



**Jahresbericht 2016**

**der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für  
Immissionsschutz**

Berichtersteller:      Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt von Berlin  
                              als Vorsitzland der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für  
                              Immissionsschutz (LAI) für 2015 und 2016

Stand:                    21.03.2017

Der Bericht umfasst die Beratungen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz der 131. Sitzung am 27. und 28. April 2016 in Bonn und der 132. Sitzung am 27. und 28. September 2016 in Berlin.



## **Impressum**

### **Herausgeber:**

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)  
[www.lai-immissionsschutz.de](http://www.lai-immissionsschutz.de)

### **Berichterstattung:**

Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissions-  
schutz unter Vorsitz des Landes Berlin  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt von Berlin  
Zusammenstellung: Dr. Annette Rauterberg-Wulff und Nadine Emery-Ploigt

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Organisation und Sitzungen der LAI</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Aufträge der Umweltministerkonferenz (UMK)</b>	<b>2</b>
2.1	Kennzeichnung emissionsarmer Baumaschinen (83. UMK: TOP 51)	2
2.2	Sicherstellung der Funktionalität von Abgasminderungssystemen im praktischen Betrieb von Fahrzeugen (85. UMK: TOP 33/34/35 und 37)	2
2.3	Bioökonomie als Beitrag einer nachhaltigen Ressourcennutzung (85. UMK: TOP 50)	3
2.4	Einrichtung einer länderoffenen Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Bundes zum Thema „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30“ (85. UMK: TOP 42)	3
<b>3</b>	<b>Schwerpunktt Themen der LAI im Jahr 2016</b>	<b>4</b>
3.1	Maßnahmen zur Einhaltung der NO <sub>2</sub> -Immissionsgrenzwerte	4
3.2	Bewertung von Bioaerosolen	5
3.3	28. BImSchV – Umsetzung und Vollzug (Marktüberwachung)	6
3.4	Überarbeitung der LAI-Hinweise zum Schallimmissionsschutz bei Windkraftanlagen	7
3.5	Auslegungshinweise zur Sportanlagenlärmschutzverordnung	7
3.6	Vollzug des Ventilierungsverbotes und der Zulassung von Ausnahmen bei Binnentankschiffen nach §§ 5 und 11 der 20. BImSchV	8
3.7	Abstand zu Störfallanlagen: Verhältnis der 50. BImSchV zu § 3 der 12. BImSchV	9
<b>4</b>	<b>UMK-Umlaufbeschlüsse aus der LAI</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Veröffentlichungen der LAI</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Themen der Sitzungen 2016</b>	<b>11</b>

## 1 Organisation und Sitzungen der LAI

Im Berichtszeitraum tagten das Leitungsgremium und die vier Ausschüsse der LAI wie folgt:

**Tabelle 1: Sitzungen der LAI und ihrer Ausschüsse**

Gremium	Sitzung	Termin	Sitzungsort
Leitungsgremium Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) (Vorsitz BE)	131.	27./28.04.2016	Bonn
	132.	27./28.09.2016	Berlin
Ausschuss Anlagenbezogener Immissions- schutz/ Störfallvorsorge (AISV) (Vorsitz Hans-Peter Ewens, BMUB)	136.	26.-28.01.2016	Magdeburg
	137.	05.-07.07.2016	Kiel
Ausschuss Luftqualität/ Wir- kungsfragen/Verkehr (LWV) (Vorsitz Dr. Hans-Joachim Hummel, BMUB)	110.	02./03.02.2016	Potsdam
	111.	21./22.06.2016	Bremerhaven
Ausschuss Physikalische Einwirkungen (PhysE) (Vorsitz Dr. Christian Beckert, ST)	21.	20./21.01.2016	Mainz
	22.	22./23.06.2016	Dessau
Ausschuss Rechtsfragen, Umsetzung und Vollzug (RUV) (Vorsitz Dr. Andreas Wasielowski, SH)	1/2016	26./27.01.2016	Augsburg
	2/2016	05./06.07.2016	Düsseldorf

