ ABl. C 116 vom 20.4.2001, S. 48.

⁽³⁾ ABl. C 148 vom 18.5.2001, S. 7.

2. In Bezug auf die Lärmbewertung ist im Gemeinsamen Standpunkt vorgesehen, dass für die Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen gemeinsame Lärmindizes verwendet werden; hierbei handelt es sich um L_{den} , mit dem die durchschnittliche Lärmbelastung im Laufe eines ganzen Tages gemessen wird, und L_{night} , mit dem die Schlafstörungen aufgrund der Lärmbelastung in der Nacht gemessen werden. Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten zur Messung der Lärmbelastung in bestimmten Sonderfällen (beispielsweise Lärmspitzen, bestimmte Zeiten im Jahr oder ruhige Gebiete) zusätzliche Lärmindizes verwenden. Diese zusätzlichen Indizes könnten im Rahmen des Ausschussverfahrens weiterentwickelt werden. Durch die Verwendung gemeinsamer Indizes sollen EU-weit vergleichbare Erkenntnisse über lärmbedingte Belästigungen und Schlafstörungen gewonnen werden.
3. In Bezug auf die Lärminderung werden die Mitgliedstaaten im Gemeinsamen Standpunkt verpflichtet, für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen die folgenden Karten und Pläne auszuarbeiten:
 - **Strategische Lärmkarten:** diese Lärmkarten, die unter Benutzung der gemeinsamen Indizes L_{den} und L_{night} erstellt werden, dienen der Gesamtbewertung der Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet und enthalten allgemeine Lärmprognosen für dieses Gebiet;
 - **Aktionspläne:** Diese Pläne dienen der Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmvermeidung oder Lärminderung, und werden nach Anhörung der Öffentlichkeit festgelegt. Die Maßnahmen im Rahmen dieser Pläne sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf Prioritäten gerichtet sein, die durch die Überschreitung von Grenzwerten (ausgedrückt als L_{den} oder L_{night}) oder anhand anderer von den Mitgliedstaaten gewählter Kriterien ermittelt werden. Die Maßnahmen sollten insbesondere für die wichtigsten Gebiete gelten, die in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden. Im Gemeinsamen Standpunkt ist ferner vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten akustische Planungsmaßnahmen durchführen können, d. h. vorbeugenden Lärmschutz durch Flächennutzungsplanung, Verkehrsplanung und Schallschutz an den Lärmquellen, und dass sie Lärmschutzzonen ausweisen können, wobei hierunter die akustische Planung im Umfeld oder entlang einer Lärmquelle zu verstehen ist. In diesen Fällen können die Mitgliedstaaten andere Indizes als L_{den} und L_{night} verwenden.
4. Im Gemeinsamen Standpunkt ist darüber hinaus die Information der Öffentlichkeit über Lärmkarten und Aktionspläne und die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung der Aktionspläne vorgesehen. Aufgrund der Vergleichbarkeit der Lärmkarten und Aktionspläne ergibt sich möglicherweise für die Öffentlichkeit und die zuständigen lokalen und nationalen Behörden ein starker Anreiz, die jeweils strengsten Lärmschutzvorschriften, die es in der Gemeinschaft gibt, zugrunde zu legen.
5. Auch die Kommission wird über die strategischen Lärmkarten und Aktionspläne der Mitgliedstaaten unterrichtet. Diese Informationen sollen insbesondere die Grundlage dafür bilden, dass kurz- und langfristig die bestehenden Gemeinschaftsmaßnahmen in Bezug auf die Geräuschbelastung durch Produkte, Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur, im Freien verwendete Geräte und Maschinen, Bautätigkeiten und sonstige Lärmquellen ergänzt werden. Sie sollen ferner der Kommission die Beantwortung der Frage erleichtern, inwieweit gemeinschaftliche Strategien erforderlich sind, um die Anzahl der von Lärm in gesundheitsschädlicher Weise betroffenen Personen zu verringern und ruhige Gebiete auf dem Land zu schützen.

IV. VOM RAT ÜBERNOMMENE ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Der Rat hat die folgenden Abänderungen, denen auch die Kommission zum Großteil zugestimmt hat, in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen:

Abänderung 2 zum Erwägungsgrund 5 des Vorschlags (Erwägungsgrund 6 des Gemeinsamen Standpunkts).

Abänderung 3 zum Erwägungsgrund 6 (Erwägungsgrund 7 des Gemeinsamen Standpunkts).

Abänderung 41 zum zweiten Teil des Erwägungsgrunds 10: Der Rat hat den Erwägungsgrund 10 ganz gestrichen, da im ersten Teil lediglich der Artikel 11 wiederholt wurde, ohne dass dieser Artikel begründet wurde.

