

INFORMATIONEN ZUR UMWELTPOLITIK

200

Verkehrslärmschutz: ES darf ein bisschen verbindlicher sein

Überlegungen und Wünsche für
die künftige Rechtsentwicklung im
Verkehrslärmschutzrecht

Werner Hochreiter



WIEN

Verkehrslärmschutz: ES darf ein bisschen verbindlicher sein

**Überlegungen und Wünsche für die künftige
Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht**

Werner Hochreiter

Autor: Werner Hochreiter (AK Wien)

Bearbeitung/Layout: Sabrina Pochop (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22
Telefon: +431 / 501 65 12401
E-Mail: uv@akwien.at

Zitiervorschlag: *Hochreiter, Werner* (2019): Verkehrslärmschutz: ES darf ein bisschen verbindlicher sein – Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht
In: Informationen zur Umweltpolitik, 200.
Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien.

Stand: Dezember 2019

*Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22*

Druck: Eigenvervielfältigung; Verlags- und Herstellort: Wien

ISBN: 978-3-7063-0793-2

VORWORT

Die Frage, wo Österreich in Sachen „Schutz vor Verkehrslärm“ steht und wohin es gehen sollte, ist gar nicht leicht zu beantworten. Im soeben erschienenen AK-Wohlstandsbericht 2019 haben wir ein „durchschnittlich“¹ vergeben. Viel zu selten wird aus der Perspektive des Souveräns – das ist das Volk bzw. sind das die in den Nationalrat gewählten Abgeordneten – gefragt, ob es Veränderungs- und Weiterentwicklungsbedarf gibt, vor allem ob solcher für die rechtlichen Rahmenbedingungen besteht. „Stille Nacht – Wo es in Österreich an Verkehrslärmschutz fehlt und welche Auswirkungen Lärm auf die Gesundheit hat“ titelte die Ausgabe 4/2018 der Zeitschrift *Wirtschaft & Umwelt* mit ebendiesem Schwerpunkt².

Insofern gebührt als erstes Christoph Lechner/Amt der Tiroler Landesregierung Dank, der als Präsident des Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung mich eingeladen und ermuntert hat, auf der Jubiläumsveranstaltung des ÖAL am 21. März 2018 dazu einige Überlegungen vorzutragen. Österreichisches Verkehrslärmschutzrecht – das hat die Arbeit an diesem Beitrag erhärtet – entsteht vielfach eben nicht nach einer gründlichen Debatte mit allen Betroffenengruppen, sondern zeichnet sich durch viel Anlassgesetzgebung aus, der genau dieser Makel anhaftet, dass die gebotene Debatte nicht stattgefunden hat. Insofern verbinde ich mit diesem Beitrag schon die Hoffnung, dass es Gelegenheit gibt, über die gefundenen Ergebnisse offen und ergebnisorientiert weiterzusprechen. Dass die Zeit für einen Wandel in der Diskussionskultur reif ist, daran sollte eigentlich kein Zweifel mehr bestehen. Ebenso, dass die Herausforderungen, die eher zu- als abnehmen werden, nur mit Mut zu neuen Wegen bewältigbar sein werden und, dass man sich aktiv um die nötige Akzeptanz aus der Sicht der Betroffenengruppen bemühen muss. Die Diskussion muss aber nicht nur beteiligungsorientiert, sondern gleichzeitig auch interdisziplinär geführt werden und braucht auch politisch vorgegebene Ziele. Es macht schon Eindruck, wenn die LeiterInnen des „Arbeitsrings Lärm der Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.“ – interdisziplinär – auf die letzte Legislaturperiode zurückblicken und evaluieren, was aus den Vorhaben der Deutschen Bundesregierung geworden und was weiter zu tun sei³.

Besonderer Dank gebührt auch Rechtsanwalt Heinrich Vana/Wien, der mich als Erster auf das Phänomen der Mindeststandard-Entscheidungspraxis und seine Bedeutung aufmerksam⁴ gemacht hat, um welches der erste Teil des Beitrags zentral kreist.

Weiters bedanke ich mich auch bei Christian Popp/Lärmkontor Hamburg und Rechtsanwältin Michéle John/Hamburg für ihre wertvollen Tipps zur deutschen Rechtslage. Ganz besonders danke ich Rechtsanwalt Dominik Kupfer/Freiburg, der meine Ausführungen zur deutschen Rechtslage nochmals durchgesehen und mir noch weiter vertiefende Hinweise gegeben hat.

¹ Diese Einschätzung hat nur peripher mit der Tatsache zu tun, dass die Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Personen sich seit 2013 mehr als verdoppelt haben soll; hier scheint es eher um methodische Klärungsbedarf zu gehen. Vor allem entspringt sie dem Vergleich mit der Situation und den Dynamiken in der Schweiz und in Deutschland, und sie reflektiert gleichermaßen die kaum wahrnehmbare Dynamik zu Verbesserungen vor allem auf der Bundesebene in Österreich.

² Vgl. <http://www.ak-umwelt.at/?issue=2018-04> sowie den Beitrag <https://awblog.at/verkehrslaermschutz-im-domroeschenschlaf/>

³ Heinecke-Schmitt - Jäcker-Cüppers – Schreckenber, Bewertung der staatlichen Lärmschutzpolitik anlässlich der neuen Legislaturperiode des Bundes, *Akustik Journal* 2018/01 S. 7 – <https://www.dega-akustik.de/publikationen/akustik-journal/>

⁴ Vana, „Was recht is', is' recht, doch was z'viel is', is' z'viel, ...“ Stand der Auseinandersetzung zur SchIV, Beitrag zur Umwelthanwältkonferenz 2014 29. Jänner 2014 in Retz – http://www.vana.cc/data_all/Vortrag29012014.pdf

Besonderen Dank schulde ich Urs Walker/BAFU Bern für die zahlreichen Hinweise, mit denen ich Einblick in das Lärmschutzrecht der Schweiz gewonnen habe. Spezieller Dank gilt Nina Mahler/BAFU Bern, welche die Auswertungen angefertigt hat, die im zweiten Teil erörtert werden.

Und schlussendlich will ich nicht versäumen, mich bei Helfried Gartner/BMNT und Roman Ortner/UBA Wien für die zahlreichen Gespräche zu bedanken, mit denen sie geduldig dem „Juristen“ Einblick in die lärmtechnischen Belange gegeben und „auf die Sprünge geholfen“ haben. Ohne diese Gespräche hätte ich diesen Beitrag nicht verfassen können. Dieser Dank steht aber auch stellvertretend für viele weitere engagierte Personen im ÖAL, die ich alle nicht namentlich nennen kann.

Zuletzt danke ich noch meiner Kollegin Sabrina Pochop für Lektorat und ihre „ordnende Hand“, mit der diese Publikation möglich geworden ist.

Was die berechtigte Frage nach der Aktualität des Beitrags anlangt, kann ich getrost Entwarnung geben. Die im ersten Teil geäußerte Befürchtung, dass die Höchstgerichte nicht weiter an der Mindeststandardjudikatur festhalten könnten, hat sich – dem Himmel sei Dank – nicht bewahrheitet, wie die letzten Erkenntnisse des VfGH und des VwGH zur Dritten Piste⁵ zeigen. Eher an Aktualität gewonnen haben die von mir ausgewählten Hinweise, was den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung anlangt. Die von mir zitierten Studien waren zwar zeitbedingt nicht mehr Entscheidungsgrundlage für die im Oktober 2018 veröffentlichten WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für Europa⁶, weil diese Studien später erschienen sind, aber ihre Ergebnisse liegen vollinhaltlich auf der Linie der WHO-Leitlinien. Besonders groß ist der Reformbedarf bei den Grenzwerten für Eisenbahnlärm, worauf der Umweltmediziner Peter Lercher schon eindringlich hingewiesen hat⁷.

Werner Hochreiter (AK Wien)

Wien, im Dezember 2019

⁵ Dritte Piste Flughafen Wien: VfGH lehnt Behandlung der Beschwerde von Bürgerinitiativen ab – Beschluss vom 4. Oktober 2018 E 1818/2018-18 – https://www.vfgh.gv.at/medien/3_Piste_Flughafen_Wien_VfGH_lehnt_Behandlung_der_Be.de.php; VwGH lehnt Revisionen gegen die Genehmigung der Dritten Piste am Flughafen Wien ab – Erkenntnis vom 6. März 2019 Ro 2018/03/0031 bis 0038, Ro 2019/03/0007 bis 0009-6 – https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Vwgh&Dokumentnummer=JVT_2018030031_20190306J00

⁶ <http://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-euro-pean-region>

⁷ Lercher, Gesundheitliche Auswirkungen chronischer Verkehrslärmbelastungen – Straße und Schiene, Newsletter „Umwelt & Verkehr – Fakten und Positionen“ Hrsg. Arbeiterkammer Wien 2018 – https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/ppresolver?id=AC13778381_2018_4

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	3
Inhaltsverzeichnis	5
1 Vorbemerkung	7
2 Ausgewogene Lösungen für steigenden Mobilitätsbedarf und mehr Umweltgerechtigkeit	9
3 Was wären Eckpunkte für eine ambitionierte Lärmschutzpolitik?	13
4 Am Weg zu einem modernen Verkehrslärmschutzrecht? – I	15
4.1 Die „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ gemäß UVP-G	15
4.1.1 Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung 1993	15
4.1.2 Exkurs: parlamentarische EntschlieÙung Verkehrslärm vom 17. Juni 1993	15
4.1.3 UVP-G-Novelle 1996	17
4.1.4 LFG-Novelle sowie UVP-G-Novelle 2006	18
4.1.5 UVP-G-Novelle 2012	18
4.1.6 VwGH Mittlern und VfGH Koralm	19
4.1.7 Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung 2012	19
4.1.8 BundesstraÙen-Lärmimmissionsschutzverordnung 2014	20
4.1.9 BStG-Novelle 2017	22
4.2 Kritischer Kommentar zum Werdegang	25
4.2.1 Der Weg einer „Verordnung“ ist richtig ...	25
4.2.2 Allerdings: Die Gesetzeslage zeigt kein ausreichend determiniertes Schutzniveau	26
4.2.3 Zum Vergleich: „Verkehrslärm“ im Schweizer Umweltschutzgesetz	27
4.2.4 Anlässlich LuLärmIV wie BStLärmIV hätte man Schutzniveau & Konzept eingehend erörtern müssen	28
4.2.5 Die UVP-G-Novelle 2012 war ein „Kahlschlag“	29
4.3 Außerdem: Abgeltung von erheblichen Wertminderungen fehlt	30
4.3.1 Deutschland – § 74 und 75 des deutschen BVwVfG	30
4.3.2 Schweiz – Judikatur des Bundesgerichts	36
4.3.3 Europäische Menschenrechtskonvention – Judikatur des EGMR	37
4.4 Kritisches zur Judikatur des Verfassungsgerichtshofes	38
4.5 Ergebnisoffene Evaluation der Mindeststandard-Entscheidungspraxis nötig	40
4.5.1 Neuste Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigen	41
4.5.2 Man sollte sich auch um Akzeptanz bemühen	43

4.6	Wunsch Nr. 1 ist ... eine Evaluation der Mindeststandard-Entscheidungspraxis	44
5	Dabei ist das Problem noch größer als in den Aktionsplänen ausgewiesen!	45
5.1	Wie gut bildet die END das Problem ab? Gesamtlärmerhebung als Ziel!	45
5.2	Und die Probleme werden sich in Zukunft eher verstärken – was aus den Megatrends folgt	50
5.3	Wunsch Nr. 2 ist ... eine flächendeckende Erhebung der Lärmbetroffenen unabhängig von den Verkehrszahlen	51
6	Am Weg zu einem modernen Verkehrslärmschutzrecht? – II	53
6.1	Raus aus allen raumordnungsrechtlichen Bindungen ...	53
6.2	Gibt es genügend klare Vorschriften zu Raumordnung und Bestandsanierung?	54
6.2.1	Bestandsanierung in der Schweiz läuft förmlich	56
6.2.2	Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen – Schweiz, Deutschland und Österreich im Vergleich	57
6.2.3	Verkehrslärmschutz durch Straßenpolizei – Bestandsanierung in Deutschland	58
6.3	Kritischer Kommentar zur Bestandsanierung in Österreich	62
6.4	Zudem braucht es eine Evaluation der Lärmschutzfensterförderung ...	65
6.5	... und ein Hot-Spot-Sanierungsprogramm	67
6.5.1	Dazu ein Beispiel aus lärminfo.at:	67
6.5.2	... dessen Analyse höchst Erstaunliches zutage fördert: Wenn Behörden aus gesetzlichen Regeln „totes Recht“ machen ...	69
6.5.3	Ablöse ist möglich, wenn die Grundstücksnutzung unzumutbar beeinträchtigt ist	71
6.5.4	Die Autobahn ist zu uns gekommen	73
6.5.5	Was dazu zu sagen ist	75
6.5.6	Gesetzgeberisches Sondergeschenk?	76
6.6	Wunsch Nr. 3 ist ... dass es Impulse für die Bestandsanierung in Österreich gibt	77
7	Zusammenfassung und Fazit: Für künftige Herausforderungen gut gerüstet?	79
Anhang 1	Gutachten: Die Autobahn ist zu uns gekommen	83
Anhang 2	Beschluss der 149. Hauptversammlung der BAK vom 23. November 2011: Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit beim Verkehrslärmschutz	153
Anhang 3	Konzeptpapier Lärmschutz Bundesstraßen – aus Anlass des Entwurfes vom Juni 2014 für eine Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung	159
	Abbildungsverzeichnis	179
	Informationen zur Umweltpolitik	180

1 VORBEMERKUNG

Die kürzlich erfolgte Evaluation der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird wohl nicht zu einem Vorstoß der EU-Kommission für strengere Regeln und entsprechendem Anpassungsbedarf in der österreichischen Umgebungslärmgesetzgebung führen. Selbiges Signal geht von den Erkenntnissen des Verfassungsgerichtshofes u. a. zur BStLärmIV sowie zur Dritten Piste aus. Das entbindet aber nicht davon, dass man sich immer wieder fragen sollte, ob es Veränderungs- und Weiterentwicklungsbedarf gibt. Verschiedenen Beobachtungen soll in diesem Sinne nachgegangen werden.

Der folgende Beitrag ist eine überarbeitete, um Details und Nachweise umfassend ergänzte Fassung eines gleichnamigen Referats bei der Fachtagung "Wie laut darf ES sein?" am 21. März 2018 anlässlich des 60-jährigen Jubiläums der Gründung des Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung (ÖAL)¹. Redaktionsschluss war Ende März 2018.

¹ <https://www.oedal.at/rueckblick/2018/fachtagung-2018>

2 AUSGEWOGENE LÖSUNGEN FÜR STEIGENDEN MOBILITÄTSBEDARF UND MEHR UMWELTGERECHTIGKEIT

Die Frage, wo Österreich in Sachen „Schutz vor Verkehrslärm“ steht und wohin es denn gehen sollte, ist gar nicht leicht zu beantworten. Viel zu selten wird gefragt, ob es Veränderungs- und Weiterentwicklungsbedarf gibt, vor allem ob solcher für die rechtlichen Rahmenbedingungen besteht.

Interessante Einblicke bietet beispielsweise eine 2014 erschienene Arbeit, die Grundlagen für eine Modernisierung d.h. eine den Präventionsgedanken fördernde Ausrichtung der Entschädigungspraxis für Verkehrslärm in der Schweiz ermittelt und dabei einen vollständigen Überblick über das Schweizer Verkehrslärmrecht gibt⁹. Ein 2016 erschienenes Handbuch¹⁰ gibt einen ebenso anschaulichen Einblick in das deutsche Lärmschutzrecht und die geübte Praxis und spart nicht mit Überlegungen, welche rechtlichen Verbesserungen in der Bestandsanierung wünschenswert wären. Ähnlich Motiviertes, und zwar über das Handbuch Umgebungslärm¹¹ hinaus würde man sich für Österreich wünschen.