In folgenden Arbeitsgruppen hat sich die LAI im Jahr 2016 engagiert:

- Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“
- Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30“
- Arbeitsgruppe „TA-Luft-Anpassung“
- Arbeitsforum „Sektorenübergreifende Koordinierung der Marktüberwachung“
- Ad-hoc-Arbeitskreis zur Überprüfung und die ggf. erforderliche Fortschreibung der LAI-Hinweise zum Schallimmissionsschutz bei Windkraftanlagen
- Arbeitsgruppe der LAI und LANA zur Bewertung von Stickstoff-Einträgen in Zulassungsverfahren

## 2 Aufträge der Umweltministerkonferenz (UMK)

Neben der Aufbereitung neuer Themen für die UMK bearbeiten die LAI und ihre Ausschüsse Aufträge, die direkt von der UMK erteilt werden.

Folgende Aufträge wurden im Berichtsjahr abgeschlossen:

### 2.1 Kennzeichnung emissionsarmer Baumaschinen (83. UMK: TOP 51)

Um eine bundesweite Regelung zum Einsatz emissionsarmer Baumaschinen erarbeiten zu können, wurde die LAI von der 83. UMK gebeten, die rechtlichen Voraussetzungen für eine bundesweit einheitliche Kennzeichnung zu prüfen. Auf der 131. LAI wurde der vom Ausschuss LWV erarbeitete Bericht beschlossen. Der Bericht erläutert die rechtlichen Voraussetzungen für eine Kennzeichnung und enthält zudem einen Vorschlag für ein Kennzeichnungssystem mit Plaketten. Er wurde im Umlaufverfahren von der UMK beschlossen.

Die Plakettenvorschläge für den Bericht wurden vom Land Berlin entwickelt und werden seit Sommer 2016 in Berlin angewendet.

### 2.2 Sicherstellung der Funktionalität von Abgasminderungssystemen im praktischen Betrieb von Fahrzeugen (85. UMK: TOP 33/34/35 und 37)

Vor dem Hintergrund des EU-Vertragsverletzungsverfahrens wegen der überwiegend durch den Kfz-Verkehr verursachten Überschreitung der NO<sub>2</sub>-Luftqualitätsgrenzwerte wurde die LAI beauftragt, weitere Maßnahmen zur Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung zu entwickeln. Dabei sollten insbesondere die hohen Emissionen von Diesel-Pkw berücksichtigt werden, die im realen Betrieb z.B. durch Manipulation von Abgasreinigungssystemen oft weit über dem Grenzwert der Typzulassung liegen.

Vom Ausschuss LWV wurde der Bericht „Handlungsbedarf und -empfehlungen zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte“ erarbeitet und von der LAI auf ihrer 131. Sitzung beschlossen. Die 86. UMK hat den Bericht zur Kenntnis genommen und seiner Veröffentlichung zugestimmt. Die von der UMK gewünschte Bewertung der Auswirkungen der Manipulation von Abgasreinigungssystemen konnte nicht vorgenommen werden, da hierzu keine ausreichenden Informationen über die Emissionen im realen Fahrbetrieb vorlagen.

In dem LAI-Bericht werden Ausmaß und Ursachen der NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen dargestellt sowie verschiedene kurz- und längerfristig umsetzbare Maßnahmen zusammengestellt. Hierzu gehören Maßnahmen zur Förderung emissi-

onsarmer Antriebe, emissionsunabhängige Verkehrsverbote nach geraden/ ungeraden Kennzeichen genauso wie fiskalische Instrumente wie die Angleichung der Steuersätze für Dieselkraftstoff an Ottokraftstoff und die Ausdehnung der Lkw-Maut auf Nutzfahrzeuge ab 3,5 t und Fernbusse. Hinsichtlich der Weiterentwicklung der 35. BImSchV wurden mehrere Optionen mit unterschiedlichen Emissionsanforderungen an eine Plakette oder ggf. zwei Plaketten aufgezeigt, ohne jedoch eine Empfehlung für eine der Optionen auszusprechen.