Abänderung 44 zu Artikel 3 Buchstabe c) (auch von der Kommission gebilligt): Siehe Artikel 3 Buchstabe b) des Gemeinsamen Standpunkts.

Abänderung 45 zu Artikel 3 Buchstabe l) (auch von der Kommission gebilligt).

Abänderung 46 zu Artikel 8 Absatz 4 (auch von der Kommission gebilligt): Siehe Artikel 8 Absatz 5 des Gemeinsamen Standpunkts.

Abänderung 30 zu Artikel 9 Absatz 3a (auch von der Kommission gebilligt): Siehe Artikel 9 Absatz 2 des Gemeinsamen Standpunkts.

Die Abänderungen 34 und 35 zu Anhang VI.

V. IN ABGEWANDELTER FORM ÜBERNOMMENE ABÄNDERUNGEN DES PARLAMENTS

In Abänderung 4 in Bezug auf einen neuen Erwägungsgrund 7a hat das Parlament vorgeschlagen, die Verwendung von L_{night} zu begründen. Da die von der Kommission vorgeschlagenen Erwägungsgründe keinerlei Bezugnahme auf die Indizes enthielten, hat der Rat einen neuen Erwägungsgrund 8 eingefügt, in dem die Verwendung nicht nur von L_{den} sondern auch von L_{night} sowie anderer von den Mitgliedstaaten gegebenenfalls verwendeter Indizes begründet wird.

Abänderung 15 in Bezug auf einen neuen Artikel 3 Buchstabe ha), wonach der Index „ L_{Amax} “ im Wege des Ausschussverfahrens festgelegt wird: Der Rat hat „ L_{Amax} “ in Anhang I Abschnitt 3 in die Liste zusätzlicher Indikatoren aufgenommen. Dieser Abschnitt kann nach dem Ausschussverfahren des Artikels 12 an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt angepasst werden.

Abänderung 21 in Bezug auf einen neuen Artikel 5 Absatz 2a, wonach geeignete nationale Lärmindizes beibehalten und angepasst werden (von der Kommission gebilligt): Diese Überlegung ist in den neuen Unterabsatz 2 des Artikels 5 Absatz 1 eingeflossen.

Abänderung 22 in Bezug auf einen neuen Artikel 6 Absatz 2a, wonach geeignete nationale Bewertungsmethoden beibehalten und angepasst werden (von der Kommission gebilligt), ist in den neuen Artikel 6 Absatz 2 sowie in die Abschnitte 2.1 und 3 des Anhangs II eingeflossen.

Abänderung 28 in Bezug auf Artikel 9 Absatz 1: Während die Kommission vorgeschlagen hatte, ein spezielles Informationssystem einzurichten, und das Parlament Einzelvorgaben zu diesem System vorgeschlagen hat, hat sich der Rat für eine Bezugnahme auf das allgemeine System der Richtlinie 90/313/EWG und implizit auf die entsprechende Änderungsrichtlinie⁽¹⁾ entschieden. Nach der Richtlinie 90/313/EWG kann jedermann von Behörden Umweltinformationen einholen; gleichzeitig werden diese Behörden verpflichtet, der Öffentlichkeit allgemeine Umweltinformationen zur Verfügung zu stellen. Im Vorschlag für eine Nachfolgerichtlinie ist ein detailliertes Informationssystem vorgesehen, das alle vom Parlament vorgeschlagenen Bestandteile umfasst.

Abänderung 29 in Bezug auf Artikel 9 Absatz 2: Anhörung einschlägiger Organisationen zu den Aktionsplänen: Der Rat hat Artikel 9 Absatz 2 des Vorschlags gestrichen und einen neuen Artikel 8 Absatz 7 mit Einzelvorschriften für die Anhörung der Öffentlichkeit zu den Aktionsplänen aufgenommen; diese Vorschriften sind an Artikel 6 des Entwurfs einer Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme⁽²⁾ angelehnt.

⁽¹⁾ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen (ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 156).

⁽²⁾ Dok. PE-CONS 3619/01.