In der öffentlichen Debatte finden oft diejenigen leichter Gehör, die nach weniger Regulierung rufen. So war es auch nach den beiden Aufsehen erregenden Dritte-Piste-Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) wie des Verfassungsgerichtshofes (VfGH) zu beobachten. Wenn in der öffentlichen Debatte die Wogen hochgehen, weil maßgebliche Wirtschaftsvertreter meinen, dass „nichts mehr gehe“¹², so schrillen auch aus einer ArbeitnehmerInnenperspektive die Alarmglocken. Denn als Interessensvertretung treten die Arbeiterkammern natürlich für eine **moderne Verkehrsinfrastruktur** und ihre Weiterentwicklung ein – einerseits in Kenntnis der **Mobilitätsbedürfnisse ihrer Mitglieder** und andererseits, um **den Unternehmen bestmögliche Standortbedingungen** zu bieten.

Umweltqualität und Lärmschutz sind aber auch wichtige Teilaspekte in einem umfassenden Verständnis von **Lebensqualität und Wohlstand**. Und so entsteht ein Spannungsverhältnis, das nach ausgewogenen Stellungnahmen in den Begutachtungsverfahren verlangt. Das ist manchmal nicht einfach, denn die laut vorgetragenen, vermeintlich einfachen Antworten finden oft viel leichter Gehör.

Wenn Anfragen von Betroffenen einlangen, stellt sich zunächst die Frage der **Einzelfallgerechtigkeit**. Aber selbstverständlich eröffnet das auch neue Blicke auf das dahinterstehende System des Verkehrslärmschutzes und seine Wirkungen. Was sind Inhalte dieser Anfragen?

- Lärmschutz an einer vielbefahrenen Gemeindestraße – *Gibt es da was? Wenn ja wo?*

⁹ Gossweiler, Entschädigungen für Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen – Elemente für die Neuordnung durch den Gesetzgeber, Zürich 2014.

¹⁰ Popp et al., Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016.

¹¹ Gratt – Doppler – Bergthaler et al., Handbuch Umgebungslärm – Minderung und Ruhevorsorge, BMLFUW 2007 – http://www.laerminfo.at/service/laermpublikationen/hb_umgebungslaerm.html; dabei waren die Autoren des anlässlich der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellten Handbuchs Umgebungslärm sichtlich bemüht, eine breite Sammlung an Möglichkeiten und Lösungen – vor allem an die kommunale Planungspraxis gerichtet – informativ aufzubereiten; der nötige selbstkritische Blick auf den Rechtsbestand und die gängige Praxis und insbesondere die Hindernisse war offenkundig aber nicht Zweck des Vorhabens.

¹² <https://www.awblog.at/uvp-verfahren-nichts-geht-mehr-wohin-sollte-es-denn-gehen/> bzw. Hochreiter, Nichts geht mehr – wohin sollte es denn gehen?, in Zeitschrift Wirtschaft & Umwelt 2/2017 S. 10 – <http://www.ak-umwelt.at/?issue=2017-02>

- *Die Nachbargemeinde bekommt im Zuge einer Streckenerüchtigung auf durchgehend zwei Gleise Lärmschutzwände von der ÖBB bezahlt, wir müssen aber dazuzahlen, weil bei uns schon ein zweites Gleis da war – kann das stimmen?*
- Wohn-Neu-Erschließung auf der grünen Wiese und nun ist es laut von der U-Bahn her, die schon vorher da war – *Wieso gibt es für uns keine Lärmschutzwände?*
- Mieterin wünscht den Einbau eines geförderten Lärmschutzfensters, aber der Vermieter will das nicht – *Kann man da nix machen?*
- *Die Autobahn ist schon vor Jahren zu uns gekommen und es ist schwer auszuhalten – wir wollen endlich Schutz bzw. wollen oft nur mehr einfach weg – aber alle öffentlichen Stellen sagen, da ist nicht mehr möglich. Kann das wahr sein?*

Vor kurzem hat es *Petra Pinzler*, eine namhafte deutsche Journalistin in einem Kommentar in deutschen Zeit¹³ auf den Punkt gebracht: „*Sauberes Wasser darf kein Privileg der Reichen sein: Mehr Gerechtigkeit hat die große Koalition versprochen. Wenn sie es wirklich ernst meint, muss sie bei der Umweltgerechtigkeit anfangen. Das würde viele Probleme lösen.*“ Wer wenig besitzt, könne sich seltener eine saubere Umwelt und damit ein gesundes Leben leisten. Umweltpolitik dürfe man nicht bloß als lästige Pflicht sehen, die Geld koste. Mehr **Umweltgerechtigkeit** nütze Menschen, denen es nicht so gut geht, so *Pinzler*.

Diese Sichtweise bewegt auch aus dem Blickwinkel einer ArbeitnehmerInnenvertretung: Und sie gilt natürlich auch bezogen auf das Ruhe- und Erholungsbedürfnis beim Wohnen. Auch das darf keine Frage des Geldes sein. Freilich würde eine soziodemografische Auswertung der gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (END)¹⁴ erhobenen Lärmbetroffenendaten für Österreich vermutlich nicht ergeben, dass dort, wo es laut ist, sich die gleiche Vermögens-, Einkommensverteilung, Verteilung nach Bildung und Schichtzugehörigkeit wie auch sonst wo findet. Es mag sein, dass die Situation in Österreich in diesen Punkten noch nicht so besorgniserregend ist, weil das ja langfristige Trends betrifft. Aber dass es auch bei uns so eine **negative Dynamik** gibt, **dass Menschen mit weniger Einkommen tendenziell in lärmigere, weil billigere Wohnlagen ziehen**, das darf man schon vermuten.

Wenn im politischen Diskurs, um Forderungen nach strengeren Lärmschutzvorgaben abzuwehren, von Betreiber- wie Behördenseite oder den politisch Verantwortlichen gerne das **Klischee bemüht wird, dass Leute zuerst das billige Wohnung suchen und dann sich – zu Unrecht – über den Lärm beschweren**, dann sei dem die Frage gegenübergestellt, ob Politik, Gebietskörperschaften, Gesetz und Vollzugspraxis im Lärmschutz in Österreich **einen wirklich so uneingeschränkt „guten Job machen“**. Oder ist es manchmal doch nicht zu viel, was dem einzelnen Betroffenen **zuge- mutet wird**. Hier hat man es ja immer mit dem Staat zu tun, der in vielfältigen Rollen tätig wird – als Bundes- und Landesbehörde und als Gemeinde, als Betreiber. Man spricht hier immer wieder gerne vom **Gewährleistungsstaat**, der im Zusammenwirken ein gutes Qualitätslevel gewährleiste. Man denke zum Vergleich z.B. nur an das Level in der Gesundheitsversorgung und Sozialversicherung. Was zeigt sich da im Lärmschutz?

- **Passt das Level im Lärmschutz?**
- Passt die Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern? Sowohl was die Gesetzgebung als auch den Vollzug betrifft, wobei da nicht nur an die Planung und Errichtung von neuer Infrastruktur, sondern auch die Betriebsphase darnach zu denken ist?

¹³ *Petra Pinzler*, Sauberes Wasser darf kein Privileg der Reichen sein, ZeitOnline am 25. Jänner 2018 – <https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-01/umweltschutz-ungleichheit-grosse-koalition-gerechtigkeit-5vor8>

¹⁴ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:32002L0049>

- Passt die Abstimmung zwischen den Behörden und den meist ausgelagerten Mobilitätsdienstleistern für Schiene, Straße und Flugverkehr? Passt sie dann vor allem später in der Betriebsphase?
- Darf es wirklich sein, dass in den Lärm gewidmet werden kann und dort sogar Baubewilligungen erteilt werden können? Darf es umgekehrt sein, dass Betreiber sich gegen heranrückende Wohnbebauung nicht wirksam wehren können? Bzw. kann man es hinnehmen, dass Betreiber mit rechtlichen Mitteln dagegen eigentlich gar nicht vorgehen wollen, weil es nicht opportun ist?
- Ist es okay, dass bei neuen Infrastrukturprojekten die Flächenwidmung als ausgedrücktes Ruhe-Erwartungslevel keine besondere Rolle spielt?
- Und ist es dann später okay, dass Verkehrszunahmen über den Grenzwerten folgenlos bleiben können?
- Passt es, wenn Betroffene von Verkehrslärm aus mehreren Quellen oft schutzlos bleiben?
- Passt es, wenn Verträge über die Förderung von Lärmschutzfenstern im Kleingedruckten fragwürdige Klauseln enthalten und das nicht überprüfbar ist?

3 WAS WÄREN ECKPUNKTE FÜR EINE AMBITIONIERTE LÄRMSCHUTZPOLITIK?

2011 hat die Bundesarbeitskammer (im Folgenden kurz: BAK) zum Thema „Verkehrslärmschutz“ einen Grundsatzbeschluss gefasst. Unter dem Titel „**Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit im Verkehrslärmschutz**“ wird die Bundesregierung aufgefordert, „ehebaldigst Maßnahmen für eine wirksamere Bekämpfung des Verkehrslärms zu ergreifen. Dazu braucht es eine Überarbeitung des Bundes-Umgebungslärmgesetzes, ein neues Bundes-Verkehrslärmschutzgesetz sowie verbindliche Regeln in der Koordination von Landesraumordnung und der Bundesverkehrswegeplanung.“¹⁵

Eine wohlstandsorientierte Lärminderungs- und Lärmvorsorgepolitik erfordert konkret einen am Vor- und Verursacherprinzip orientierten Rechtsrahmen mit bundeseinheitlich verpflichtenden, zeitgemäßen, am Gesundheitsschutz orientierten Grenzwerten. Weiteres zeichnet sie sich durch Folgendes aus:

- Infrastrukturbetreiber sanieren zügig den Bestand und sind auch im Betrieb zur laufenden Lärminderung (Lärminderungsmanagement) verpflichtet.
- Die Bund-Länder-Zusammenarbeit bei Raumordnung und Verkehrsplanungen ist gesetzlich verankert. Die Länder sind für Lärminderungsplanung zuständig und wenden fortschrittliche Lärminderungsplanungsverfahren an.
- Aktionspläne benennen die Problemzonen in denen viele Menschen mit einem besonders hohen Lärmpegel leben müssen, enthalten wirksame und konkrete Lärmschutz-Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre und legen offen, wie viele Menschen entlastet werden sollen. Die Prioritätensetzung ist transparent. Oberste Priorität haben Maßnahmen, wo es besonders laut ist bzw. die möglichst vielen lärmgeplagten AnwohnerInnen helfen.
- Bevölkerung und Fachöffentlichkeit wirken bei der Aktionsplanung effektiv mit. Fensterförderungen sind kundenfreundlich und niederschwellig ausgestaltet. Besser noch ist eine Pflicht zum Einbau. Auch Grundstückseinlösen werden bei besonderen Lärmlagen als ultima ratio angeboten. Individualrechte sind einklagbar.

Diese Eckpunkte sind in der Auseinandersetzung mit der ersten Runde der Aktionspläne gemäß END entstanden, wobei das grundsätzliche Lob für die vorgelegten Lärmkarten hier nicht verschwiegen sein soll. Die **Lärmkarten haben einen unersetzlichen Quantensprung aus Betroffenensicht und für die Planung gebracht**¹⁶ und jedes Bemühen um weitere Verbesserungen verdient Wertschätzung.

¹⁵ Siehe dazu den einstimmigen Beschluss der 149. Hauptversammlung der BAK vom 23. November 2011: Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit beim Verkehrslärmschutz im Anhang 2

¹⁶ Vgl. die PA der BAK vom 10. März 2009: AK: Per Mausclick gegen den Lärmschutz – Jetzt erstmals Lärmkarten für jeden im Internet einsehbar – https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090310_OTS0046/ak-per-mausclick-gegen-den-laermschutz

Prägend bei diesem Grundsatzbeschluss waren einerseits die enttäuschend inhaltsleeren **Aktionspläne, so wie sie 2009 vorgelegt worden sind** – keine Betroffenauswertungen, keine Prioritätensetzungen, keine konkreten Maßnahmen, was das Instrument leerlaufen lässt¹⁷. Seltsam war andererseits, wenn man dem Werdegang der „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ im Sinne von § 24f Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)¹⁸ nachspürt, wie im Sommer 2006 die gesetzlichen Grundlagen für die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) im **Luftfahrtgesetz und im UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 149/2006)** geschaffen worden sind. Denn eine **Begutachtung war da gar nicht möglich**.

Denn die neuen, offenbar **gezielt für das Dritte-Piste-Verfahren gedachten** Lärmbestimmungen waren im ursprünglichen Initiativantrag noch gar nicht enthalten; der hatte offenbar nur Platzhalterfunktion. Sie **sind erst in zweiter Lesung per Abänderungsantrag (AA-242 XXII GP – Abänderungsantrag¹⁹) im Parlament eingebracht worden**. Somit sind sie noch am gleichen Tag, wie sie im Parlament präsentiert worden sind, auch endgültig beschlossen worden²⁰, was man demokratiepolitisch schon hinterfragen darf.

Die BAK hat dazu erst anlässlich der Begutachtung der LuLärmIV im Jänner 2010²¹ sowie bei der nächste LFG-Novelle 2013²² Stellung nehmen können. Die in **§ 145b LFG mitenthaltene Schutzfiktion**, wenn Eigentümer den Einbau von Schallschutzfenstern verweigern („*Wird die Zustimmung verweigert, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden*“) **ist verfassungsrechtlich bedenklich**.

¹⁷ Positionspapier der BAK zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 31. März 2009 –

<https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/stellungnahmen/Umgebungslaerm.html> bzw.

https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Aktionsplaene_gegen_Strassenlaerm.html

¹⁸ Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000)

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10010767>

¹⁹ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXII/AA/AA_00242/index.shtml

²⁰ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXII/A/A_00847/index.shtml#tab-Uebersicht

²¹ Vgl. die kritische BAK-Stellungnahme vom 25. Jänner 2010 –

https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Besserer_Schutz_vor_Fluglaerm_.html

²² https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/SNME/SNME_11032/index.shtml

4 AM WEG ZU EINEM MODERNEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZRECHT? – I

4.1 Die „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ gemäß UVP-G

Im Folgenden sollen zunächst die wesentlichen Etappen im **Werdegang der „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ gemäß UVP-G** skizziert werden. Wenn man wissen will, worin denn das materielle Verkehrslärmschutzrecht in Österreich besteht, dann muss man den Werdegang dieser Vorschriften studieren einschließlich der Anknüpfungen im UVP-G sowie der diesbezüglichen Judikatur. Alleine die Eigentümlichkeiten dieses Werdegangs eröffnen schon erste Hinweise zur Frage, ob sich Österreich am Weg zu einem modernen Verkehrslärmschutzrecht befindet.

4.1.1 Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung 1993

Die erste dieser Vorschriften ist die schon am 25. Juni 1993 auf der Basis der damals gültigen Fassung von § 19 Abs. 4 EisenbahnG erlassene **Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV**²³.

4.1.2 Exkurs: parlamentarische EntschlieÙung Verkehrslärm vom 17. Juni 1993

Die Erlassung dieser Verordnung, die schon Ende 1992 einer Begutachtung²⁴ unterzogen worden ist, hatte offenbar eine bewegte Vorgeschichte. Sie war eine aus einem ganzen **Bündel von Maßnahmen zum Verkehrslärmschutz**, zu denen die Bundesregierung per **parlamentarischer EntschlieÙung vom 17. Juni 1993**²⁵ aufgefordert worden war. Der Beschlussfassung im Verkehrsausschuss am 7. Juni 1993²⁶ waren fast einjährige Beratungen in einem eigens eingesetzten **Unterausschuss** vorangegangen.