### **2.3 Bioökonomie als Beitrag einer nachhaltigen Ressourcennutzung (85. UMK: TOP 50)**

Auf der 85. UMK wurde unter TOP 50 beschlossen, dass alle Gremien der UMK bis zur 87. UMK einen Überblick über ihre jeweilige Betroffenheit vorlegen. Nach einer ersten Prüfung und der Abfrage bei den Ausschüssen konnte die LAI der UMK-Geschäftsstelle mitteilen, dass am ehesten der anlagenbezogene Immissionsschutz, der verkehrsbezogene Immissionsschutz (z.B. Biokraftstoffe) und Fragen der Luftqualität von dem Thema Bioökonomie betroffen sind. Da Aspekte der Bioökonomie im Rahmen der üblichen Tätigkeiten der LAI behandelt werden, ist nach Auffassung der LAI die Einrichtung eines weiteren, auf Bioökonomie spezialisierten Ausschusses nicht notwendig.

**Des Weiteren wurde im Jahr 2016 folgender UMK-Auftrag bearbeitet:**

### **2.4 Einrichtung einer länderoffenen Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Bundes zum Thema „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30“ (85. UMK: TOP 42)**

Nach Fertigstellung des Gutachtens „Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen“ wurde auf der 131. Sitzung der LAI gemäß der Bitte der 85. UMK eine länderoffene Arbeitsgruppe eingerichtet. Die AG soll ausgehend von dem o.g. Gutachten Vorschläge für Gesetzesinitiativen und Maßnahmen erarbeiten. Die Arbeitsgruppe hat im Jahr 2016 dreimal getagt. Für die Bewertung rechtlicher Aspekte wird der RUV beteiligt. Ein Bericht wird voraussichtlich zur 133. Sitzung vorliegen.

### 3 **Schwerpunkthemen der LAI im Jahr 2016**

Von der LAI wurden im Jahr 2016 die folgenden Themen als Schwerpunkte behandelt:

#### 3.1 **Maßnahmen zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte**

In zahlreichen deutschen Städten werden die seit 2010 einzuhaltenden NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte überschritten. Eine Einhaltung ist nach den derzeit vorliegenden Prognosen selbst bis 2020 nicht überall erreichbar. Das hat nicht nur ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland, sondern auch Klagen von Bürgern und Umweltverbänden gegen einzelne Kommunen auf schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte zur Folge gehabt. Diesen Klagen wurde von den Verwaltungsgerichten – zuletzt vom VG Düsseldorf vom 04.10.2016, Az.: 3 K 7695/15 – durchweg stattgegeben. Die Beklagten wurden verurteilt, in die Luftreinhaltepläne weitergehende Maßnahmen zur NO<sub>2</sub>-Reduzierung aufzunehmen und umzusetzen.

Ursächlich für die NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen in Städten sind vorrangig Fahrzeuge mit Dieselmotor. Diese Problematik wird in der LAI schon seit langem bearbeitet, bekam aber durch den VW-Skandal und die auch bei anderen Fahrzeugherstellern aufgedeckten Manipulationen der Abgasreinigungssysteme von Diesel-Pkw im realen Betrieb auf der Straße eine neue Dimension. Die Modernisierung der Flotte in Richtung Euro-6-Diesel-Pkw kann damit nicht in dem erwarteten Maße zur kurz- oder mittelfristigen Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung beitragen.

Die LAI hat hierzu nicht nur den Bericht „Handlungsbedarf und -empfehlungen zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte“ für die UMK (s. Abschnitt 2.2) vorgelegt, sondern auch die Vorbereitung des Expertenworkshops und der Sonder-UMK zum Thema „Automobile Abgasemissionen minimieren, Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln, Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen“ inhaltlich begleitet. Zudem wurde ein umfangreicher Beschlussvorschlag in die 86. UMK eingebracht.