VI. VOM RAT TEILWEISE ÜBERNOMMENE ABÄNDERUNGEN DES PARLAMENTS

Abänderung 11, wonach die Kommission verpflichtet wird, Qualitätsstandards für Lärmemissionsquellen vorzuschlagen; Abänderung 5 mit einer Ergänzung des Erwägungsgrunds 9; Abänderung 8 (erster Teil) in Bezug auf einen neuen Erwägungsgrund 10a und Abänderung 38 in Bezug auf einen neuen Erwägungsgrund 10b: Der Rat hat diesen Abänderungen inhaltlich zugestimmt und folgende Änderungen vorgenommen:

- Artikel 1 wurde um einen neuen Unterabsatz ergänzt, wonach diese Richtlinie die Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch spezifische Lärmquellen (insbesondere Verkehrsmittel und im Freien verwendete Geräte und Maschinen) bildet.
- Artikel 11 wurde in der Weise geändert, dass die Kommission untersuchen soll, ob Maßnahmen für eine Minderung der Lärmemissionen durch im Freien verwendete Geräte und Maschinen, Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur sowie bestimmte Kategorien von industriellen Tätigkeiten erforderlich sind.
- In Erwägungsgrund 4 wurde die Auflistung gemeinschaftlicher Lärmschutzvorschriften durch die Nennung einer Reihe von Richtlinien über den Geräuschpegel von Industrieprodukten und Verkehrsmitteln ersetzt. Der Rat hat ferner den Hinweis angefügt, dass die Richtlinien über Lärmquellen die Grundlage für die kurz-, mittel- und langfristige Weiterentwicklung und Ergänzung dieser Maßnahmen bilden sollte.
- Der Rat ersuchte die Kommission in einer Protokollerklärung, so bald wie möglich Vorschläge über Emissionsgrenzwerte für alle vom Parlament genannten Lärmquellen sowie für im Freien verwendete Geräte und Maschinen und Industrieausrüstungen in Betracht zu ziehen.

Der Rat hielt es nicht für erforderlich, die vom Parlament vorgeschlagenen ausführlicheren Parameter zu übernehmen. Zur Wahrung des Initiativrechts der Kommission hat der Rat für die Vorschläge zu den Lärmquellen keine Frist gesetzt; er hat es vorgezogen, diese Aufforderung in eine Protokollerklärung und nicht in eine Artikelvorschrift zu kleiden.

Abänderungen 13 und 42 in Bezug auf Artikel 2 Absatz 1 (Geltungsbereich der Richtlinie): Der Rat hat — ebenso wie die Kommission — diesen Abänderungen zum größten Teil zugestimmt, das Schwerpunktziel jedoch von „Wohnungen“ auf „bebaute Gebiete“ erweitert. Der Rat hielt jedoch daran fest, dass auf die Lärmbelastung von Menschen abgehoben werden muss; der besondere Verweis auf den Schutz ruhiger Gebiete in Ballungsräumen wurde nicht gestrichen.

Abänderung 17 in Bezug auf Artikel 3 Buchstabe s): Der Rat war damit einverstanden, die Nennung der verschiedenen Grenzwerte zu streichen, er war aber der Auffassung, dass der Zusatz „Maßnahmen zur Verringerung der Ursachen für eine Überschreitung der Grenzwerte“ über die „Lärmschutzmaßnahmen“ hinaus kein Zugewinn sei.

Abänderungen 30 und 33 in Bezug auf die Artikel 12 und 13, im Hinblick auf die Streichung des vereinfachten Verfahrens zur Änderung der Richtlinie: Der Rat hat die Anwendung des Ausschussverfahrens auf die folgenden Bereiche gestrichen: Hauptmerkmale der Indizes L_{den} und L_{night} , Ausarbeitung strategischer Lärmkarten, Aktionspläne und Art der der Kommission zu übermittelnden Daten. Der Rat hat jedoch das Ausschussverfahren für die folgenden Bereiche beibehalten:

- Anpassung des Verzeichnisses zusätzlicher Lärmindizes für die verschiedenen in Anhang I Abschnitt 3 vorgesehenen Fälle (einschließlich „ L_{amax} “ wie in Abänderung 15 vorgeschlagen);
- Festlegung der ergänzenden Merkmale der gemeinsamen Bewertungsmethoden und Aktualisierung der empfohlenen vorläufigen Berechnungsmethoden für die Bestimmung von L_{den} und L_{night} (Artikel 6 Absatz 2 und Anhang II).
- Ermittlung der Dosis-Wirkung-Relationen zur Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung (Anhang III).

VII. VOM RAT NICHT ÜBERNOMMENE ABÄNDERUNGEN DES PARLAMENTS

Abänderung 1 in Bezug auf die Ergänzung des Titels um die Worte „zur Festlegung eines Gemeinschaftsrahmens für“ (von der Kommission mit einer unterschiedlichen Auslegung gebilligt): Mit dieser Abänderung sollte verdeutlicht werden, dass die Richtlinie die Grundlage für Tochterrichtlinien über Produkte bilden wird, wobei die Thematik die gleiche ist wie bei den oben behandelten Abänderungen 5, 8, 38 und 11. Der Rat konnte der Abänderung 1 nicht zustimmen, da ausgehend von den bisherigen Beratungen in einer Protokollerklärung und nicht in der Richtlinie selbst auf die Tochterrichtlinien verwiesen wurde.