Alleine schon die angeregten **Debattenbeiträge im Plenum des Nationalrats vom 17. Juni 1993** zeigen, dass mit der aufkeimenden Umweltschutzdebatte und dem Bekenntnis zur „Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene“ offenbar der Nimbus der Eisenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel in Gefahr war und Handeln geboten schien. Und auch viele andere, heute bekannte Probleme wurden angesprochen und mit der Hoffnung auf baldige Lösung verknüpft. So kamen die viel

²³ Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV)

StF: BGBl. Nr. 415/1993 – <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012266>

²⁴ Die Stellungnahme der BAK äußerte sich kritisch zum Fehlen einer ausreichenden gesetzlichen Grundlage, zur Höhe der Grenzwerte und dem fehlenden Rechtsschutz der Betroffenen; Grenzwerte sollten sich an den raumordnungsrechtlichen Vorgaben orientieren; entsprechende Verbesserungen seien auch für den Neu- oder Umbau von Bundesstraßen nötig.

²⁵ Stenographisches Protokoll 125. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich XVIII. Gesetzgebungsperiode Mittwoch, 16. und Donnerstag, 17. Juni 1993 – S. 14347 bis S. 14370 – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/NRSITZ/NRSITZ_00125/mfname_142524.pdf

²⁶ 1111 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP: Bericht des Verkehrsausschusses über die Anträge 350/ A (E) der Abgeordneten Mag. Helmut Kukacka, Franz Hums und Genossen betreffend Lärmschutzmaßnahmen entlang von Bahnstrecken und 168/ A (E) der Abgeordneten Alois Huber und Genossen betreffend Novellierung des Eisenbahngesetzes zur Sicherstellung moderner Lärmschutzstandards bei Planung und Betrieb von Eisenbahnanlagen – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/I_01111/mfname_262347.pdf

schlechteren Rahmenbedingungen für Lärmsanierungen des Bestands²⁷, das Fehlen von gesetzlichen Grundlagen dafür im Eisenbahngesetz einschließlich der besonderen Finanzierungsproblematik, das Problem des Lärms aus mehreren Quellen²⁸, das Problem des lärmenden rollenden Materials aus dem Ausland, die Fragen der Raumordnung und fehlenden Planungsabstimmung und der Rolle der Gemeinden und z.B. das Problem des Heranwidmens an die Trassen, die Frage, welche Gebietskörperschaft unter solchen Umständen für die Kosten aufkommen soll, die Frage der Prioritätensetzung bei Maßnahmen²⁹ uvm zur Sprache. Wiewohl die EntschlieÙung vorrangig Eisenbahnlärm gewidmet war, enthielt sie **auch Maßnahmen und Ankündigungen zu Straßenverkehrs- und Fluglärm**. Im Kern zielte sie auf die **Vorlage einer Novelle zum Eisenbahngesetz bis Ende 1993**, „die sicherstellt, dass sowohl bei der Planung und beim Bau von Eisenbahnstrecken als auch im Bereich bestehender Eisenbahnstrecken unzumutbare Beeinträchtigungen der Anrainerbevölkerung durch Lärmimmissionen durch geeignete Maßnahmen, orientiert an den bestehenden Richtlinien für BundesstraÙen, entsprechend verringert werden“. Darüber hinaus waren insbesondere vorgesehen:

- Erlassung einer **Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung** bis spätestens 30. September 1993
- Erlassung schon genannten **Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung** in Anlehnung an die Regelung von BundesstraÙen bis spätestens 30. September 1993
- die **raschestmögliche Fertigstellung des Lärmkatasters** für das gesamte Eisenbahnnetz bis längstens 31. März 1994
- Die **raschestmögliche Inangriffnahme** der lärmschutztechnischen **Sanierung der Bestandsstrecken** mit dem Ziel der Erreichung der schon jetzt in den Richtlinien für BundesstraÙen. vorgesehenen maximalen Lärmimmissionen – 65 dB bei Tag und 55 dB bei Nacht – **unter Berücksichtigung der besonderen Lärmcharakteristiken des Schienenverkehrs**, womit offenbar der umstrittene Schienenbonus gemeint war,
- Weiterführung der bisherigen **Lärmschutzmaßnahmen an BundesstraÙen, um bis spätestens 2003** eine maximale Lärmimmission von 65 dB bei Tag und 55 dB in der Nacht bundesweit sicherzustellen.
- Aufnahme von Verhandlungen mit den Ländern sowie dem Städte- und Gemeindebund, um erstens den **Lärmschutz an Landes- bzw. GemeindestraÙen** durch geeignete Maßnahmen, orientiert an den bestehenden Richtlinien für BundesstraÙen, systematisch zu verbessern und um zweitens die **Möglichkeiten auf dem Gebiet der Raumordnung und Flächenwidmung ausschöpfend** hinkünftig Konfliktpotentiale zwischen Verkehrsträgern und örtlicher Bebauung zu vermeiden.
- Erlass eines generellen **Nachtfahrverbots für nicht lärmarme Lkw bis 1. Juli 1994** sowie eine stufenweise **Lärmreduktion für einspurige Kfz** (Antimanipulationskatalog)
- Vorlage eines **MaÙnahmenpakets zur Reduktion des Fluglärms** noch im Laufe des Jahres 1993 sowie
- Unverzögliche Aufnahme von Verhandlungen mit den Ländern, um die **Finanzierung der Maßnahmen gegen Verkehrslärm** sicherzustellen.

²⁷ Ein paar Einfamilienhäuser, die an einer Neubaustrecke stehen werden vorbildlich geschützt, während 10 000 Anwohner an einer städtischen Bestandstrecke derzeit keine Aussicht auf Abhilfe haben.

²⁸ Autobahn- und Eisenbahnlärm am Beispiel der Wörtherseetrasse.

²⁹ So wird ua der Vorwurf erhoben, dass parteipolitische Motive bei Prioritätensetzungen von Maßnahmen (~ Purkersdorf versus Wörtherseetrasse) eine Rolle gespielt haben könnten.

Lediglich der durchaus verständliche Vorstoß von FPÖ-Abgeordneten – in Anlehnung an das Modell für Bundesstraßen – auch eine zehnjährige **Frist für die Umsetzung der Lärmsanierungen im Eisenbahnbestandsnetz** festzulegen, fand keine Mehrheit, was freilich schon den ungeklärten Finanzierungsfragen geschuldet gewesen sein dürfte. Denn zur Frage, ob der Bund so wie bei Bundesstraßen alleine die Kosten der Bahnlärmsanierungen übernimmt, bestand keine Einigkeit bei den Regierungsparteien.

4.1.3 UVP-G-Novelle 1996

Vieles ist bekanntermaßen anders gekommen. So ist die **Fristsetzung für den Abschluss der Bestandsanierungen von Bundesstraßen per 2003** in der Folge offenbar schlicht in Vergessenheit geraten. Denn die ab 2008 vorgelegten Aktionspläne für Umgebungslärm von Autobahnen und Schnellstraßen erwähnen dieses seinerzeitige politische Ziel gar nicht mehr³⁰. Ebenso sind die Bemühungen um ein Maßnahmenpaket zu Fluglärm letztlich „im Sande verlaufen“. In Antwort auf eine parlamentarische EntschlieÙung vom April 1992³¹ hatte der damalige Verkehrsminister noch die Fakten und den Klärungsbedarf für den vorzulegenden **Entwurf für ein Fluglärmgesetz** dargestellt³², der dann auch im Oktober 1994 zur Begutachtung³³ versandt, aber aufgrund der offenbar sehr kontroversiellen Stellungnahmen dazu³⁴ dann nicht weiter verfolgt worden ist. Vor allem ist es nie zur Vorlage der geforderten **Novelle zum Eisenbahngesetz** gekommen.

Stattdessen haben wohl die ersten Erfahrungen mit dem neuen, seit 1993 geltenden UVP-G gezeigt, dass ua die Einhaltung der Anforderungen der SchIV eben nicht sicherstellt, dass damit auch den strengeren Anforderungen von § 17 Abs. 3 UVP-G in der damals geltenden Stamfassung Genüge getan ist. So hat man damals im Wege eines Initiativantrags mit der **UVP-G-Novelle vom Dezember 1996**³⁵ für Straßenbauprojekte das sogenannte „Entlastungsprivileg“ und für Schienenprojekte die bekannte Flankierung der SchIV geschaffen, *wonach „die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen“* sei (§ 17 Abs. 2a UVP-G³⁶). Diese sehr **grundlegende Weichenstellung im System des UVP-G** ist damals freilich, **ohne dass eine öffentliche Begutachtung möglich war**, getroffen worden. Die Begründung im Initiativantrag lässt keine echte Auseinandersetzung erkennen sondern benennt einfach das Gewollte, dass der Geltungsbereich der SchIV auf den Bereich des UVP-G erstreckt wird: *„Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiß zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aufgrund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen.“* Nähere Erörterungen, welche Einwände in den ersten Genehmigungsverfahren zum Standard der SchIV vorgebracht worden sind, finden sich nicht. Vom Auftrag der parlamentarischen EntschlieÙung 1993 war auch keine Rede mehr, obwohl das auch Anlass für eine neuerliche Überprüfung hätte geben können.

³⁰ Archiv Aktionspläne 2008 – http://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ap_2008.html

³¹ EntschlieÙung des Nationalrates vom 3. April 1992 (E 47-NR/XVIII.GP.) –

³² III-162 d.B. (XVIII. GP) – Bericht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über getroffene Maßnahmen und Arbeiten zur Verminderung der Fluglärmbelastung entsprechend der EntschlieÙung des Nationalrates vom 3. April 1992, E 47-NR/XVIII.G – <https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/III/00162/index.shtml>

³³ Ministerialentwurf betreffend eines Fluglärmgesetzes 407/ME – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/ME/ME_00407/index.shtml#tab-Uebersicht

³⁴ Stellungnahmen zu 407/ME – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/ME/ME_00407/index.shtml#tab-Stellungnahmen

³⁵ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XX/A/A_00311/index.shtml

³⁶ „(2a) Wird bei Straßenbauvorhaben (§ 24 Abs. 1 Z 1) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 2 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bei Eisenbahnvorhaben (§ 24 Abs. 1 Z 2, Abs. 3 und 4 sowie Anhang 1 Z 12) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.“

4.1.4 LFG-Novelle sowie UVP-G-Novelle 2006

Nächste wichtige Schritte waren – wie schon oben dargestellt –

- die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich ab 2002, beginnend mit der Beschlussfassung des Bundes-Umgebungslärmgesetzes im Sommer 2005 (BGBl. I Nr. 60/2005³⁷³⁸).
- die Schaffung von offenbar gezielt für das Dritte-Piste-Verfahren gedachten Sonderbestimmungen samt den gesetzlichen Grundlagen für die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) mit einer Novelle des Luftfahrtgesetzes und des UVP-G 2000 (BGBl. I Nr. 149/2006) im Sommer 2006
- die 2009 erstmals vorgelegten Aktionspläne gemäß END sowie
- die Begutachtung des Entwurfes für die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) im Jänner 2010.

4.1.5 UVP-G-Novelle 2012

Wie hat sich nun die weitere Entwicklung ab 2011 dargestellt?

Der zeitlich nächste wahrnehmbare wichtige Schritt war dann schon ein ganz Großer. **Nach bloß 5-tägiger Begutachtungsfrist** Anfang Juni ist die **UVP-G-Novelle BGBl. I Nr. 77/2012** schon Anfang August in Kraft getreten³⁹.

Abgesehen von den fürs Dritte-Piste-Verfahren nötigen Enteignungsbestimmungen, die ins LFG aufgenommen worden sind, hat diese Novelle den heute gültigen Anwendungsbereich der besonderen Immissionsschutzvorschriften (und des Entlastungsprivilegs) für Straßen, Schienenwege und Flughäfen in § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 hergestellt. Außerdem sollten künftig so nicht nur „die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c“ sondern auch „die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a“ zu beurteilen“ sein.

Die Erläuternden Bemerkungen (EB) begründeten das mit Vereinheitlichung und Vollzugserfahrungen. Schon zum „Entlastungsprivileg“ wird festgehalten: „...; *dies kann etwa die Möglichkeit bedeuten, objektseitige Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster einzubauen und die Dispositionsfreiheit der Nachbarn insoweit zu begrenzen, als kein unlimitierter Freiraumschutz mehr gewährt wird.*“ Seltensam und zynisch mutet die Begründung an, warum die Beschränkung auf den Belästigungsschutz fallen soll: „*Bestehen weiters für den betroffenen Vorhabentyp besondere Immissionsschutzvorschriften, das sind besondere, durch Gesetz oder Verordnung erlassene Bestimmungen, die auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung bzw. Belästigung enthalten, so sollen in Zukunft diese als Grenzwerte für einen ausreichenden Gesundheits- und Belästigungsschutz gelten. Die Beschränkung dieser Regelung auf den Belästigungsschutz wird aufgegeben, da es sich als nicht sinnvoll erwiesen hat, es den Nachbarn zuzumuten, sich zum Schutz vor unzumutbarer Belästigung im Haus aufzuhalten, zum Schutz vor Gesundheitsschäden jedoch unbegrenzten Freiraumschutz zu gewähren. Im Übrigen ist die Unterscheidung zwischen Gesundheitsschutz und Schutz vor unzumutbaren Belästigungen in der Praxis oftmals kaum möglich – länger andauernde Belästigungswirkungen führen oft zu Gesundheitsschäden – und wird auch in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zur Gewerbeordnung nicht differenziert*“.

³⁷ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004158>

³⁸ Vgl. die kritische Stellungnahme der BAK vom 18. Jänner 2005 zum Ministerialentwurf dazu –

https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXII/SNME/SNME_04398/index.shtml

³⁹ <https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/II/01809/index.shtml#tab-Uebersicht>

4.1.6 VwGH Mittlern und VfGH Koralm

Ende Oktober hat der **Verwaltungsgerichtshof (VwGH) im Erkenntnis Mittlern 22. Oktober 2012, 2010/03/0014**⁴⁰ – unter Verweis auf VfGH 13. Dezember 2007, V 87/06 Koralm – ausgesprochen: „Bei den Grenzwerten der SchIV 1993 handelt es sich – **wie auch der Verfassungsgerichtshof im E vom 13. Dezember 2007, V 87/06 dargelegt hat um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann.** [...] Wenn der medizinische Sachverständige im UVP-Verfahren in bestimmten Fällen lärmschutztechnische Maßnahmen für notwendig erachtete, die für das gegenständliche Projekt einen unter den Grenzwerten der SchIV 1993 liegenden Lärmschutz bewirken, und diese Maßnahmen als "zwingend" bezeichnete, so kann diesen Ergebnissen der UVP nicht allein damit begegnet werden, dass auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der SchIV 1993 hingewiesen wird, würde dadurch das vorangegangene UVP-Verfahren doch seinen Zweck verfehlen.“

Im **Erkenntnis vom 13. Dezember 2007, V 87/06 Koralm**⁴¹ hatte der VfGH unter Punkt III 1.9.10 ua ausgesprochen: „... Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar. ... Ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist nicht im Verfahren der Trassenverordnung, sondern im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu entscheiden“.