Aus Sicht der LAI reichen die durch das KBA bisher initiierten Software-Korrekturen an den betroffenen VW-Fahrzeugen nicht aus, um eine signifikante Verbesserung der Luftqualität zu erreichen. Da zahlreiche Fahrzeuge verschiedener Fahrzeughersteller betroffen sind, setzt sich die LAI für eine unabhängige Überwachung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen im realen Verkehr sowohl bei der Typgenehmigung als auch im Betrieb (Feldüberwachung) ein.

Es wurde auch auf die mittelfristig realisierbare Kennzeichnung besonders emissio-

onsarmer Fahrzeuge als verursachergerechte Maßnahme hingewiesen, die seitdem widersprüchlich in der Presse als „Blaue Plakette“ diskutiert wird. Dabei wurden in der LAI verschiedene Optionen diskutiert. Im Vordergrund stand die Frage, ob neue Plaketten bereits für Diesel-Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die Euro 6 einhalten oder nur für Fahrzeuge, die im realen Betrieb (RDE) die Grenzwerte maximal um den Faktor 2,1 oder weniger überschreiten, vorgesehen werden sollten.

Zu der Thematik „Sicherung der innerstädtischen Mobilität und Luftreinhaltung“ hat auch die Verkehrsministerkonferenz (VMK) auf ihrer Frühjahrssitzung 2016 eine länderoffene Arbeitsgruppe eingesetzt, um einen eigenen Bericht zu Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung ohne Beschränkungen des Kfz-Verkehrs zu erarbeiten. Dieser Arbeitsgruppe wurde von der LAI der Bericht „Handlungsbedarf und -empfehlungen zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte“ zugeleitet. Außerdem wurde seitens der LAI eine direkte Beteiligung an der Arbeitsgruppe angeboten, dieses Angebot ist aber nicht aufgegriffen worden.

*Behandelt in den Gremien:*

131. LAI TOP 7.1 / 130. LAI TOP 8.1 + 8.4 / 129. LAI TOP 7.1 / 128. LAI TOP 7.2 / 127. LAI TOP 7.5 / 86. UMK TOP 25 / Sonder-UMK 2016 / 85. UMK TOPs 33/34/35/37 / 84. UMK TOP 26

### **3.2 Bewertung von Bioaerosolen**

Zur 127. LAI-Sitzung im März 2014 legten die Ausschüsse LWV, RUV und AISV den endgültigen Leitfaden zur Ermittlung und Bewertung von Bioaerosol-Immissionen vor. Die LAI empfahl den Ländern die probeweise Anwendung des Leitfadens und bat den LWV, nach zwei Jahren einen Erfahrungsbericht vorzulegen. Dieser Bericht wurde auf der 132. LAI vorgestellt. Im Ergebnis hat sich der Leitfaden als wichtige Hilfe für den Vollzug bewährt und findet eine breite Anwendung bis hin zum Bundesverwaltungsgericht. Grundzüge des Leitfadens sollen auch in die neue TA Luft aufgenommen werden.

Im Rahmen der Umfrage geäußerte Änderungswünsche betrafen im Wesentlichen redaktionelle Klarstellungen. Der LWV wurde gebeten, den Leitfaden unter Beteiligung des AISV und des RUV weiterzuentwickeln und dabei die Vorschläge sowie die aktuell laufende Anpassung der TA Luft zu berücksichtigen.