Abänderung 6 in Bezug auf einen neuen Erwägungsgrund 9a (von der Kommission als unnötig eingestuft): Der Rat hat diese Abänderung nicht übernommen, da sie lediglich Abänderung 21 (die vom Rat übernommen wurde) wiederholt, ohne dass für den betreffenden Artikel eine Begründung gegeben wird.

Abänderung 8 (letzter Satz) in Bezug auf einen neuen Erwägungsgrund 10a sowie Abänderung 10 in Bezug auf einen neuen Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben ba), wonach die Richtlinie auf die Festlegung von Grenzwerten für den Umgebungslärm im Umfeld von Flughäfen abzielt (beide von der Kommission abgelehnt): Unter formalen Gesichtspunkten weist der Rat darauf hin, dass zu diesem Erwägungsgrund und dem genannten Ziel ein entsprechender Artikel fehlt. Darüber hinaus fallen Lärmgrenzwerte nicht in den Anwendungsbereich des Vorschlags, und weder der Rat noch das Parlament sind befugt, darüber hinauszugehen. In der Sache ist der Rat der Auffassung, dass die Notwendigkeit von Grenzwerten im Rahmen des Artikels 11 geprüft werden sollte. Es liegen nicht genügend vergleichbare Daten über den Lärm im Umfeld von Flughäfen in Europa und ebenso wenig über die Lärmempfindlichkeit der betroffenen Bevölkerung in der Gemeinschaft vor, als dass wissenschaftlich fundierte Grenzwerte festgelegt werden könnten. Zum jetzigen Zeitpunkt sollte es genügen, Lärmkarten und Aktionspläne für das Umfeld von Flughäfen auszuarbeiten und Vorschläge für strengere Lärmgrenzwerte für Flugzeuge ins Auge zu fassen.

Abänderung 39 in Bezug auf eine Ergänzung des Artikels 1 Absatz 2 um vier allgemeine Grundsätze (von der Kommission gebilligt): Diese Abänderung wurde abgelehnt, da diese Grundsätze (mit Ausnahme des Verursacherprinzips) nicht näher definiert sind, miteinander unvereinbar sind, politisch geprägt sind und sich daher für die Aufnahme in einen Rechtstext nicht eignen.

Abänderung 14 in Bezug auf Artikel 3 Buchstabe a) (von der Kommission nicht gebilligt): In dieser Abänderung wird der Ausdruck „Lärm, der von Industrie- und Gewerbegebieten ausgeht“ eingeschränkt auf Lärm von „allen Arten von Maschinen“; dies ist zu eng gefasst.

Abänderung 16 in Bezug auf Artikel 3 Buchstabe p) zur Einbeziehung von Militärflughäfen (von der Kommission nicht gebilligt): Es wurde für erforderlich gehalten, Militärflughäfen aus verteidigungspolitischen Gründen nicht einzubeziehen.

Abänderung 18 in Bezug auf Artikel 3 Buchstabe u) mit redaktionellen Änderungen an der Definition des Begriffs „Aktionsplan“: In der Definition des Begriffs „Aktionsplan“ hat der Rat das Wort „Maßnahme“ durch „Plan“ ersetzt. Anstelle der Formulierung „zu überschritten werden droht“ hat der Rat in Artikel 8 Absatz 1 letzter Unterabsatz auf die „anderen Kriterien“ verwiesen.

Abänderung 19 in Bezug auf Artikel 4 Absatz 1: Unabhängigkeit der für die Anwendung der Richtlinie zuständigen Behörden: Diese Abänderung wurde nicht übernommen, da die zuständigen Behörden in jedem Fall unabhängig und unparteiisch sein müssen.

Abänderung 20 in Bezug auf einen Zusatz zu Artikel 5 Absatz 2, wonach die Verwendung zusätzlicher Indizes, wie beispielsweise „L_{Amax}“ verbindlich vorgeschrieben wird: Nach Ansicht des Rates sollte die Verwendung zusätzlicher Indizes freigestellt bleiben: Die Mitgliedstaaten haben der Harmonisierung der Lärmindizes L_{den} und L_{night} nicht leicht zugestimmt, und es bestand die Auffassung, dass die Auswahl anderer Indizes in einigen Fällen zwar hilfreich wäre, aber den Mitgliedstaaten überlassen werden sollte, und dass die gemeinsamen Indizes dagegen einen guten Überblick über die Lärmsituation geben.