4.1.7 Luftverkehr-Lärmimmissionschutzverordnung 2012

Mit 1. November 2012 ist dann die **LuLärmIV** (BGBl. II Nr. 364/2012) in Kraft getreten⁴². Anders als noch der seinerzeitige **Entwurf für ein Fluglärmgesetz**⁴³ vom Oktober 1994 gilt sie nur für Flughafenprojekte und zwar nur einmalig anlässlich einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000. Eine Beschränkung des Flughafenbetreibers, den ermittelten Lärmbereich nicht zu vergrößern, ist nicht vorgesehen. Daher ist nun auch eine periodische Neuerhebung des Lärms, um betriebsbedingte Lärmzunahmen zu erfassen, nicht vorgesehen. Die LuLärmIV beschränkt sich auch ausschließlich auf die Vorgabe von passiven Lärmschutz-Maßnahmen, sieht die Vergabe im Wege einer „privaten“ Förderungsverwaltung und ohne jegliche Rechtsansprüche und Überprüfungsmöglichkeiten der Betroffenen vor und bleibt jedenfalls in vielerlei Hinsicht deutlich hinter den im Rahmen der Flughafenmediation Wien-Schwechat ausgehandelten Standards zurück. Dabei hätte vieles dafür gesprochen, diese im Rahmen der Flughafenmediation ausgehandelten Standards als zeitgemäß und ausgewogen zu übernehmen.

Mit der **LFG Novelle BGBl. I Nr. 108/2013** ist der Austro Control aufgetragen worden, bei der Aufgabe der Flugsicherung auch auf eine „möglichst geringe Immissionsbelastung“ Bedacht zu nehmen⁴⁴. Erläuterungen, die sicherstellen, dass das für die betroffenen Kreise auch nachvollziehbar ist, fehlen.

Im Juli 2013 sind dann die **Lärmkarten und Aktionspläne für die Periode 2013 bis 2018** zur Stellungnahme veröffentlicht worden. Die Aktionspläne sind – gemessen am Sinn der END – wiederum weitgehend inhaltsleer geblieben⁴⁵.

Im Oktober hat der **VfGH die in Prüfung gezogene SchIV bis auf Kleinigkeiten unbehelligt gelassen** (V 30/2013-16, V 31/2013-14 vom 2. Oktober 2013)⁴⁶; in den Anlassverfahren (B 327/2012-19, B 373/2012-13 vom 2. Oktober 2013⁴⁷) hat der VfGH festgehalten, dass er keine Bedenken gegen die

⁴⁰ https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Vwgh&Dokumentnummer=JWT_2010030014_20121022X00

⁴¹ https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Vfgh&Dokumentnummer=JFT_09928787_06V00087_00

⁴² <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008039>

⁴³ Ministerialentwurf betreffend eines Fluglärmgesetzes Fluglärmgesetz (407/ME) – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/ME/ME_00407/index.shtml#tab-uebersicht; dieser Entwurf ist damals in vielerlei Hinsicht kritisiert worden, ua weil er schon hinter dem in Deutschland seit 1971 geltenden Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG – siehe <http://www.buzer.de/gesetz/878/index.htm>) zurückgeblieben ist; der Ministerialentwurf ist dann nicht mehr weiterverfolgt worden.

⁴⁴ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I_02299/index.shtml

⁴⁵ https://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/Laermaktionsplan_2013.html

⁴⁶ https://www.ris.bka.gv.at/VfghEntscheidung.wxe?Abfrage=Vfgh&Dokumentnummer=JFT_20131002_13V00030_00&IncludeSelf=True

⁴⁷ https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Vfgh&Dokumentnummer=JFT_20131002_12B00327_00

Verfassungsmäßigkeit des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 bzw. gegen die SchIV, insbesondere den Schienenbonus hegt. Dies erging aber noch zur alten Rechtslage, denn: „zu einer Gesundheitsgefährdung darf es nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G in keinem Fall kommen“, so der VfGH. Und: „So weit die Unbestimmtheit der Bestimmung des § 19 Abs. 4 EisbG behauptet wird, ist auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zum – einer Auslegung zugänglichen – Begriff des Standes der Technik zu verweisen (z.B. VfSlg. 17.560/2005).“

4.1.8 Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung 2014

Am 2. September 2014 ist dann die **Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV)**⁴⁸ BGBl. II Nr. 215/2014 erlassen worden. Erstmals wird nicht nur Betriebslärm sondern auch Baulärm im Zuge der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur geregelt. Die Begutachtung war auf vier Wochen beschränkt⁴⁹.

Schon im Dezember 2014 ergeht dann der **Bescheid zur A26 Westring**⁵⁰. Hier ist die BStLärmIV anzuwenden. Dabei hat die Behörde die Sachverständigen darüber belehrt, „dass es sich gemäß der Rechtsprechung des VfGH zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV (V87/06, Koralmbahn) bei den Grenzwerten einer Immissionsschutz-VO um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Auch der VwGH geht davon aus, dass, wenn der medizinische Gutachter im UVP-Gutachten die Einhaltung von strengeren Grenzwerten als zwingend erforderlich erachtet, die vom Mediziner festgelegten Grenzwerte maßgeblich sind (vgl. VwGH 2012/03/0045, Pottendorfer Linie, VwGH 2010/03/0014, Koralm, sowie Sonderheft RdU, April 2014, Seite 26ff)“ (S. 287).

Bei der Beurteilung anhand der Vorgaben der BStLärmIV ergibt sich überwiegend, „dass die Beurteilung in den TGA Lärm und Humanmedizin von 2013 aufgrund der speziellen Situation des Projektes (Stadtgebiet) strenger ist, als die Vorgaben der Verordnung. Die Maßnahmen der UVE sowie die der TGA Lärm und Humanmedizin bleiben weiterhin aufrecht, einige Maßnahmen wurden nur ergänzt (S. 290).

Auf S. 29 findet sich übrigens eine Umsetzungsfiktion zu den objektseitigen Maßnahmen, die zu diesem Zeitpunkt wohl keine gesetzliche Deckung hat:

„Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden, innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist, oder die Umsetzung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen dem Projektwerber vom Eigentümer oder sonstigen Berechtigten trotz vorheriger Zustimmung nicht zeitgerecht ermöglicht wird. In diesen Fällen bleibt jedoch der Anspruch der Anrainer auf Lärmschutz gemäß den festgelegten Richtwerten für die Bau- und Betriebsphasen wie folgt bestehen. Der Anspruch auf Schutz aus dem Baulärm erlischt mit Abschluss der jeweilig zu geordneten Bauphase.“

Im Verfahren zur **Hochleistungsstrecke Nr. 221 Linz Hbf. bis Summerau** macht die belangte Behörde unter Bezugnahme auf die SchIV geltend, dass „die geltende Rechtslage eine Berücksichtigung bzw. den Schutz vor Spitzenpegeln nicht vorsehe“, dringt aber damit nicht durch, weil noch die alte Rechtslage vor der UVP-G-Novelle 2012 anzuwenden ist (VwGH 2013/03/0120 und 0121 vom 9. September 2015 – S. 40)⁵¹.

⁴⁸ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008929>

⁴⁹ Die aus der Sicht der BAK kritischen Punkte ergingen mit einem gesonderten Schreiben neben der offiziellen BAK-Stellungnahme vom 30. Juli 2014 – vgl. das im Anhang 3 abgedruckte Konzeptpapier „Lärmschutz Bundesstraßen – aus Anlass des Entwurfes vom Juni 2014 für eine Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung“ vom 28. Juli 2014.

⁵⁰ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/a26/projekte/index.html>

⁵¹ https://www.vwgh.gv.at/rechtsprechung/aktuelle_entscheidungen/2015/2013030120.html?0

Im Dezember 2015 hat die Europäische Kommission die **Konsultation zur EU-Umgebungslärmrichtlinie** eröffnet. Das sollte sowohl der Überprüfung im Rahmen des Regulatory Fitness and Performance (REFIT) Programms der Kommission dienen als auch als Grundlage für den zweiten Umsetzungsbericht gemäß Art. 11 END.

Die BAK hat sich an der Konsultation mit einem **Positionspapier** beteiligt⁵²: Es mangle in Österreich an einer effektiven Umsetzung der END, was letztlich auch damit zusammenhängt, dass die END keine relevanten und in letzter Konsequenz überprüfbaren Zielsetzungen vorgibt. Die END soll daher um wirksame Mindestanforderungen an den Detaillierungsgrad von Aktionsplänen, konkrete Fristen für Maßnahmen und Sanierungsgrenzwerte ergänzt werden. Weitere Bemerkungen betreffen den Schutz ruhiger Gebiete, eine Zuständigkeit der regionalen Raumordnungsbehörden für die Lärminderungsplanung, das Thema Summenkarten, die Evaluation angebotener Lärmschutzfensterförderungen sowie die Miteinbeziehung straßenpolizeilicher Maßnahmen.

*(Auszug) „Die in Österreich 2013 vorgelegten Aktionspläne zeigen, dass es an einer effektiven Umsetzung der END mangelt. Teilweise erfüllen die vorgelegten Aktionspläne nicht einmal das rechtliche Minimum. Durchgängig fehlt es an hinreichend genauen Betroffenenanalysen. Deswegen können sich in den Plänen auch gar keine daraus abgeleiteten Maßnahmen finden. Das lässt den Zweck der Aktionspläne leerlaufen. Dass es an einer effektiven Umsetzung mangelt, **hängt letztlich auch damit zusammen, dass die END keine relevanten und in letzter Konsequenz überprüfbaren Zielsetzungen vorgibt.** In Österreich gibt es keine gesetzlichen Vorkehrungen, dass an Bestandsstrecken verpflichtend zu sanieren ist, wenn bestimmte Lärmgrenzwerte überschritten sind. Der Punkt ist, **dass die END in keiner Phase der Umsetzung Anlass gegeben hat, Verbesserungen dieser nationalen Vorgaben zur lärmtechnischen Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.** Dabei wären solche hier dringend nötig.*

*Aus der Sicht der BAK muss die END dahingehend überarbeitet werden, dass sie den Mitgliedstaaten relevante und überprüfbare Zielvorgaben für die lärmtechnische Sanierung insbesondere der bestehenden Straßen, Schienenwege und Flughäfen vorgibt. Dies erfordert als erstes wirksame **Mindestanforderungen an den Detaillierungsgrad von Aktionsplänen.** Damit die Mitgliedstaaten relevante Anstrengungen unternehmen, müssen die obigen Vorgaben zwingend noch um einen **konkreten zeitlichen Rahmen** ergänzt werden, binnen dessen lärmtechnisch zu sanieren ist. Erforderlich ist darüber hinaus, dass die END **Sanierungsgrenzwerte** vorgibt, die verbindlich einzuhalten sind.*

*Aktionspläne sollen sich verpflichtend auch der **Lärmvorsorge** widmen und den **Schutz ruhiger Gebiete** stärken. Am besten sollte die END eine zwingende **Zuständigkeit der regionalen Raumordnungsbehörden** für die Lärminderungsplanung verankern. Die Mitgliedstaaten müssen verpflichtet werden, **Summenkarten** zu erstellen, wo Umgebungslärm aus mehreren Quellen einwirkt. Gerade bei Bestandssanierungen macht es Sinn, alle Lärmverursacher gemeinsam zu betrachten und zu fragen, welche Maßnahmen am zielführendsten sind. Ungeachtet dessen, dass **Lärmschutzfenster** nur eine ultima ratio sein können, soll eine künftige END eine Pflicht der Gebäudeeigentümer zum Einbau vorsehen. Jedenfalls müssen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, angebotene Lärmschutzfensterförderungen zu evaluieren, den Einbau im erfolgten Ausmaß auszuweisen und darüber zu berichten. Die END muss sicherstellen, dass **verkehrspolizeiliche Maßnahmen** bei der Aktionsplanung verpflichtend miteinbezogen werden und dass die zuständigen Behörden zusammenarbeiten“.*

⁵² http://www.akeuropa.eu/de/publication-full.html?doc_id=420&vID=77

4.1.9 BStG-Novelle 2017

Im Sommer 2016 ging dann eine **Novelle zum BStG** in die Begutachtung. Die BAK hat **verfassungsrechtliche Bedenken gegen die geplante Schutzfiktion** geäußert⁵³ und ein Gutachten dazu vorgelegt⁵⁴. Im Dezember ist die Novelle aber so beschlossen worden (BGBl. I Nr. 5/2017)⁵⁵. § 7a Abs. 7 BStG bestimmt: „*Wird bei objektseitigen Maßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer verweigert, so ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt*“. Zudem wird Satz 2 in § 7 Abs. 3 BStG, der bisher festgelegt hat, dass „*für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ... die Widmung ...*“ heranzuziehen ist, **ersatzlos gestrichen**. Davor hatte Abs. 3 gelautet:

„(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.“

Die EB (1347 der Beilagen XXV. GP – Regierungsvorlage) verraten die Gründe nicht. Es darf schon angenommen werden, dass das **mittlerweile beim VfGH anhängig gewordene Prüfungsverfahren betreffend die BStLärmIV** (vgl. dazu weiter unten) zu diesem Schritt geführt hat. Die EB stellen nur lapidar das Gewünschte fest:

„Zu Z 4 (§ 7 Abs. 3): In BStG- und UVP-G-Genehmigungsverfahren ist bei der Beurteilung von Beeinträchtigungen nicht auf die Widmung, sondern auf den Nachbarn im Sinne des § 19 UVP-G 2000 bzw. des § 7a Abs. 2 BStG 1971 abzustellen. Um Widersprüche zu vermeiden, wurde der 2. Satz der Bestimmung, der sich nicht auf den Nachbarschutz in Genehmigungsverfahren bezieht, aufgehoben.“

Die BAK hat in ihrer Stellungnahme im Begutachtungsverfahren das als nicht zielführend kritisiert und (vergeblich) „**verbindlichere Vorschriften zur gegenseitigen Abstimmung**“ gefordert⁵⁶:

„...Wenn mit der Streichung die Strategie verfolgt wird, alle Bestimmungen aus dem BStG 1971 zu eliminieren, die auf eine Berücksichtigung der Raumordnung der Länder hinauslaufen, so erscheint das nicht zielführend: Den bekannten Praktiken des Heranwidmens an Autobahnen und Schnellstraßen kann man nicht dadurch begegnen, dass der Bundesgesetzgeber selber auch alle Bestimmungen streicht, mit denen er sich selber zur Berücksichtigung der Raumordnung der Länder verpflichtet. Hier bedarf es vielmehr verbindlicherer Vorschriften zur gegenseitigen Abstimmung.“

Im Dezember 2016 hat die Europäische Kommission den **Bericht zum REFIT-Prozess zur END** sowie die **Ergebnisse der Konsultation** und im März 2017 den **zweiten Umsetzungsbericht zur END** veröffentlicht⁵⁷. Weitere legislative Schritte der Kommission sind in nächster Zeit wohl nicht zu erwarten. Die Mitgliedstaaten bremsen, sehen sich selber vor allem in ihrer Betreiberrolle.

⁵³ Stellungnahme der BAK zum Ministerialentwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) geändert wird (11/SN-224/ME) – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/SNME/SNME_07423/index.shtml bzw. https://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/Laermschutz_nicht_fingieren.html

⁵⁴ Lachmayer, Zustimmungsfiktion für Lärmschutz im Bundesstraßenrecht – Rechtswissenschaftliche Stellungnahme Wien, 5. September 2016 – https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/Zustimmungsfiktion_fuer_Laermschutz_im_Bundesstrassenrecht.pdf

⁵⁵ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/II_01347/index.shtml

⁵⁶ https://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/Laermschutz_nicht_fingieren.html

⁵⁷ http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Anfang Februar 2017 hat das Bundesverwaltungsgericht den **Antrag des Flughafens Wien auf Genehmigung einer Dritten Piste abgelehnt**⁵⁸, dies mit dem Klimaschutz und dem Bodenverbrauch begründet und eine hitzige öffentliche Debatte ausgelöst.