*Behandelt in den Gremien:*

132. LAI TOP 7.1 / 131. LAI TOP 7.2 / 127. LAI TOP 7.1 / 126. LAI TOP 9.2 / 125. LAI TOP 11.1



### 3.3 28. BImSchV – Umsetzung und Vollzug (Marktüberwachung)

Zu Fragen der Marktüberwachung im Rahmen des Vollzugs der derzeitigen 28. BImSchV fanden mehrere Fachgespräche mit Vertretern aus Bundesländern, LWV und RUV statt. 2016 wurde zur weiteren Konkretisierung des 2015 erarbeiteten und veröffentlichten Marktüberwachungskonzepts ein Marktüberwachungsprogramm entwickelt und von der LAI beschlossen. Beide gelten bis zur Umsetzung der künftigen Anforderungen der EU-Verordnung für nicht straßengebundene bewegliche Maschinen (Non-Road Mobile Machinery - NRMM) in deutsches Recht.

Die NRMM-Verordnung 2016/1628 vom 14. September 2016 trat am 01.01.2017 in Kraft und gilt unmittelbar. Ergänzend dazu soll eine Novellierung der 28. BImSchV hinsichtlich der Zuständigkeiten und der Bußgeldvorschriften erfolgen. Wie diese effektiv ausgestaltet werden kann, sollte vom LWV unter Beteiligung des Ausschusses RUV aufgezeigt werden. Dabei wurden zentrale, dezentrale und arbeitsteilige Lösungsansätze diskutiert. Eine zentrale Marktüberwachung durch den Bund ist wegen der rechtlichen Zuständigkeit der Länder nicht möglich. Alternativ wurden zwei Arten der Aufgabenverteilung herausgearbeitet: Bei einer horizontalen Aufteilung liegt die Marktüberwachung für Maschinen mit weitergehenden Genehmigungserfordernissen (wie für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, für Schienenfahrzeuge und Binnenschiffe) zentral und vollständig bei den jeweiligen Genehmigungsbehörden und die Zuständigkeit für die übrigen Maschinen und Geräte bei den Ländern, die dann untereinander Schwerpunkte setzen können. Bei einer vertikalen Aufgabenverteilung werden für alle mobilen Maschinen und Geräte bestimmte Aufgaben wie Typengenehmigung und Laborprüfung (z.B. Abgasmessungen) zentral, z.B. durch das KBA, übernommen, während die vor-Ort-Kontrolle durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden durchgeführt wird.

Aufgrund des weiterhin hohen Diskussionsbedarfs beauftragte die LAI erneut ihre Ausschüsse LWV und RUV mit der Erstellung eines Konzepts für eine effiziente Marktüberwachung, das konsensfähig ist und in die Novellierung der 28. BImSchV einfließen kann.

*Behandelt in den Gremien:*

132. LAI TOP 7.2 / 131. LAI TOP 7.3 / 130. LAI TOP 8.2 + 8.3 / 129. LAI TOP 7.4 / 128. LAI TOP 7.3 / 85. UMK TOP 36

### 3.4 Überarbeitung der LAI-Hinweise zum Schallimmissionsschutz bei Windkraftanlagen

Schallausbreitungsuntersuchungen an Windenergieanlagen aus Nordrhein-Westfalen deuten darauf hin, dass das in den „LAI-Hinweisen zum Schallimmissionsschutz bei Windenergieanlagen“ empfohlene Prognoseverfahren aus dem Jahre 2005 die Geräuschimmissionen unterschätzt, da es die Besonderheiten der Schallausbreitung bei hohen Quellen nicht ausreichend abbildet.

Ein ad-hoc-Arbeitskreis wurde daher 2015 beauftragt, die LAI-Hinweise zu überprüfen und ggfs. fortzuschreiben. Der ad-hoc-Arbeitskreis hat daraufhin einen Entwurf der überarbeiteten Hinweise vorgelegt, der das vom Normenausschuss Akustik, Lärminderung und Schwingungstechnik (NALS) erarbeitete Interimsverfahren als Prognoseverfahren verwendet.