Abänderungen 23 und 25 in Bezug auf einen Zusatz zu den Artikeln 7 und 8, wonach im Fall ernsthafter Beschwerden Lärmkarten und Aktionspläne ausgearbeitet werden (von der Kommission nicht gebilligt): Diese Abänderung wurde nicht berücksichtigt, da sich der Begriff „ernsthafte Beschwerde“ nur schwer definieren ließe und die große Gefahr missbräuchlicher Beschwerden besteht. Der Rat ist ferner der Ansicht, dass die Öffentlichkeit durch das vorliegende System hinreichend geschützt wird, in dem Folgendes vorgesehen ist:

- Mit Hilfe regelmäßig überarbeiteter strategischer Lärmkarten wird eine detaillierte Bewertung vorgenommen, wie viele Personen durch verschiedene Lärmpegel in Ballungsräumen sowie an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen betroffen sind (Anhang VI Abschnitte 1.5, 1.6, 2.5, 2.6).
- Anhand dieser Karten werden nach Anhörung der Öffentlichkeit Aktionspläne ausgearbeitet (Artikel 8 Absatz 7). Diese Pläne werden im Falle einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, überarbeitet (Artikel 8 Absatz 5).

Abänderung 24 in Bezug auf einen neuen Artikel 7 Absatz 3a über die Beibehaltung bestehender Lärmkarten: Der Rat sieht für diese Bestimmung keine Notwendigkeit: Sobald Artikel 7 anwendbar ist, müssen die strategischen Lärmkarten den Anforderungen dieser Richtlinie genügen. Für die Beibehaltung der alten Kartentypen für Gemeinschaftszwecke wird keinerlei Bedarf bestehen.

Abänderung 26 in Bezug auf einen neuen Artikel 8 Absatz 3a, wonach die Verursacher erheblicher Lärmemissionen individuelle Aktionspläne ausarbeiten müssen (von der Kommission nicht gebilligt): Die Lärmemissionen aus Punktquellen werden in der Regel durch die Aktionspläne für Ballungsräume und für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen erfasst. Im Rahmen dieser Aktionspläne müssen die Lärmschutzregeln festgelegt werden, und es muss entschieden werden, ob für einzelne Lärmverursacher Aktionspläne vorgeschrieben werden.

VIII. SONSTIGE VOM RAT AM KOMMISSIONSVORSCHLAG VORGENOMMENE ÄNDERUNGEN

Präambel

Der Rat hat den Erwägungsgrund 4 und den Erwägungsgrund 10, der die weiteren Arbeiten betrifft, inhaltlich zusammengelegt. Ferner wurde ein neuer Erwägungsgrund 5 zur Erläuterung des Anwendungsbereichs aufgenommen und der Erwägungsgrund 8 in die Erwägungsgründe 9, 10 und 11 unterteilt. Der Rat hat außerdem die Erwägungsgründe 3, 6, 7, 8 und 15 (3, 5, 6, 7 und 12 im Kommissionsvorschlag) redaktionell überarbeitet.

Artikel 1

Im ersten Satz des Unterabsatzes 1 trat der synthetischere Ausdruck „bekämpfen“ an die Stelle der Worte „vermeiden, vorbeugen oder verringern“, die in den Buchstaben c) übernommen wurden, der die zu ergreifenden Maßnahmen betrifft. In diesem Satz werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, Prioritäten festzulegen, wobei der Begriff „Prioritäten“ in Artikel 8 Absatz 2 erläutert wird. Die Maßnahmen der Gemeinschaft betreffen „Auswirkungen“ im Allgemeinen und nicht nur „gesundheitsschädliche Auswirkungen“, die nunmehr in Buchstabe c) behandelt werden.

Buchstabe a) enthält nunmehr eine bessere Zusammenfassung der Artikel 5 bis 7.

Buchstabe c), der den Absatz 2 des Kommissionsvorschlags ersetzt, bringt größere Klarheit hinsichtlich der aufgrund der Richtlinie zu treffenden Maßnahmen.

Im Einklang mit den Abänderungen des Parlaments in Bezug auf den Lärm aus spezifischen Lärmquellen hat der Rat den Absatz 2 hinzugefügt.

Artikel 2

Der Rat hat die Formulierung „Lärm, den Menschen wahrnehmen“ durch die weniger subjektive Formulierung „Lärm, dem Menschen ausgesetzt sind“ ersetzt. Da der Schutz vor Umgebungslärm den Lärm im Freien betrifft, hat der Rat die Formulierung „in ihrer Wohnung und in deren Umgebung“ durch „in bebauten Gebieten“ ersetzt, das Wort „in“ vor „Schulgebäuden“, „Krankenhäusern“ und „Gebäuden“ gestrichen und den neuen Erwägungsgrund 5 hinzugefügt. Die Streichung der Worte „Schüler“ und „Patienten“ war vom Parlament vorgeschlagen worden. Aus verteidigungspolitischen Gründen hat der Rat militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten ausgeklammert.