Im März ist der **VfGH den Bedenken des BVwG gegen § 6 BStLärmIV nicht gefolgt**⁵⁹.

Unter anderem bemängelt das BVwG das Fehlen ausreichender Entscheidungsgrundlagen: „Der Verordnungsakt enthalte jedoch keine Begründung dafür, dass gemäß § 6 Abs. 1 BStLärmIV ein Grenzwert unabhängig von der Vorbelastung festgelegt werde, und zwar auch für Fälle, in denen diese sehr viel niedriger als der Lärmeintrag durch das Vorhaben sei. Es komme daher zu einer automatischen „Auffüllung“ bis zu den festgelegten Werten“. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hält dem ua entgegen: „... Eine Abhängigkeit der Grenzwerte von der Flächenwidmung sei aus Sicht des Verordnungsgebers auf Grund der föderalen Struktur nicht sinnvoll, „Ruhige Gebiete“ iSd Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes bedürften einer Ausweisung, für die keine Kompetenz des Bundes bestehe“.

Den Bedenken des BVwG hält der VfGH entgegen, dass sich die erlassene Regelung im Rahmen des vom Gesetzgeber eingeräumten Spielraumes halte, bekräftigt aber die Ansicht, dass die BStLärmIV bloß eine **Mindeststandard** festlege (S. 32): „2.3.8. Wie der Verfassungsgerichtshof bereits festgehalten hat, bestehen gerade in der Frage der gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm unterschiedliche Auffassungen (vgl. VfSlg. 18.322/2007). Wenngleich dem Bundesverwaltungsgericht ein System von differenzierteren Grenzwerten für den Schutz der Nachbarn vor Belästigungen wünschenswert erscheinen mag, liegt es doch innerhalb des vom Gesetzgeber eingeräumten Spielraumes des Bundesministers als oberstem Organ der Bundesstraßenverwaltung, eine Abwägung zwischen Interessen der Nachbarn, des Gesundheitsschutzes und der Verkehrserfordernisse zu treffen und als Grundlage für die Beurteilung der Kriterien für die Gewichtung dieser Interessen eine generelle Norm vorzusehen, die ein System anordnet, wonach von näher festgelegten Grenzwerten auszugehen ist. Diese Grenzwerte stellen Mindeststandards dar; ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist im Genehmigungsverfahren zu entscheiden (vgl. VfSlg. 18.322/2007).“ Er verweist dabei auf sein Erkenntnis vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koraln), obwohl sich die maßgebliche Rechtslage mit der UVP-G-Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 mittlerweile aber geändert hat.

Mit der **Frage, ob sich die Verordnung auf die Flächenwidmungsvorgaben der Gemeinden beziehen muss**, musste sich der VfGH nicht mehr auseinandersetzen, da die rechtliche Grundlage dafür entfallen ist: Satz 2 in § 7 Abs. 3 BStG, der bisher festgelegt hatte, dass „für die Beurteilung von Beinträchtigungen ... die Widmung ...“ heranzuziehen ist, ist mit der BStG-Novelle BGBl. I Nr. 5/2017 ersatzlos gestrichen worden (siehe schon oben). Thema war es allerdings im Verfahren:

So führt das BVwG zur Gesetzwidrigkeit der Grenzwerte in § 6 Abs. 1 und 2 BStLärmIV aus: „... Die Richtlinie des Arbeitsrings für Lärmbekämpfung (ÖAL) Nr. 3, Blatt 1, Ausgabe vom 1. März 2008, über die Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich, zitiert in ihren medizinischen Überlegungen die Aussage der 'Empfehlungen für die Verwendung medizinischer Begriffe im Rahmen umwelt[h]ygienischer Beurteilungsverfahren' (M. Haider et. al., Mitteilungen der Österr. Sanitätsverwaltung 85. Jhg [1984] H. 12), dass es sich bei der Belästigung um weitgehend subjektive Wahrnehmungsqualitäten handle. Unzumutbar sei eine Belästigung, wenn sie zu erheblichen Störungen des Wohlbefindens, zu funktionellen oder organischen Veränderungen führen können, oder über das ortsübliche Ausmaß hinausgehe, wobei in diesem Fall auch die Widmung von Liegenschaften maßgebenden Vorschriften zu berücksichtigen seien. Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit seien zwar Rechtsbegriffe,

⁵⁸ https://www.bvwg.gv.at/presse/dritte_piste_des_flughafens_wien.html; dazu: Hochreiter, UVP-Verfahren: Nichts geht mehr – wohin sollte es gehen?, in Zeitschrift für Wirtschaft & Umwelt 2/2017, S. 10 – <http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?issue=2017-02>

⁵⁹ https://www.vfgh.gv.at/downloads/VfGH_V_162-2015_Laermschutz_Lobau_Entscheidung_anonym.pdf

wodurch eine Verwendung in der medizinischen Beurteilung nicht statthaft sei. In der angeführten Definition werde aber durch die nähere Beschreibung zum Ausdruck gebracht, dass in bestimmten Situationen, die jeweils in der Einzelbeurteilung zu beschreiben seien, Verhältnisse vorlägen, die aus medizinischer Sicht nicht akzeptabel erschienen.“ (S 12).

Darauf **erwidert der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** ua: „... In Bezug auf die vom BVwG zitierten Aussagen der Richtlinie des Arbeitsringes für Lärmbe-kämpfung (ÖAL) Nr. 3, Blatt 1, dass bei einer Belästigung, die über das ortsübliche Ausmaß hinausgehe, 'auch die Widmung von Liegenschaften maßgebenden Vorschriften zu berücksichtigen seien' wird aus ho. Sicht folgendes angemerkt: Eine etwaige Abhängigkeit der Grenzwerte von der Flächenwidmung ist aus Sicht des Verordnungsgebers keinesfalls sinnvoll, weil es in Österreich neun verschiedene Raumordnungsgesetze gibt, die auch unterschiedlich bezeichnet sind, in Wien z.B. Stadtentwicklungs- Stadtplanungs- und Baugesetzbuch. Diese Landesgesetze sind vom Umfang unterschiedlich gestaltet und enthalten unterschiedliche Festlegungen im Hinblick auf Flächenwidmungspläne bzw. Gebietsbezeichnungen (z.B. Wohngebiete, reine Wohngebiete, Dorfgebiete, allgemeine Wohngebiete, Kerngebiete), und verunmöglichen damit eine widerspruchsfreie und einheitliche Zuordnung von Grenzwerten zu den verschiedenen Widmungsklassen gemäß ÖNORM S. 5021-1. Zudem darf darauf hingewiesen werden, dass für die Frage, ob von einem Vorhaben unzumutbare Belästigungen ausgehen, die Widmung des Betriebsstandortes im Flächenwidmungsplan irrelevant ist (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G 2000, § 17 Abs. 2 Z 2 lit. c, Rz 142, mit Hinweisen auf die Judikatur, z.B. VwGH 21. November 2001, 98/04/0075).“ (S 19).

Der Hinweis des Bundesministeriums auf die unterschiedlich gestalteten Landesraumordnungsvorschriften ist ernst zu nehmen und lässt an die wiederkehrende (vergeblichen) **Appelle und Bemühungen für eine Grundsatzkompetenz des Bundes in Raumordnungsfragen** denken. Hervorzuheben ist hier der von Rill – Schindegger 1991 vorgelegte „Vorschlag für ein Bundesraumordnungsgesetz“⁶⁰. Die dort enthaltenen Ideen für einen verbindlichen gegenseitigen Koordinationsmechanismus⁶¹ zwischen den Fachplanungen des Bundes wie der Raumordnung der Länder hat 2003 auch die ÖGUT-Arbeitsgruppe „Strategische Umweltprüfung (SUP) und Verkehrsplanung“ aufgegriffen und zu entsprechenden Empfehlungen⁶² veranlasst. Auch diese Vorschläge sind nicht weiter verfolgt worden (und Koordination findet weiterhin faktisch nur freiwillig statt ...). Wenn das Bundesministerium in seiner Stellungnahme allerdings den Eindruck zu erwecken versucht, dass die Nichtberücksichtigung der Raumordnung ohnedies der „Normalfall“ sei, so ist dem schon entgegenzuhalten, dass die UVP-G-Novelle 2000 BGBl. I Nr. 89/2000⁶³ lediglich die bis dahin in § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 enthaltene Sonderbestimmung⁶⁴ beseitigt hat, wonach bei der Beurteilung der Belästigung auf die im Zeitpunkt der Antragstellungen bestehenden Flächenwidmungen abzustellen ist, entfallen ist⁶⁵. Dagegen habe es Bedenken in der Lehre gegeben, so die EB⁶⁶. Seither ist auch in diesem Punkt die Rechtslage zum

⁶⁰ Vgl. dazu die Schriften zur Regionalpolitik und Raumordnung in der Schriftenreihe des Bundeskanzleramtes, Abt. IV/4:

Nr. 17 (1990) Zwischen „Altlasten“ und „Neuen Ufern“ – Defizite und Chancen von Raumordnung und Regionalpolitik (= Beiträge zu einem Symposium, das vom Österreichischen Institut für Raumplanung gemeinsam mit dem Bundeskanzleramt am 23. und 24. April 1990 im Rahmen des Projektes: „Neuordnung der kooperativen Raumordnungspolitik in Österreich“ veranstaltet wurde)

Nr. 18 (1991) Zwischen „Altlasten“ und „Neuen Ufern“ – Teil 2 – Ansätze für eine Neuordnung der kooperativen Raumordnungspolitik. (= Beiträge zu einem Symposium, das vom Österreichischen Institut für Raumplanung gemeinsam mit dem Bundeskanzleramt am 23. Oktober 1990 im Rahmen des Projektes „Neuordnung der kooperativen Raumordnungspolitik in Österreich“ veranstaltet wurde)

Nr. 19 (1991) Zwischen „Altlasten“ und „Neuen Ufern“ – Teil 3: Vorschlag für ein Bundesraumordnungsgesetz, Heinz Peter Rill/Friedrich Schindegger

⁶¹ Auf der Basis einer Grundsatzgesetzgebungskompetenz des Bundes für die Landesraumordnung gemäß Art. 12 B-VG sowie der Verankerung der Raumordnung als koordiniert wahrzunehmender Staatsaufgabe (vgl. dazu Rill/Schindegger aaO S. 93):

„Art. 9b. (1) Raumordnung ist eine von Bund, Ländern und Gemeinden koordiniert wahrzunehmende Staatsaufgabe.

(2) Die Mitwirkung des Bundes an Planungen der Raumordnung der Länder und die Mitwirkung der Länder an den Planungen der Raumordnung des Bundes werden durch Bundesgesetz geregelt, das der Zustimmung des Bundesrats bedarf. ...“

⁶² ÖGUT, Strategische Umweltprüfung (SUP) und Verkehrsplanung – Vorschläge der ÖGUT-Arbeitsgruppe, November 2003. im Auftrag von: Wirtschaftskammer Österreich, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, MA 22 der Stadt Wien und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – https://www.oegut.at/downloads/pdf/agsup_verkplan_empfehl.pdf

⁶³ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXI/A/A_00168/index.shtml

⁶⁴ § 17 Abs. 1 Satz 3: Soweit Flächenwidmungen maßgeblich sind, ist diesbezüglich auf den Zeitpunkt der Antragstellung für das Vorhaben abzustellen.

⁶⁵ Vgl. zum Folgenden Schmelz/Schwarzer, UVP-G 2000, Mitanzuwendende Genehmigungsvoraussetzungen, Rz 59 bis 62.

⁶⁶ 168/A XXI. GP zu § 17: „So wurde der zweite Satz des Abs. 1 über die Maßgeblichkeit von Flächenwidmungen im Antragszeitpunkt wegen in der Lehre erhobener verfassungsrechtlicher Bedenken gestrichen (vgl. Raschauer, Kommentar zum UVP – G, Rz 8 zu § 17 und Hauer/Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens, Fn 7 zu § 17 UVP – G; a. A. Köhler/Schwarzer, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, Rz 7 zu § 17).“

Zeitpunkt der Entscheidung anzuwenden, außer das Materienrecht sieht Abweichendes vor (wie z.B. § 82 MinROG). Die **Anwendung der Raumordnungsvorgaben ergibt sich normalerweise über das gemäß § 17 im Regelfall mitanzuwendende Landes-Baurecht, wo die ja Flächenwidmung ein Genehmigungskriterium ist.** Anderes gilt nur, wo – z.B. bei Wasserkraftanlagen, Flugplätzen, Eisenbahnanlagen und Straßen – das Baurecht aus kompetenzrechtlichen Erwägungen nicht anzuwenden ist. Allerdings hat bislang eben das BStG dies auch selber vorgesehen.

Mit 16. Mai 2017 ist die Frist zur Umsetzung der **Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten**⁶⁷ abgelaufen. Der ursprüngliche Plan, diese im Rahmen des Verwaltungsreformgesetzes 2017 mitzunehmen, wurde wieder verworfen. Die Richtlinie will ua Interessenskonflikte durch eine ausreichende Funktionstrennung zwischen der zuständigen Behörde und dem Projektträger verhindern.

Erwägungsgrund 25 lautet: „Die Objektivität der zuständigen Behörde sollte sichergestellt werden. Interessenkonflikte könnten unter anderem verhindert werden, indem für eine Funktionstrennung zwischen der zuständigen Behörde und dem Projektträger gesorgt wird. Ist die zuständige Behörde auch Projektträger, sollten die Mitgliedstaaten im Rahmen der Organisation der Verwaltungszuständigkeiten zumindest für eine angemessene Trennung der nicht vereinbaren Funktionen der Behörden sorgen, denen die Durchführung der sich aus der Richtlinie 2011/92/EU ergebenden Aufgaben obliegt.“

Ein neuer Art. 9a bestimmt: „Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden den ihr bzw. ihnen aus dieser Richtlinie erwachsenden Pflichten auf objektive Weise nachkommt bzw. nachkommen und sich nicht in einer Situation befindet bzw. befinden, die Anlass zu einem Interessenkonflikt geben könnte. Ist die zuständige Behörde auch Projektträger, so sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen der Organisation der Verwaltungszuständigkeiten zumindest für eine angemessene Trennung solcher Funktionen, die bei der Durchführung der sich aus dieser Richtlinie ergebenden Aufgaben nicht miteinander vereinbar sind.“ 25. April 2014 L 124/12 Amtsblatt der Europäischen Union DE“.

Ende Juni hat der VfGH – sowohl im Tempo, als auch inhaltlich überraschend – die **Dritte-Piste-Entscheidung der BVwG wegen grober Verkennung der Rechtslage behoben**, das nun neuerlich zu entscheiden hat⁶⁸. Bloß in einem Nebensatz tritt der VfGH allfälligen – schon vom BVwG geäußerten – Bedenken entgegen, dass § 71 Abs. 1 lit. d LFG nicht dem Legalitätsprinzip entsprechen könnte. Der VfGH geht von der „*verfassungsrechtlichen Unbedenklichkeit der angewendeten Rechtsvorschriften*“ aus (S. 57).

4.2 Kritischer Kommentar zum Werdegang

Wie ist nun dieser Werdegang der „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ gemäß UVP-G 2000 einzuschätzen? Welchen Schutz gewähren sie den von Verkehrslärm Betroffenen? Wie verhält sich das von diesen Bestimmungen ausgehenden Schutzniveau im Vergleich zum hohen Schutzstandard des UVP-G 2000? Welche Akzente setzt die Judikatur der Höchstgerichte?