Das neu vorgeschlagene Verfahren kann zu höheren Immissionswerten führen. Die Windenergieverbände wie auch einige Bundesländer hielten die vorhandene Datengrundlage für eine Umstellung des Prognoseverfahrens nicht für ausreichend und sahen noch weiteren Prüfbedarf. Die LAI nahm den Entwurf der LAI-Hinweise zur Kenntnis und bat die Länder, in denen noch Messungen durchgeführt werden, dem NALS die Ergebnisse für die Überprüfung seines Berechnungsverfahren zur Verfügung zu stellen. Darauf aufbauend soll die Arbeit an den LAI-Hinweisen vom PhysE fortgeführt werden. Angestrebt wird ein Abschluss bis zur 133. LAI.

Behandelt in den Gremien:

132. LAI TOP 9.1 / 131. LAI TOP 9.1 / 130. LAI TOP 10.3

### 3.5 Auslegungshinweise zur Sportanlagenlärmschutzverordnung

Aufgrund der gerade in wachsenden Städten zunehmenden Konflikte zwischen dem Interesse an der Ausübung von Sport bzw. der Durchführung von Sportveranstaltungen einerseits und dem Schutz der Nachbarschaft vor Sportlärm andererseits wurden von der LAI Auslegungshinweise zur Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) erarbeitet. In diesen Prozess wurden auch die Sportverbände wie der Deutsche Fußballbund oder der Deutsche Sportbund einbezogen. Vom PhysE wurde zur 131. LAI ein mit dem RUV abgestimmter Entwurf für die Auslegungshinweise vorgelegt. Die LAI hat dem Entwurf zugestimmt und den Ländern zur Anwendung empfohlen. Von einer allgemeinen Veröffentlichung auf der LAI-Homepage wurde abgesehen, um Missverständnisse im Prozess der gerade laufenden Novellierung

der 18. BImSchV zu vermeiden.

In den Auslegungshinweisen finden sich Erläuterungen u.a. zu folgenden Aspekten: Anlagen zum Schul- und Hochschulsport, Sportveranstaltungen von herausragender Bedeutung, laute Ereignissen an Wochenenden, Anwendung des Irrelevanzkriteriums, Ruhezeiten, Altanlagenbonus oder auch zum Verhältnis zum Bauplanungsrecht – insbesondere zur Frage der heranrückenden Wohnbebauung.

Behandelt in den Gremien:

131. LAI TOP 9.2 / 130. LAI TOP 10.2 / 129. LAI TOP 9.5

### **3.6 Vollzug des Ventilierungsverbotes und der Zulassung von Ausnahmen bei Binnentankschiffen nach §§ 5 und 11 der 20. BImSchV**

Gemäß der 20. BImSchV müssen Binnentankschiffe die Restdämpfe ihres Kraftstoffes solange zurückhalten, bis sie entweder in ein Tanklager zurückgependelt oder einer Abgasreinigung zugeführt werden können. In Einzelfällen sind Ausnahmen gemäß § 11 der 20. BImSchV möglich. Eine Studie des UBA aus dem Jahr 2014 belegte jedoch, dass es in Deutschland für Binnentankschiffe hierzu an Anlagen mangelt, so dass Restdämpfe vielfach und meist ohne Ausnahmegenehmigung aus den Tanks in die Atmosphäre ventiliert und damit Kohlenwasserstoffe emittiert werden. Das Ventilierungsverbot der 20. BImSchV kann wegen der fehlenden Infrastruktur derzeit nicht im Vollzug angewendet werden; die auf besondere Einzelfälle zugeschnittene Ausnahmeregelung des § 11 der 20. BImSchV stellt insofern kein sinnvolles Korrektiv dar.