Artikel 3

Der Rat hat folgende Änderungen vorgenommen:

- geringfügige Präzisierung der Begriffsbestimmung für „Umgebungslärm“;
- Streichung der Begriffsbestimmung für „Gesundheit des Menschen“, da sich in keiner gemeinschaftlichen Rechtsvorschrift eine entsprechende Definition findet, sowie Streichung der Begriffsbestimmung für „Ausweisung von Lärmschutzzonen“;
- Streichung subjektiver Elemente („nachweislich“, „angegeben“, „verhältnismäßig“, „wo man die Ruhe der Natur genießen kann“) aus den Begriffsbestimmungen für „Lärmindex“, „ L_{night} “ und „ruhiges Gebiet“;
- Ergänzung der Definition des „ruhigen Gebiets“ um die Möglichkeit, andere Indizes als L_{den} zu verwenden, wenn diese geeigneter sind;
- Ausklammerung von Ausbildungsflügen auf Leichtflugzeugen aus der Bestimmung von Großflughäfen;
- Streichung der Berücksichtigung wirtschaftlicher Daten bei der Ausarbeitung von Lärmkarten;
- Beibehaltung der Anforderung, dass die Grenzwerte in L_{den} und L_{night} ausgedrückt werden müssen, wobei vorgesehen ist („und gegebenenfalls ...“), dass zusätzlich die Indizes L_{day} und $L_{evening}$ verwendet werden können; ferner wurde präzisiert, dass die Grenzwerte unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen Rechnung tragen können;
- Zusammenlegung der Begriffsbestimmungen für „Aktionsplan für einen Ballungsraum“ und „Aktionsplan für eine Hauptverkehrsstraße, Haupteisenbahnstrecke oder einen Großflughafen“ zu einer einzigen, vereinfachten Definition. Diese neue Begriffsbestimmung umfasst auch den Ausdruck „Regelung von Lärmproblemen“. Die Aspekte „Überschreitung von Grenzwerten“ und „Schutz von ruhigen Gebieten“ wurden an das Ende von Artikel 8 Absatz 1 und in Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b) übernommen;
- Verlagerung der Definitionen für „besondere Schalldämmung“ und „ruhige Fassade“ in Anhang VI;
- Hinzunahme einer Definition des Begriffs „Öffentlichkeit“, die mit der Definition im Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus, 1998) identisch ist.

Artikel 4

Mit der Änderung von Absatz 1 Buchstabe a) hat der Rat dem Umstand Rechnung getragen, dass Lärmkarten von der zuständigen Behörde ausgearbeitet, aber nicht immer von dieser genehmigt werden. Eine analoge Änderung findet sich in Artikel 7 Absätze 1 und 2 sowie in Artikel 8 Absatz 1. Absatz 2 wurde gestrichen, da es derzeit noch keine offiziellen „gemeinschaftsweiten Qualitätssicherungsprogramme“ gibt.

Artikel 5

Den Mitgliedstaaten wurde die Möglichkeit eingeräumt, bis zur Festlegung der Bewertungsmethoden nach dem Ausschussverfahren die bestehenden Indizes zu verwenden (Absatz 1 Unterabsatz 2); hierdurch sollen die Mitgliedstaaten in die Lage versetzt werden, das endgültige System in einem einzigen Schritt und nicht über vorläufige Zwischenschritte einzuführen.

Im neuen Absatz 3 des Gemeinsamen Standpunkts ist vorgesehen, dass die Verwendung von L_{den} und L_{night} für die akustische Planung und die Ausweisung von Lärmschutzzonen freigestellt ist, ebenso wie die Festlegung von akustischen Planungsmaßnahmen und Lärmschutzzonen selbst.

In Absatz 4 hat der Rat die Möglichkeit vorgesehen, bei der Festlegung von Grenzwerten andere Indizes als lediglich L_{den} und L_{night} zu verwenden.

Artikel 6 und Anhang III

Der Rat hat in Absatz 2 eine neue Übergangsbestimmung eingefügt, die dem gleichen Zweck dient wie Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 2 in Bezug auf die Indizes.