4.2.1 Der Weg einer „Verordnung“ ist richtig ...

Vorweg ist zu betonen, dass der Weg, die Anforderungen an Verkehrsinfrastrukturprojekte aus dem Lärmschutz – außenwirksam und generell – in einer **Verordnung zu regeln** – und nicht bloß per

⁶⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0052>

⁶⁸ https://www.vfgh.gv.at/medien/Flughafen_3_Piste.de.php sowie Arbeit & Wirtschaft blog – <https://www.awblog.at/uvp-verfahren-nichts-geht-mehr-wohin-sollte-es-denn-gehen/>

interner Dienstanweisung – , grundsätzlich richtig ist und Empfehlungen des Rechnungshofes seit 1972 entspricht⁶⁹.

Konkrete Vorgaben sind ja nicht nur für den Projektwerber wichtig, sondern stellen auch eine wichtige Information für betroffene Anrainer dar, welche Schutzvorkehrungen und Anstrengungen des Betreibers erwartet werden dürfen (und welche Immissionen hinzunehmen sind). Beiden Seiten nützt **Rechts- und Planungssicherheit**.

4.2.2 Allerdings: Die Gesetzeslage zeigt kein ausreichend determiniertes Schutzniveau

Das Problem ist allerdings, dass die Verordnungen auf der Basis einer Rechtslage erlassen worden sind, die **keinerlei inhaltlich determiniertes Schutzniveau** erkennen lässt. Das gilt für § 19 Eisenbahngesetz wie auch für die §§ 7 und 7a BStG und § 145b LFG.

Das wiegt deswegen umso schwerer, als § 17 Abs. 3 und § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 bewirken, dass an die Stelle des hohen Schutzstandards des UVP-G bei Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen ersatzlos derjenige der Materiengesetze tritt. § 17 Abs. 3 und § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 wirken somit wie „**formalrechtlichen Einfallstore ins UVP-G**“. Diese Bestimmungen sind aber – man denke an die UVP-G-Novellen 1996, 2006 und 2012 – **durchwegs anlassgesetzgebungsartig d.h. ohne ernsthafte Begutachtung** der parlamentarischen Beschlussfassung zugeführt worden sind.

Vorgaben, die ein am Vorsorgeprinzip und Immissionsminimierungsgebot orientiertes, strukturiertes und systematisches Vorgehen wie im UVP-G 2000 gewährleisten können, fehlen gänzlich in den gesetzlichen Vorschriften des Verkehrsinfrastrukturrechts:

Die Regelungen in § 7 BStG gelten unterschiedslos für den Neubau wie den Bestand; „*vermeiden*“ und „*vermindern*“ sind gleichwertige Optionen; Maßnahmen werden nur ergriffen, wenn sie wirtschaftlich sind. Vergeblich sucht man nach griffigen Anforderungen für die Festlegung von Grenzwerten, insbesondere für die höchst umstrittene Frage, ab wann denn Belästigungen als unzumutbar anzusehen sind. Offen bleibt schon, ob Grenzwerte überhaupt festgelegt werden sollen. Unklar bleibt z.B. auch, inwieweit der Schutz auf jeweils bestehenden **Widmungen aufgrund der Raumordnungsvorschriften** und die daraus jeweils resultierenden Ruheschutzbedürfnisse Bedacht nehmen muss, obwohl solche Klarstellungen das **verfassungsrechtliche Rücksichtnahmegebot** gebieten würde.

§ 19 Eisenbahngesetz legt als Kriterium zwar den „Stand der Technik“ fest, was aber im Grunde inhaltlich ebenso diffus – vergleiche dazu schon die oben ausgesprochene Kritik – bleibt wie § 145b LFG gleich offenherzig davon spricht, dass Festlegungen „nach Maßgabe der Erfordernisse des Lärmschutzes“ erfolgen sollen, was ein de facto beliebiges Ermessen meint.

Eine inhaltliche Selbstbindung des Ordnungsgebers auf hohem Niveau, die man sich gerade in Hinblick auf die **Anwendung im Rahmen des UVP-G 2000**, aber auch in Hinblick auf das **Legalitätsprinzip gemäß Art. 18 BV-G** erwarten dürfte, ist den maßgeblichen Vorschriften nirgendwo zu entnehmen.

⁶⁹ Immer wieder – vgl. etwa schon die harsche Kritik des Rechnungshofes an der Bürgerferne des BStG und an den aus Bürgerprotesten resultierende nachträgliche Umpfanungen und zusätzliche Kostenbelastungen in: Tätigkeitsbericht für 1972/S. 202 bis 205 – hat der Rechnungshof (RH) das Fehlen rechtsverbindlicher Vorgaben als Ursache für fehlende Kosteneffizienz geortet und u.a. die Festlegung von Grenzwerten per Verordnung empfohlen; so z.B. im Bericht des Rechnungshofes Reihe BUND 2008/5 S. 39 ff – Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich: Der RH stellte anlässlich der Prüfung von Projekten im Bereich der ASFINAG fest, dass sich das BMVIT bei Neubauprojekten in der Regel nicht an den selbst festgelegten Grenzwerten, sondern an den von den Sachverständigen eingeforderten Richtwerten der WHO orientierte. Daher empfahl der Rechnungshof zu prüfen, ob die Werte der Dienstanweisung – Lärmschutz an Bundesstraßen den heutigen Anforderungen entsprechen und: „Die als zweckmäßig erachteten Grenzwerte sollten allenfalls in Form einer Verordnung festgelegt werden. Dies würde die Transparenz und Rechtssicherheit erhöhen“; laut Stellungnahme des BMVIT würden ... „Gegen eine Verordnung, in der die als zweckmäßig erachteten Grenzwerte festgelegt werden, ... aus fachlicher Sicht keine Einwendung bestehen“ – siehe http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2008/berichte/berichte_bund/Bund_2008_05.pdf

4.2.3 Zum Vergleich: „Verkehrslärm“ im Schweizer Umweltschutzgesetz

Was mit „fehlendem Schutzniveau“ gemeint ist, erschließt zügig ein Blick in die lärmbezogenen Vorschriften des **Schweizer Umweltschutzgesetzes**⁷⁰, die schon auf der gesetzlichen Ebene ein durchgehend am **Vorsorgegrundsatz** und am **Immissionsminimierungsgebot** orientiertes Konzept (Art. 1 USG) zeigen.

Das kann hier aber nur angedeutet werden. Die Details würden ein ganzes Seminar füllen. Es geht hier auch nicht darum, einzelne Vorschriften herauszugreifen, sondern darum zu vermitteln, dass hier nicht nur **ein Regelungssystem vorliegt, das wohlabgestimmt wirkt, sondern eines das** schon in vielen Facetten die **Feinabstimmung mit der Raumordnung enthält**, wovon man aus österreichischer Sicht bekanntermaßen nur träumen kann.

Art. 15 USG bestimmt: *„Die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Erschütterungen sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung **Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören**“.*

Einschlägig sind auch noch Art. 2 USG (Verursacherprinzip), Art. 4 und 64, 65 (bundeseinheitliche Standards), Art. 8 USG (~ erfasst Problematik des Lärms aus mehreren Quellen), Art. 11 (Primat der Lärmbekämpfung an der Quelle), Art. 13 USG (Anforderungen an Immissionsgrenzwerte), Art. 16 ff USG (Sanierungspflichten), Art. 19 USG (Alarmwerte für Sanierungen), Art. 20 und 21 USG (Schallschutz bei bestehenden bzw. neuen Gebäuden), Art. 22 bis 24 USG (Baubewilligung in lärmbelasteten Gebieten, Planungswerte, Anforderungen an Bauzonen). Art. 25 USG regelt die Errichtung von ortsfesten Anlagen, zu denen auch Verkehrsanlagen gehören:

*„(1) Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die **Planungswerte** in der Umgebung nicht überschreiten; die Bewilligungsbehörde kann eine Lärmprognose verlangen.*

*(2) Besteht ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismäßigen Belastung für das Projekt führen, so können **Erleichterungen** gewährt werden. Dabei dürfen jedoch unter Vorbehalt von Absatz 3 die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.*

*(3) **Können bei der Errichtung von Straßen, Flughäfen, Eisenbahnanlagen oder anderen öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen durch Maßnahmen bei der Quelle die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, müssen auf Kosten des Eigentümers der Anlage die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Maßnahmen geschützt werden.**“*

Die auf der Basis des USG erlassene **Lärmschutzverordnung (LSV)**⁷¹ enthält dazu noch weitere interessante Klarlegungen und insbesondere das nach Empfindlichkeitsstufen differenzierte System der Belastungsgrenzwerte je Verkehrsträger.

Einschlägig sind z.B. **Art. 7 ff (neue und geänderte Anlagen)**, Art. 9 (Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen), Art. 11 (ua anteilige Kostentragung bei mehreren Verursachern), **Art. 13 ff (Sanierungen)**, (Art. 16 (ua anteilige Kostentragung bei mehreren Verursachern), Art. 17 (Behörde entscheidet über Sanierungen, legt Fristen und die Dringlichkeit von Sanierungen fest), Art. 20 (BAFU erhebt periodisch den Sanierungsbedarf und lässt sich von den

⁷⁰ 814.01 – Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 –

<http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19830267/index.html>

⁷¹ 814.41 Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 – <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19860372/index.html>

Vollzugsbehörden Details berichten ... und beurteilt die Fortschritte), Art. 36 (Ermittlungspflicht, wenn Belastungsgrenzwerte überschritten sein können), Art. 37 (Lärmkataster je Verkehrsträger incl Betroffenenanalyse), Art. 37a (Bescheide legen die zulässigen Immissionen fest), Art. 39 (Lärmermittlung im – unbebauten – Bauland und in ruhigen Gebieten), Art. 40 (Lärm aus mehreren Quellen, fehlen Belastungswerte so gilt Art. 15 USG sinngemäß), Art. 41 (Belastungsgrenzwerte gelten ua auch für Bauland und „ruhige Gebiete“).

Spezialvorschriften für Eisenbahnen, die dem USG und der VLE vorgehen, finden sich noch im **Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE)⁷² bzw. der zugehörigen Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE)⁷³. Sie waren 15 Jahren nach Inkrafttreten des USG nötig, denn die Eisenbahnunternehmen wären nicht in der Lage gewesen, die Lärmsanierungen nach dem USG fristgerecht durchzuführen und zu finanzieren⁷⁴.**

4.2.4 Anlässlich LuLärmIV wie BStLärmIV hätte man Schutzniveau & Konzept eingehend erörtern müssen

Wenn die Rechtsgrundlagen in Österreich so offen und die „Einfallstor ins UVP-G 2000“ nie einer ernsthaften Begutachtung zugeführt worden sind, dann hätte man **umso mehr vor Erlassung der LuLärmIV wie der BStLärmIV zuerst das anzuwendende Konzept, das anzustrebende Schutzniveau und die möglichen Umsetzungsoptionen in einem fachöffentlichen Prozess ergebnisoffen erörtern sollen**. Dabei wären auch die praktischen Erfahrungen mit der SchIV zu erörtern gewesen. Einen Diskussionsraum dafür hat es aber nicht gegeben. **Die Eckpunkte schienen immer schon festzustehen.**

Anlässlich der Konzeption der LuLärmIV (bzw. genaugenommen schon anlässlich der LFG-Novelle 2006, die ihre gesetzliche Grundlage geschaffen hat,) wäre es naheliegend gewesen, ihre **Eckpunkte am seit Juni 2005 vorliegenden Mediationsergebnis Wien-Schwechat zu orientieren**, das einen fortschrittlichen Mix an aktiven und passiven Maßnahmen und Koordinationsinstrumenten bietet und als sachgerechter Ausgleich gesehen werden darf⁷⁵⁷⁶. **Da die künftige Pistennutzung eine besonders heikle Frage ist**, hätte man in weiterer Folge z.B. das in Deutschland in der Auseinandersetzung mit der Judikatur entstandene **Koordinationsmodell** für Pistennutzungsplanung, wie es 2016 Eingang in § 8 Luftverkehrsgesetz⁷⁷ gefunden hat, erwägen können. Denn ist es vertretbar, dass das konkrete Fluglärm-minderungsmanagement auf einem Großflughafen weiterhin ohne jede behördliche Flankierung ablaufen soll?

Bei der BStLärmIV hätte die **Option Flächenwidmung** erörtert werden sollen, um eine Anknüpfung für ein differenzierendes Schutzniveau zu haben⁷⁸. Die gewählte Option kennt nur zwei Grenzwerte und erlaubt zwangsläufig einen großen Eingriff in Freiraum auf ruhigen Grundstücken; das war dann auch **Anlass für das Prüfungsverfahren vor dem VfGH**. Das

⁷² 742.144 Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) vom 24. März 2000 <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19994383/index.html>

⁷³ 742.144.1 Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE) vom 14. November 2001 – <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20001314/index.html>

⁷⁴ Siehe dazu Gossweiler, Entschädigungen für Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen – Elemente für die Neuordnung durch den Gesetzgeber, Zürich 2014, 127ff.

⁷⁵ Vgl. die Abschlussdokumente zum Mediationsvertrag vom Juni 2005 –

Download <http://www.viemediation.at/jart/pr3/via-mf/mforum.jart?rel=de&content-id=1145968644505&id=567&reserve-mode=active>

⁷⁶ Die Grenzwerte der LuLärmIV sind damals auch damit gerechtfertigt worden, dass die Bundesländerflughäfen die Werte laut Flughafenmediation nicht einhalten könnten; siehe doch näher untersucht worden ist das nicht, war auch nicht Thema in den EB oder im Humanmedizinischen Gutachten.

⁷⁷ <http://www.buzer.de/gesetz/2468/a35019.htm> – In Deutschland gilt für die Festlegung der An- und Abflugrouten ein Koordinationsmodell: Die Planfestlegungsbehörde kann so – im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit – bestimmte Mindestanforderungen bei der künftigen Festlegung der Flugrouten die durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) erfolgt, vorgeben; so kann sie Gebiete festlegen, über denen An- und Abflugverkehr überhaupt nicht abgewickelt werden darf, oder Bedingungen für die Zulässigkeit von Überflügen über bestimmten Gebieten festlegen; das BAF trifft dann eine Beachtungspflicht; bei der Flugroutenfestlegung wird das Umweltthema nicht mehr geprüft, damit es flexibel ist; siehe auch Buchheister, Aktuelle Probleme der Planung und Realisierung des Flughafens BER, UPR Sonderheft 2016, 401; das BAF erlässt die Flugrouten gemäß § 32 Abs. 4 Nr. 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. § 27 a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in Form einer Rechtsverordnung - die Festlegung der Routen erfolgt in einem Verfahren, das vom Planfeststellungsverfahren nach §§ 72ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) i. V. m. § 8 LuftVG für die Anlage und den Betrieb des Flughafens verfahrensrechtlich unabhängig ist; näher Reinhardt - Mutert, ZUR 2016, 84f.

⁷⁸ Vgl. ua dazu das im Anhang 3 abgedruckte Konzeptpapier Lärmschutz Bundesstraßen – aus Anlass des Entwurfes vom Juni 2014 für eine Bundesstraßen-Lärmim-missionsschutzverordnung, August 2014.

Humanmedizinische Gutachten⁷⁹ hat – nicht nur in diesem Punkt – nicht überzeugt. Allerdings hatte die BStG-Novelle BGBl. I Nr. 5/2017 nachträglich die Rechtsgrundlage dafür entzogen, wobei schon angenommen werden darf, dass eben dieses Verfahren Anlass zu diesem Schritt war. Die Frage in der Sache musste so wieder nicht erörtert werden (vgl. dazu schon oben). Im Rückblick **verwundert schon, dass der Amtssachverständige (ASV) zur A26 die Vorgaben der soeben erlassenen VO als zu schwach eingestuft hat**, zumal genau die Problematik von Stadtautobahnen als Argument für die BStLärmIV ins Treffen geführt worden ist.