Der AISV und der RUV wurden laut Beschluss der 129. LAI gebeten, unter Hinzuziehung des UBA-Berichtes wirksame Instrumente und Maßnahmen zur Begrenzung der Ventilierungsvorgänge und zur Umsetzung des Ventilierungsverbots der 20. BImSchV, u.a. auch hinsichtlich der Überwachung der Schiffe zu erarbeiten. Als Lösung des Problems wurde im Bericht des UBA von 2014 eine Kombination aus stationären mit mobilen Abgasreinigungsanlagen gesehen, wovon sich eine stationäre Anlage damals bereits in Planung befand und mobile Anlagen im Probebetrieb getestet wurden. Nach dem auf der 132. LAI vorgetragenen Sachstand stehen jedoch weiterhin keine allgemein zugänglichen Anlagen für die Binnentankschiffe zur Entgasung zur Verfügung. Weitere Lösungsansätze soll ein neues UBA-Gutachten liefern, das jedoch erst seit August 2016 vorliegt und noch nicht vom AISV ausgewertet werden konnte. Der AISV und der RUV wurden daher gebeten, ihre Schlussfolgerungen auf der 134. LAI zu präsentieren.

Behandelt in den Gremien:

132. LAI TOP 8.1 / 131. LAI TOP 8.3 / 129. LAI TOP 10.3

### **3.7 Abstand zu Störfallanlagen: Verhältnis der 50. BImSchV zu § 3 der 12. BImSchV**

Gemäß § 50 BImSchG wird im Sinne eines planerischen Vorsorgeprinzips gefordert, dass im Rahmen der Bauleitplanung Nutzungsflächen so einander zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen und Auswirkungen von schweren Unfällen auf dort näher bezeichnete Schutzobjekte so weit wie möglich vermieden werden. Das daraus resultierende Trennungsgebot bzw. die Bestimmung des notwendigen Abstands, z.B. von Wohngebieten zu Anlagen im Zusammenhang mit einem Betriebsbereich, erfordert in der Praxis eine Einzelfalluntersuchung der möglichen Störfallauswirkungen.

In einem Arbeitskreis von Vertretern des RUV und des AISV wurde das Zusammenwirken von § 3 Abs. 3 der 12. BImSchV (als Konkretisierung der anlagenbezogenen Betreiberpflicht nach § 5 BImSchG) einerseits und die planungsrechtlichen Anforderungen des § 50 BImSchG andererseits analysiert, um Empfehlungen für Planungs- und Genehmigungsverfahren abzuleiten. Festgestellt wurde, dass § 3 Abs. 3 der 12. BImSchV als Konkretisierung der Schutzpflicht nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG klar vom planerischen Trennungsgebot des § 50 BImSchG zu unterscheiden ist. Hinsichtlich der Bewertung der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen nach § 3 Abs. 3 der 12. BImSchV sollte der RUV eine Methodik erarbeiten, und der AISV Fallbeispiele aus den Ländern zusammenstellen. Dies ist erfolgt.

Da die vom Arbeitskreis behandelte Rechtsproblematik nun jedoch mit der Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie in deutsches Recht und der Schaffung einer Legaldefinition des „angemessenen Abstands“ so nicht mehr gegeben ist, hat der Arbeitskreis seine Arbeit mit einem Zwischenergebnis abgeschlossen. Die im AK erarbeiteten Ergebnisse werden in die künftige Arbeit der neuen Arbeitsgruppe zur Erstellung einer TA Abstand einfließen.

Behandelt in den Gremien:

132.LAI TOP 10.1 / 131. LAI TOP 10.1

## 4 UMK-Umlaufbeschlüsse aus der LAI

### UMK-Umlaufverfahren 02/2016 – LAI Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen. Hier: Anhang 2 – Empfehlungen zur Ermittlung, Beurteilung und Minderung der Blendwirkung von großflächigen Freiflächen Photovoltaikanlagen im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren (Stand 03.11.2015)

1. Die UMK nimmt die LAI-Empfehlungen zur Beurteilung der Blendwirkung von Photovoltaikanlagen in der Fassung vom 03.11.2015 als Anhang 2 der LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen zustimmend zu Kenntnis und empfiehlt sie zur Anwendung.
2. Die UMK stimmt einer Veröffentlichung der vollständigen Hinweise inklusive des Anhangs 2 durch die LAI zu.