Bei Absatz 3 (Absatz 2 im Kommissionsvorschlag) und dem zugehörigen Anhang III (Anhang II Abschnitt 4 des Vorschlags) hielt der Rat an der Überlegung der Kommission fest, dass Dosis-Wirkungs-Relationen im Wege des Ausschussverfahrens festgelegt werden sollen; er hat den erwarteten Regelungsumfang jedoch erheblich genauer festgelegt. Da diesen Dosis-Wirkungs-Relationen große Bedeutung zukommt, wollte der Rat diese allerdings nicht im Rahmen des Ausschussverfahrens verbindlich vorschreiben. Dieses Verfahren könnte höchstens zu einer freiwilligen Regelung führen. Daher hat der Rat in Artikel 6 Absatz 3 das Wort „müssen“ durch „können“ ersetzt.

Artikel 7

Der Rat hat die Überschrift von „Lärmkarten“ in „Ausarbeitung strategischer Lärmkarten“ geändert. Nach der Definition in Artikel 3 dienen strategische Lärmkarten der Gesamtbewertung der Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet.

Die Kommission hatte in ihrem Vorschlag ein zweistufiges Vorgehen vorgesehen, wonach die Karten zunächst für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern und später für Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern ausgearbeitet werden sollten. Der Rat hat dieses Konzept übernommen und auf Straßen (Verkehrsaufkommen in der ersten Stufe: 6 Millionen Kfz; in der zweiten Stufe: 3 Millionen Kfz) und Eisenbahnstrecken (Verkehrsaufkommen in der ersten Stufe: 60 000 Züge; in der zweiten Stufe: 30 000 Züge) ausgeweitet.

In Absatz 5 hatte die Kommission vorgeschlagen, dass die Karten auf jeden Fall alle fünf Jahre neu erstellt werden. Der Rat hat diese Vorschrift dahin gehend geändert, dass die Lärmkarten auf jeden Fall überprüft werden müssen, aber nur bei Bedarf überarbeitet werden sollen.

Artikel 8

Analog zu Artikel 7 hat der Rat das von der Kommission vorgeschlagene zweistufige Konzept auf Straßen und Eisenbahnstrecken ausgeweitet.

Absatz 1 Unterabsatz 2 und Absatz 3 wurden vom Rat eingefügt. Sie betreffen die Festlegung von Prioritäten und die Berücksichtigung anderer Kriterien.

Im neuen Absatz 6 ist — wie schon in Artikel 7 Absatz 4 — die Zusammenarbeit zwischen benachbarten Mitgliedstaaten vorgesehen.

Artikel 9 Absatz 2 des Kommissionsvorschlags, der die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung der Aktionspläne betrifft, wurde durch den Absatz 7 ersetzt und weiter ausformuliert.

Artikel 9

Absatz 1 bezieht sich auf bestehende und künftige allgemeine Rechtsvorschriften für den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen. Der Vorteil dieser Änderung liegt darin, dass auf ein sehr detailliertes Regelwerk Bezug genommen wird. Absatz 2 entspricht einer Abänderung des Parlaments.

Artikel 10

Absatz 1 des Kommissionsvorschlags wurde gestrichen, da er sich mit Artikel 4 überschneidet. Für die Zusammenfassung der jeweiligen Lärmkarten und Aktionspläne und deren Weiterleitung an die Kommission wurde den Verwaltungen mehr Zeit eingeräumt. In Absatz 2 hat der Rat vorgesehen, zu welchen Zwecken die Kommission die Datenbank einsetzen kann.

Artikel 11

Absatz 2 wurde vollständig überarbeitet. Der Rat hat insbesondere den Verweis auf Qualitätsziele der Gemeinschaft durch einen Verweis auf Maßnahmen der Gemeinschaft gegen Umgebungslärm ersetzt. In Bezug auf mögliche Durchführungsstrategien hielt der Rat an der Verringerung der Anzahl der Personen, die von Lärm betroffen sind, an der Minderung von Lärm aus spezifischen Quellen und am Schutz von ruhigen Gebieten fest. Alle Regelungen, die den Lärm aus spezifischen Quellen betreffen, wurden jedoch in einem einzigen Buchstaben zusammengefasst und erweitert, so wie es auch das Parlament gewünscht hatte. Zum neuen Absatz 4 siehe die nachstehenden Ausführungen zu den Anhängen I und VI.

Artikel 12

Der Rat hat den Anwendungsbereich des Ausschussverfahrens eingeengt, jedoch weniger als vom Parlament vorgeschlagen.

Artikel 13

Im Gemeinsamen Standpunkt entfiel Absatz 4 des Kommissionsvorschlags, da er sich mit der Ausarbeitung von Leitlinien gemäß Anhang III Abschnitt 2, Anhang IV Abschnitt 9, Anhang V Abschnitt 4 und Anhang VI Abschnitt 3 überschneidet.

Artikel 14 des Kommissionsvorschlags

Dieser Artikel wurde vom Rat in den zweiten Satz des Artikels 11 Absatz 5 übernommen.