All diese Aspekte geben Hinweise auf Schwachstellen, die erörtert werden sollten.

4.2.5 Die UVP-G-Novelle 2012 war ein „Kahlschlag“

Da **keine Debatte über das künftig festzulegende Schutzniveau vorgesehen war, hat die BAK die UVP-G-Novelle 77/2012 in diesem Punkt als „Kahlschlag“ bezeichnet**⁸⁰. Die EB zu § 24f Abs. 2 waren bagatellisierend und haben nicht verraten, welche „Erfahrungen der Praxis“ diesen Schritt nötig gemacht haben.

§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000 sollte ja lärmbeeinträchtigten AnrainerInnen in Zukunft weitgehend die Möglichkeit nehmen, ihre Anliegen im Rahmen des UVP-Genehmigungsverfahrens als Parteien geltend zu machen. Eine individuell konkrete, einzelfallbezogene Überprüfung der Schutzvorkehrungen im Rechtsweg sollte nicht mehr möglich sein, sie sollten nur mehr pauschaliert an der „besonderen Immissionschutzvorschrift“ gemessen werden.

Dieser **verfahrensökonomische Rationalisierungseffekt** ist aber nur gerechtfertigt, wenn die „besondere Immissionschutzvorschrift“ klar am Vorsorgeprinzip orientiert ist und sicherstellt, dass das aufgrund des UVP-G 2000 geltende Immissionsminimierungsgebot in jeder Projektphase von der Planung bis im Betrieb auch tatsächlich und nachvollziehbar vom Betreiber gelebt wird. AnrainerInnen müssen in Zukunft auf die „besondere Immissionschutzvorschrift“ vertrauen können, dass sie in generell abstrakter Weise sicherstellt, dass ihre berechtigten Schutzbedürfnisse vom Betreiber umsichtig, sachgerecht und auf hohem Niveau wahrgenommen werden (können). Zudem ist zu bedenken, dass eine Bundesregelung auch Vorbildwirkung für die Landesstraßengesetze der Bundesländer haben soll und wird.

Genau dafür **gab es ab nun keine gesetzlichen Vorgaben mehr**, da die Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 ab sofort dafür nicht mehr anwendbar sein sollten, während es den verwiesenen Mate-riengesetzen offenkundig an einem entsprechenden und greifbaren Schutzniveau mangelte.

Dass es **divergente Sichtweisen zum zu gewährleistenden Schutzniveau** damals gab und gibt, konnte man an den EB schon ahnen. Das haben sie aber verschleiert. Es ist da eben nicht bloß um nebensächliche technische Fragen gegangen. ASV haben offenbar in Verfahren abweichende Einschätzungen zum gebotenen Schutzniveau über die „**Hintertür**“ **des Gesundheitsschutzes** eingebracht und sind über Vorgaben der SchIV bzw. der damals auch noch für den Neubau relevanten Dienstanweisung zum BStG⁸¹ bzw. das von der ASFINAG Beantragte hinausgegangen. Warum ist das nicht thematisiert worden? Diese ASV repräsentieren doch das fachliche Know-How, auf das sich doch sonst auch die Verkehrsbehörden stützen. Vielleicht war das in der Sache aber jeweils begründet?! Dann hätten aber die SchIV bzw. die Dienstanweisung zum BStG überdacht werden müssen und wäre eine Novellierung so nicht angebracht gewesen?!

⁷⁹ Haidinger – Marth, Humanmedizinische Bewertung des Schall-Eintrags durch neue Straßenbauvorhaben, Wien und Graz 19. Juni 2014.

⁸⁰ <https://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/UVPGesetzNovelle2012.html>

⁸¹ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/laermschutz/index.html>

Diesen Fragen hätten schon damals gehörig, konkret und offen diskutiert werden müssen. **So was braucht eine gründliche fachliche Ausarbeitung, die es zur UVP-G-Novelle 2012 nicht gegeben hat, auch später nicht, z.B. wie der Entwurf der BStLärmIV vorgelegt worden ist.** Es findet sich auch kein Wort dazu im zugrundeliegenden Konzeptpapier zur BStLärmIV⁸², das eigenartigerweise überhaupt ohne Begründung auskommt; nur an einer Stelle pikanterweise seine **Rechtfertigung daraus ableitet, dass sich seine Werte mit denen der Dienstanweisung „decken“ würden (!)**; keine Erwähnung findet sich auch im Humanmedizinischen Gutachten zum Entwurf der BStLärmIV⁸³.

Wenn die Novellierung einer Norm vorgeschlagen werden soll, dann sollte es eigentlich selbstverständlich sein, dass sorgfältig herausgearbeitet wird, was die Überlegungen zur alten Norm waren, worüber dann in Verfahren gestritten wurde und was dort die Gerichte gesagt haben. Auf dieser Basis lässt sich dann gut ableiten, was daraus zu lernen ist. So obliegt es **sorgfältiger Legistik**. Vielleicht hätten die Abgeordneten anlässlich der UVP-G-Novelle 77/2012 auf der Basis solcherart aufbereiteter Unterlagen auch anders entschieden, die Ihnen konkret die Für und Wider und die ganze Diskussion dazu transparent und anschaulich gemacht hätten.

4.3 Außerdem: Abgeltung von erheblichen Wertminderungen fehlt

Außerdem fehlt es in Österreich an einer Abgeltung von erheblichen Wertminderungen. Schon zur UVP-G-Novelle 2012 hat die BAK festgehalten, dass es einen **klagbaren Rechtsanspruch von lärm-betroffenen AnrainerInnen auf Abgeltung von erheblichen Wertminderungen geben sollte**, wenn sie erhebliche Lärmimmissionen dulden müssen, weil aktive Maßnahmen unverhältnismäßig wären und auch objektive Schutzmaßnahmen unzureichend bleiben, etwa weil kein Freiraumschutz (~ Terrasse und Garten vor dem Haus) mehr gegeben ist.

4.3.1 Deutschland – § 74 und 75 des deutschen BVwVfG

Ein derartiges Modell sehen § 74⁸⁴ und 75⁸⁵ des **deutschen BVwVfG** für Planfeststellungen vor, wie sie für Infrastrukturvorhaben gewöhnlich erforderlich sind: Solcherart betroffene Nachbarn haben „**Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld**“, wobei an dieser Stelle auf die durchaus engen Grenzen dieses Anspruches nur hingewiesen werden kann⁸⁶.

Auszug aus § 74 BVwVfG (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung):

„(2) ¹Im Planfeststellungsbeschluss entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist. ²Sie hat dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. ³Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.⁸⁷“

⁸² Schönhuber K (Rosinak & Partner ZT GmbH). Konzept für eine Bundesstraßen-Lärmschutzverordnung, Stand 16. Juni 2014.

⁸³ Haidinger – Marth, Humanmedizinische Bewertung des Schall-Eintrags durch neue Straßenbauvorhaben, Wien und Graz 19. Juni 2014.

⁸⁴ <https://dejure.org/gesetze/BVwVfG/74.html>

⁸⁵ <https://dejure.org/gesetze/BVwVfG/75.html>

⁸⁶ Anschauungsbeispiele sind in Popp et al., Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016 S. 184ff, 208f enthalten.

⁸⁷ Schon die in Popp et al. genannten Beispiele lassen die Enge dieses Anspruches ahnen: Nur ausnahmsweise – nämlich dann, wenn die Schutzanordnung „untunlich“ oder „mit dem Vorhaben unvereinbar“ ist – wird der vorrangige Schutzanspruch des Dritten nach Abs. 2 Satz 2 auf einen physisch-realen Ausgleich der zu erwartenden Beeinträchtigungen gemäß Abs. 2 Satz 3 auf eine nachrangige finanzielle Kompensation reduziert. Damit ist zugleich der Rahmen dieser Entschädigungszahlung abgesteckt: Sie hat „Surrogatcharakter“. Ihr Anwendungsbereich reicht nicht weiter als die Primärregelung des Abs. 2 Satz 2. Dementsprechend werden nicht alle Nachteile in Geld entschädigt, die das Vorhaben auslöst – insbesondere nicht der allgemeine Wertverlust, den ein Grundstück auf dem Immobilienmarkt erleidet, weil es in der Nähe einer neu entstehenden oder erweiterten Infrastrukturanlage liegt. Hat der Eigentümer eines mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks, das er bewohnt, dem Vorhaben zuzurechnende Immissionen – Lärm, Staub, Erschütterungen, elektromagnetische Strahlung usw. – ohne tatsächliche Schutzmaßnahmen hinzunehmen, weil die Planung auch mit Blick auf seine Betroffenheit nicht gegen zwingende Rechtsvorschriften verstößt und ausgewogen ist, scheidet der Ersatz des tatsächlich eintretenden Wertverlusts seines Wohngrundstücks aus. Denn diese merkantile Wertminderung hat gegenüber der tatsächlichen Belastung seines Wohngrundstücks mit Immissionen rechtlich keine eigenständige Bedeutung. Die Pflicht, einen derartigen Wertverlust entschädigungslos hinnehmen zu müssen, folgt aus der die Sozialgebundenheit des Eigentums konkretisierenden Situationsgebundenheit des betroffenen Grundstücks. Auszugleichen sind nur die Nachteile, „die die Grenze des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden“ (= Hinweis D. Kupfer).

Und dieses Recht besteht auch nachträglich für 30 Jahre, etwa bei nichtvorhersehbaren Verkehrszunahmen; es muss nur binnen drei Jahren geltend gemacht werden⁸⁸. Was „nicht voraussehbare Wirkungen“ sind, wird auch eng verstanden⁸⁹.

Auszug aus § 75 BVwVfG (Rechtswirkungen der Planfeststellung):

„(2) ¹Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. ²Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. ³Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. ⁴Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. ⁵Werden Vorkehrungen oder Anlagen im Sinne des Satzes 2 notwendig, weil nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens auf einem benachbarten Grundstück Veränderungen eingetreten sind, so hat die hierdurch entstehenden Kosten der Eigentümer des benachbarten Grundstücks zu tragen, es sei denn, dass die Veränderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind; Satz 4 ist nicht anzuwenden.

(3) ¹Anträge, mit denen Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung nach Absatz 2 Satz 2 und 4 geltend gemacht werden, sind schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten. ²Sie sind nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind.“

Über die konkrete Höhe der Entschädigung wird in der Praxis nicht in der Planfeststellung durch die Planfeststellungsbehörde entschieden, sondern erst in einem der Planfeststellung nachgelagerten Verfahren – und das auch erst dann, wenn sich die Betroffenen mit dem Vorhabenträger nicht einigen können. Das ergibt sich aus Spezialregelungen: § 28a LuftVG, § 22a AEG, § 19a FStrG, § 30a PBefG, § 37 WaStrG oder § 45a EnWG. Danach ist die Festlegung der konkreten Höhe der Entschädigung dem **nachfolgenden Entschädigungsverfahren** vorbehalten. Wichtigster Fall ist die Entschädigung für die Verlärmung von Außenwohnbereichen durch Verkehrsvorhaben.

Die Details der Berechnung z.B. für Bundesfernstraßen sind in **Kapitel E. „Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen“** der **Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97⁹⁰** (S. 30ff) eingehend geregelt.

Eingangs ist auch festgehalten: *„Rechtsgrundlagen für Entschädigungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen sind ... bei bestehenden Straßen die Grundsätze der Aufopferung, soweit die Einwir-*

⁸⁸ <http://www.bverwg.de/pm/2007/12> – Pressemitteilung des BVerwG Nr. 12/2007 vom 7. März 2007 – 30-Jahres-Frist für nachträglichen Lärmschutz an planfestgestellten Straßen: Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat entschieden, dass Anwohner einer nach 1974 planfestgestellten neuen Straße 30 Jahre lang einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen ursprünglich nicht voraussehbarer Lärmwirkungen des Straßenbauvorhabens haben können.

⁸⁹ Erfasst werden ausschließlich „nicht voraussehbare Wirkungen“ des Vorhabens. Alle im Zeitpunkt der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über den Planfeststellungsantrag erkannten oder zumindest erkennbaren Auswirkungen werden bereits in der Planfeststellung als lückenloser Auffangordnung rechtlich verarbeitet. Dabei bestimmt die Gestaltungskompetenz der Planfeststellungsbehörde in der Planfeststellung zugleich die Grenzen dessen, was im vorliegenden Zusammenhang als voraussehbar gilt, und zwar auch dann, wenn es so von der Planfeststellungsbehörde tatsächlich nicht vorausgesehen wurde. So wie die Rechtmäßigkeit einer Alternativenprüfung nicht bereits dann vom Verwaltungsgericht in Frage gestellt wird, wenn es für eine andere planerische Lösung ebenfalls einleuchtende Gründe gibt, so wenig werden fachliche Prognosen in der Planfeststellung allein dadurch rechtsfehlerhaft, dass sich im Tatsächlichen eine abweichende Entwicklung eingestellt hat. Das Risiko, dass eine andere Ausführungsvariante als die planfestgestellte eine im Tatsächlichen bessere gewesen wäre, das Risiko, dass sich mit Blick auf ein bestimmtes Schutz-gut tatsächlich eine andere Entwicklung einstellt als die in der Planfeststellung prognostizierte, ordnet die Rechtsordnung für alle Planbetroffenen grundsätzlich dem von ihnen hinzunehmenden „allgemeinen Lebensrisiko“ zu. Eine Grenze ist jedoch dann erreicht, wenn der von der konkreten Planfeststellung für das Vorhaben gesetzte Rahmen überschritten wird – insbes., weil die später in Rede stehende Auswirkung erst nach Abschluss der Planfeststellung überhaupt erkennbar geworden ist. Das kommt im Gesetzeswortlaut deutlich zum Ausdruck. Satz 2 knüpft an das Auftreten „nicht voraussehbarer Wirkungen des Vorhabens“ an und nicht an das Auftreten „anderer als in der Planfeststellung vorausgesehener Wirkungen“. Der Anspruch nach Satz 2 ist keine Kompensation für eine nachträglich unzutreffende Planfeststellung. Die Betroffenen sollen lediglich vor in der Planfeststellung unvorhersehbaren nachteiligen Wirkungen des Vorhabens und seines Betriebs so geschützt werden, als wären diese Auswirkungen bereits in der Planfeststellung absehbar gewesen (~ Hinweis D. Kupfer).

⁹⁰ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997, VkBfL 1997, S. 434 – <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/vlschr97.pdf>

kungen schwer und unerträglich, d.h. von enteignender Wirkung sind. In diesen Fällen ist die Entschädigung nach den Umständen des Einzelfalles zu ermitteln, wobei die nachfolgenden Grundsätze entsprechend angewendet werden können.“

Das führt auch zu sachgerechten Lösungen im **Zivilrecht**⁹¹: Wie in Österreich ist der Zivilrechtsweg ausgeschlossen; in Deutschland kann man aber eben im Verwaltungsrechtsweg Schutz erlangen, in Österreich nicht.