### UMK-Umlaufverfahren 03/2016 – Vollzugsempfehlung Formaldehyd (Stand 09.12.2015)

Die UMK nimmt die Vollzugsempfehlung Formaldehyd in der Fassung vom 09.12.2015 zur Kenntnis und stimmt einer Veröffentlichung durch die LAI zu.

### UMK-Umlaufverfahren 13/2016 – Jahresbericht 2015 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)

Die Umweltministerkonferenz nimmt den Jahresbericht 2015 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Kenntnis und stimmt dessen Veröffentlichung auf der Homepage der LAI zu.

### UMK-Umlaufverfahren 22/2016 – Kennzeichnung emissionsarmer Baumaschinen

1. Die Umweltministerkonferenz begrüßt, dass die auf der 83. Umweltministerkonferenz beschlossenen Empfehlungen zum Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei öffentlichen Ausschreibungen und in Gebieten mit hoher Feinstaubbelastung zunehmend zur Anwendung kommen.
2. Die Umweltministerkonferenz bekräftigt, dass eine wirksame Überwachung der emissionsseitigen Vorgaben beim Einsatz von Baumaschinen eine wichtige Voraussetzung ist, um die angestrebte Minderung der Schadstoffemissionen von Baumaschinen in der täglichen Praxis auch wirklich zu erreichen. Eine Kennzeichnung emissionsarmer Baumaschinen wird diese wesentlich erleichtern.
3. Die Umweltministerkonferenz nimmt hierzu den von der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz vorgelegten Berichtsentwurf zu den rechtlichen Voraussetzungen für eine bundesweit einheitliche Kennzeichnung emissionsarmer Baumaschinen zu Kenntnis. Sie betrachtet das in dem Bericht vorgelegte Plakettensystem und

die Zuordnung zur jeweiligen Emissionsstufe als gute Grundlage, um emissionsarme Baumaschinen einheitlich zu kennzeichnen.

### **UMK-Umlaufverfahren 29/2016 – Durchführungsbestimmungen – Ringversuche zur Ermittlung von Geruchsemissionen (Stoffbereich 0)**

Die Amtschefkonferenz nimmt die „Durchführungsbestimmungen – Ringversuche zur Ermittlung von Geruchsemissionen (Stoffbereich 0)“ vom 13.04.2016 zur Kenntnis und stimmt einer Veröffentlichung auf der LAI-Homepage zu.

## **5 Veröffentlichungen der LAI**

Folgende Publikationen sind im Berichtszeitraum veröffentlicht worden und können im Internet unter <http://www.lai-immissionsschutz.de/servlet/is/7017/> heruntergeladen werden:

- Jahresbericht 2015 der LAI
- Vollzugsempfehlung Formaldehyd
- LAI-Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen: Anhang 2 – Empfehlungen zur Ermittlung, Beurteilung und Minderung der Blendwirkung von großflächigen-Photovoltaikanlagen im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren (Stand 03.11.2015)
- Handlungsbedarf und -empfehlungen zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte
- Durchführungsbestimmungen – Ringversuche zur Ermittlung von Geruchsemissionen (Stoffbereich 0)

## **6 Themen der Sitzungen 2017**

Voraussichtlich werden auf den Sitzungen der LAI im Jahre 2017 u. a. folgende Themen beraten:

- LAI-Hinweise zum Schallimmissionsschutz bei Windkraftanlagen
- Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30
- Bewertung von Bioaerosolen
- NRMM-Verordnung
- Schlussfolgerungen hinsichtlich des Ventilierungsverbots bei Binnentankschiffen
- Ausnahmegenehmigung für Kraftstoffe nach § 16 der 10. BImSchV
- Verwaltungsvereinbarung zur Entsendung von Experten nach Sevilla
- Unterstützung des DIN/VDI-Normenausschusses Akustik, Lärminderung und Schwingungstechnik