Artikel 15: Umsetzungstermine

Sofern die Richtlinie im Amtsblatt vom 1. Januar 2000 veröffentlicht worden wäre, wäre davon auszugehen, dass der Rat den Umsetzungstermin um 6 Monate verschoben hätte (Artikel 14), die Unterrichtung der Kommission um 18 Monate (Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 3) und die verschiedenen Stufen der Lärmkartenerstellung (Artikel 7) und der Ausarbeitung von Aktionsplänen (Artikel 8) um 2 Jahre. Insgesamt gesehen würde die Umsetzung im Jahr 2003 beginnen und Ende 2012 abgeschlossen. Längere Umsetzungsfristen waren erforderlich, da zahlreiche nationale, regionale oder lokale Verwaltungsbehörden von der Richtlinie betroffen sind.

Anhang I

In Anhang I wird der Index L_{den} definiert. Mit L_{den} , in Dezibel (dB), wird die Belästigung während eines Tages, der sich aus einem Tageszeitraum von 12 Stunden, einem Abendzeitraum von 4 Stunden und einem Nachtzeitraum von 8 Stunden zusammensetzt, beschrieben. Die Mitgliedstaaten haben nach dem Gemeinsamen Standpunkt jedoch die Möglichkeit, eine oder zwei Stunden vom Abendzeitraum in den Tageszeitraum oder den Nachtzeitraum zu verlagern, um möglichen Unterschieden im Lebensstil zwischen den Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen.

Die Kommission hatte vorgeschlagen, den Lärm in einer Entfernung von 2 m vor der Fassade von Gebäuden zu bestimmen, um Schallreflektionen auszuschließen. Da dies in schmalen Straßen oder in Straßen mit geparkten Fahrzeugen Schwierigkeiten bereitet hätte, wurde vereinbart, dass die Messung an der Fassade durchgeführt wird, dass aber eine Korrektur vorgenommen wird (in der Regel 3 dB).

Der Rat hat vereinbart, dass die Lärmmessung in der Nähe von Gebäuden grundsätzlich in einer Höhe von 4 Metern vorgenommen werden soll, dass im Falle von Messungen für die akustische Planung und die Ausweisung von Lärmschutzzonen eine Höhe von mindestens 1,5 m gewählt werden darf. Nach Artikel 11 Absatz 4 überprüft die Kommission die Messhöhe für Gebiete mit einstöckigen Gebäuden.

Der Rat hat darüber hinaus die Abschnitte 1.2 und 2.2 des Vorschlags gestrichen und einen Verweis auf den Index L_{max} aufgenommen.

Anhang II

Der Rat hat die Berechnungsmethode der Messmethode vorangestellt, da die Berechnungsmethode häufiger Verwendung findet. Der letzte Satz des Abschnitts 3 im Kommissionsvorschlag, der die Verwendung gleichwertiger Bewertungsmethoden betrifft, wurde durch die Bestimmung am Ende von Artikel 6 Absatz 2 ersetzt.

Anhang III des Kommissionsvorschlags

Der Rat hat diesen Anhang, der Mindestanforderungen für Lärmkartensoftware enthielt, gestrichen und inhaltlich in Anhang IV Abschnitt 9 übernommen, wonach die Kommission Leitlinien für diesen Bereich erstellen kann.

Anhang IV

Der Rat hat einige kleinere Änderungen vorgenommen („geschätzte“ Anzahl, neuer Abschnitt 3).

Anhang V

In Abschnitt 1 hat der Rat alle Gedankenstriche, die die gesundheitliche Situation betreffen, im sechsten Gedankenstrich zusammengefasst. Wirtschaftliche Aspekte erscheinen nunmehr im elften Gedankenstrich. In Abschnitt 2 wurden einige Einzelpunkte gestrichen.

Anhang VI

Im Gemeinsamen Standpunkt wurden im Wesentlichen der obere und der untere Dezibel-Bereich, in denen die Lärmbelastung ermittelt werden muss, eingengt. Dies versetzt die Behörden in die Lage, sich auf lärmbelastete Gebiete zu konzentrieren. Der untere Dezibel-Bereich ist jedoch nach wie vor breit genug, um die Lärmübertragung von lärmbelasteten Gebieten auf ruhige Gebiete nachweisen zu können. Darüber hinaus wird die Kommission nach Artikel 11 Absatz 4 die Untergrenze der Dezibel-Bereiche überprüfen. Eine letzte Änderung besteht darin, dass die Daten zu Personen, die in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung wohnen, nur übermittelt werden müssen, sofern sie bereits verfügbar sind.