Darüber hinaus hat die höchstrichterliche Rechtsprechung in Deutschland mit der „**verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze**“ eine wichtige Begrenzung vorgenommen, aus der ggfs sogar ein **Übernahmeanspruch** entstehen kann. Als Folge des beschränkten Anwendungsbereichs der §§ 41ff BImSchG⁹² können sich infolge des Neubaus oder der wesentlichen Änderung einer Straße oder eines Schienenweges im Zusammenwirken mit einer erheblichen Vorbelastung Lärmbelastungen abzeichnen, die oberhalb der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV⁹³ liegen. Eine demgegenüber absolute Grenze entnimmt die Rechtsprechung dem Verfassungsrecht. Das allerdings nur in den Fällen, in denen das planungsrechtliche Abwägungsgebot gilt und auch nur dann, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben rechnerisch nach den Vorgaben der Anlagen zu § 3 16. BImSchV ansteigt. Diese Grenze ist erreicht, wenn bereits vorhandener Umgebungslärm zusammen mit den durch das planfeststellungsbedürftige Vorhaben zusätzlich verursachten Lärmbeeinträchtigungen zu einer Gesamtbelastung führen kann, die als **Gesundheitsgefährdung** (Art. 2 Abs. 2 GG) oder als **Verletzung des Grundrechts auf Eigentumsfreiheit** (Art. 14 Abs. 1 GG) zu qualifizieren ist. Bundesgerichtshof (BGH)⁹⁴ und Bundesverwaltungsgericht (BVerwG)⁹⁵ sehen den kritischen Wert für Wohngebiete **bei etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts**, für Mischgebiete eine um 5 dB(A) höheren Wert, wobei sich jüngst eine Neigung zur Absenkung dieser Werte gezeigt hat⁹⁶.

Wie diese Grenze zu verstehen ist, ist beispielsweise BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03⁹⁷ zu entnehmen. Klargestellt wird da auch, dass ggfs **auch Summenpegel mit anderen Verkehrsträgern beachtlich sind, sobald diese Schwelle erreicht wird**:

„... Soweit die Kläger eine Missachtung ihrer Grundrechte aus Art. 2 Abs. 2 GG und Art. 14 Abs. 1 GG durch die Ablehnung von Schallschutz rügen, verhilft das ihrem Begehren gleichfalls nicht, und zwar auch nicht teilweise, zum Erfolg. Sie können nicht geltend machen, die Beklagte habe ihre grundrechtlich geschützten Belange nicht mit dem diesen zukommenden Gewicht in die nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG gebotene Abwägung eingestellt und ihnen die zum Schutz ihrer Gesundheit vor Gefahren und ihres Eigentums vor Funktionsverlust unabdingbaren Schallschutzmaßnahmen verweigert. Der Staat darf zwar wegen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben,

⁹¹ http://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/koeln/2016/4_U_27_15_Urteil_20161108.html siehe Rz 40 bis 42; Leitsätze: Die Ausschlusswirkung und Duldungspflicht gemäß § 75 Abs. 2 S. 1 VwVfG erfasst nicht nur öffentlich-rechtliche Ansprüche, sondern auch privatrechtliche Immissionschutz- bzw. Ausgleichsansprüche, wie sie unter anderem in §§ 823, 906 f. und 1004 BGB vorgesehen sind. Sie gilt nicht nur im Fall unanfechtbar planfestgestellter Vorhaben oder Anlagen, sondern auch dann, wenn diesen eine bestandskräftige Plangenehmigung gemäß § 74 Abs. 6 VwVfG zugrunde liegt. § 75 Abs. 2 S. 2 bis 4 VwVfG sehen insofern ausreichende Rechtsschutzmöglichkeiten vor.

⁹² Bundes-Immissionsschutzgesetz (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge) – <https://dejure.org/gesetze/BImSchG/41.html>

⁹³ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) – https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/

⁹⁴ Der Bundesgerichtshof (BGH) ist das oberste Gericht der Bundesrepublik Deutschland im Bereich der Zivil- und Strafrechtspflege, der sogenannten ordentlichen Gerichtsbarkeit. Er wurde am 1. Oktober 1950 errichtet und hat seinen Sitz in Karlsruhe.

⁹⁵ Das Bundesverwaltungsgericht ist das oberste Verwaltungsgericht der Bundesrepublik Deutschland. Sein Sitz ist in Leipzig. Es entscheidet über Streitigkeiten im Bereich des Verwaltungsrechts, soweit sie nicht einem anderen Gericht zugewiesen sind. Das Bundesverwaltungsgericht ist grundsätzlich Revisionsinstanz. In bestimmten Streitigkeiten (z. B. über die Planung besonders wichtiger Verkehrswege oder über bestimmte Vereinsverbote) entscheidet das Bundesverwaltungsgericht abschließend in erster und zugleich letzter Instanz.

⁹⁶ In einem Hinweisbeschluss zum Vorhaben „Neubau der A 33/B 61, Zubringer Ummeln“ (BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16.16 – <https://www.bverwg.de/250418B9A16.16.1>) hat das BVerwG mit Blick auf den vorsorgenden Gesundheitsschutz Zweifel an diesen hohen Werten geäußert. Unter Berufung auf die vom Bundeshaushaltsgesetzgeber bestimmten Auslösewerte in der baulichen Lärmsanierung meint das Gericht: „Hiervon ausgehend dürfte einiges dafür sprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.“ (– Hinweis D. Kupfer); DVBl Nr. 21 2018 S. 1426ff mAnm Stürer – Stürer – <http://www.stuer.business.t-online.de/aufsatz/dvbl2118.pdf>; zum gleichen Vorhaben ist auch ein Vorabentscheidungsersuchen ergangen (BVerwG, EuGH-Vorlagebeschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16.16 – EuGH C-535/18 – <https://www.bverwg.de/250418B9A16.16.0>).

⁹⁷ BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03 – <http://www.bverwg.de/101104U9A67.03.0>

Gesundheit oder Eigentum auslösen (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – BVerwG 4 C 9.95 – BVerwGE 101, 1 <9 f.>; Urteil vom 28. Oktober 1998 – BVerwG 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350 <357>). Dass der Planfeststellungsbeschluss insoweit an einem Mangel leidet, ist aber nicht feststellbar. Wie schon zu § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 2. Alternative der 16. BImSchV ausgeführt wurde, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die durch den geänderten Schienenweg verursachten Schallimmissionen auf den Grundstücken der Kläger Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreichen oder sogar überschreiten, oberhalb derer in Wohngebieten ein aus Sicht des Grundrechtsschutzes kritischer Bereich beginnt (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 1999, a.a.O. S. 89 f.).

Aus Gründen des Grundrechtsschutzes kann allerdings die zusätzliche Berücksichtigung anderer Lärmquellen nach Maßgabe eines Summenpegels geboten sein (BVerwGE 101, 1 <9 f.>). Der in der Klagebegründung geforderten summierenden Einbeziehung solcher Lärmquellen etwa in Gestalt des Straßenverkehrs auf dem W.ring und des Luftverkehrs auf der Einflugschneise zum Flughafen Tempelhof steht aber schon entgegen, dass die Kläger mit ihrem Vorbringen hierzu präkludiert sind. Im Anhörungsverfahren haben sie nur die von der S-Bahn einschließlich der Kehranlage und der Fernbahn ausgehenden Lärmbelastungen angesprochen. Insbesondere haben sie die Bildung eines Summenpegels ausdrücklich nur im Hinblick auf den Fernbahnlärm verlangt. Unter diesen Umständen konnte die Beklagte nicht erkennen – und war im Übrigen auch nicht offenkundig –, dass die Grenze des grundrechtlich Hinnehmbaren aus Sicht der Kläger unter Einbeziehung vorhandenen Straßen- und Fluglärms überschritten sein könnte. Auch die Präklusionsvoraussetzung des § 20 Abs. 2 Satz 2 AEG liegt vor, da die Bekanntmachung der Planauslegung am 7. September 2001 den erforderlichen Hinweis auf den Ausschluss verspätet erhobener Einwendungen enthielt. ...“

Wenn diese verfassungsrechtliche oder enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, dann kann daraus ausnahmsweise auch ein Übernahmeanspruch der Betroffenen entstehen, wenn sonst keine aktiven oder passiven Maßnahmen mehr sinnvolle Abhilfe bieten, so die Judikatur der Höchstgerichte in Deutschland:

Liegen in einem konkreten Einzelfall Auswirkungen vor, die an sich durch physisch-reale Schutzmaßnahmen auszugleichen bzw. zu verhindern sind, ist der Vollausgleich aber nicht möglich, weil die erforderlichen Schutzmaßnahmen zum Teil untunlich oder nicht mit dem Vorhaben vereinbar sind, gilt: Soweit die Umsetzung der **Schutzmaßnahmen** rechtlich nicht ausgeschlossen ist, sind diese anzuordnen. Im Übrigen – soweit trotz dieser Maßnahmen noch Beeinträchtigungen übrigbleiben, die das Maß des Zumutbaren überschreiten – ist eine **Geldentschädigung** festzusetzen. Bei der Berechnung der Höhe der Geldentschädigung ist der durch die Schutzmaßnahmen erzielte tatsächliche Schutzeffekt „in Abzug“ zu bringen.

Sind die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben für das Grundstück des Betroffenen **im konkreten Einzelfall dauerhaft aber so schwer, dass die Privatnützigkeit des Grundstücks verloren geht**, kommt anstelle des Geldentschädigungsanspruchs ausnahmsweise auch ein Anspruch auf Übernahme des Grundstücks in Betracht. Das ist der Fall, „wenn die von dem planfestgestellten Vorhaben zu erwartenden Immissionen ihrer Intensität nach die Grenze zur faktisch ‚enteignenden‘ Planauswirkung überschreiten, also die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch das Grundstück so schwer und unerträglich treffen, dass seine sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen ist“⁹⁸.

⁹⁸ – Hinweis D. Kupfer.

Beispielhaft zeigt dies BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 – 3 A 5/15⁹⁹ am Beispiel eines Planfeststellungsverfahrens zum zweigleisigen Ausbau einer Eisenbahnstrecke, wobei erkennbar wird, dass es immer um eine **Einzelfallbetrachtung** geht, in deren Rahmen nicht nur die Überschreitung von Dauerschallpegeln betrachtet wird, sondern **eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen und** in deren Rahmen **auch das Auftreten von Maximalpegeln und kumulativen Wirkungen wie z.B. aus Schattenwurf, Winddruck, Erschütterungen etc. in Anschlag zu bringen ist, ob eine weitere Wohnnutzung noch zumutbar ist.** Zudem kann bei dieser Schwelle auch eine gegebene Vorbelastung nicht mehr wirksam eingewendet werden.

Die Kritik der Kläger im Verfahren, dass der **Schienenbonus nicht mehr hätte berücksichtigt werden dürfen**, weist das BVerwG übrigens mit ausführlicher Begründung zurück. Der Schienenbonus sei mit **höherrangigem Recht vereinbar gewesen** und der Planfeststellungsbeschluss sei vor der Abschaffung des Schienenbonus mit 1. Jänner 2015 gefasst worden. „Mit diesem so genannten Schienenbonus (Korrektursummand S in der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV a.F.) hat der Verordnungsgeber den Auftrag in § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG erfüllt, in den Rechtsverordnungen nach Satz 1 den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen. Der Schienenbonus ist mit höherrangigem Recht vereinbar und war bei der streitigen Planfeststellung noch zu berücksichtigen,“ so das BVerwG (Rn. 48 bis 54):

„33 ...

34 B. Begründet ist die Klage des Klägers zu 1, soweit er hilfsweise Planergänzung um einen Übernahmeanspruch für sein Grundstück verlangt (Klageantrag V Satz 2). Im Übrigen bleibt seine Klage ebenso erfolglos wie diejenigen der anderen Kläger.

35 1. Die Beigeladenen haben dem Kläger zu 1 angeboten, für sein Grundstück mit der Flurstücknummer ... der Flur X der Gemarkung K. eine Entschädigung gegen Übernahme des Grundstücks zu leisten. Der Kläger zu 1 kann gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG verlangen, dass die Beklagte den Planfeststellungsbeschluss um eine entsprechende Regelung ergänzt. **Das Grundstück wird vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ausgesetzt, die mithilfe von Vorkehrungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG nicht in einer Weise ausgeglichen werden können, dass eine weitere Wohnnutzung zumutbar wäre** (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 Rn. 376 m.w.N.). Das ergibt sich aus einer **Gesamtbetrachtung der Grundstückssituation**; die von der Beklagten im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 21. Juni 2016 vorgenommene "atomisierende" Betrachtung einzelner Einwirkungen und ihrer Kompensation wird der Grundstückssituation, die sich nach Vorhabenrealisierung ergäbe, nicht gerecht.

36 a) Das sehr trassennah gelegene Grundstück des Klägers zu 1 wird im Prognosefall Eisenbahnbetriebslärm ausgesetzt, dessen Ausmaß mit der staatlichen Schutzpflicht für Leben, Gesundheit und Eigentum nicht mehr vereinbar ist. Mit prognostizierten Beurteilungspegeln von 73 dB(A) tags und 70 dB(A) nachts werden nicht nur die für Wohnhäuser im Außenbereich, in dem das Grundstück liegt, einschlägigen Immissionsgrenzwerte erheblich überschritten (64/54 dB<A> tags/nachts gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV, vgl. BVerwG, Urteile vom 26. Mai 1994 – 7 A 21.93 – Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 30 S. 3 und vom 1. Oktober 1997 – 11 A 10.96 – Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 32 S. 163 f.), sondern sogar die für Dorf- und Mischgebiete geltenden verfassungsrechtlichen Annäherungswerte für die so genannte enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72/62 dB(A)

⁹⁹ BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 – 3 A 5/15 – https://www.bverwq.de/080916U3A5_15.0; die Pressemitteilung dazu (Nr. 72/2016 vom 08. September 2016) erwähnt, dass einem Kläger ein Anspruch auf Übernahme zugestanden worden ist – <https://www.bverwq.de/pm/2016/72>; „...Die Kläger sind Eigentümer von trassennahen Wohnhäusern entlang des planfestgestellten Teilstücks. Sie befürchten, schon in der Bauphase, erst recht aber in der Betriebsphase nicht genügend vor Lärm, Erschütterungen und anderen Immissionen geschützt zu sein. Dem ist das Bundesverwaltungsgericht nur für einen der Kläger gefolgt. Dessen Grundstück liegt sehr nah an der Trasse und wäre durch deren Betrieb künftig besonders stark und im Ergebnis unzumutbar belastet. Dieses Grundstück muss die Deutsche Bahn gegen Zahlung einer Entschädigung übernehmen. Die übrigen Klagen hat das Bundesverwaltungsgericht abgewiesen“.

tags/nachts (vgl. BGH, Urteile vom 25. März 1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76 <81 f.>, vom 10. Dezember 1987 – III ZR 204/86 – BauR 1988, 204 <206> und vom 17. April 1986 – III ZR 202/84 – BGHZ 97, 361 <366> sowie Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – VkB1. 1997, 434).

- 37) b) Das Grundstück durch Lärmschutzwände abzuschirmen, hat die Beklagte im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 21. Juni 2016 mit Blick auf die Kosten rechtsfehlerfrei abgelehnt. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG darf von so genannten aktiven Schutzmaßnahmen im Sinne von Absatz 1 der Norm abgesehen werden, soweit die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Das darf nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts regelmäßig angenommen werden, wenn die Kosten für aktiven Schallschutz den Verkehrswert eines zu schützenden Wohnhauses um ein Mehrfaches übersteigen (BVerwG, Urteil vom 18. Juli 2013 – 7 A 9.12 – juris Rn. 33 m.w.N.). So liegen die Dinge hier. Nach den Berechnungen der Beigeladenen wäre für eine Lärmschutzwand, die alle Schutzfälle am Tag und in der Nacht löst, eine 5 m hohe Lärmschutzwand erforderlich, die etwa das Dreifache des mit Wertindikation vom 6. März 2014 sachverständig festgestellten Verkehrswertes des Hauses (108.000 Euro) kosten würde. Würden nur die Schutzfälle im Erd- und Obergeschoss zur Tagzeit gelöst, müsste für eine 3 m hohe Wand immer noch knapp das Zweifache des Verkehrswertes des Hauses aufgewendet werden.
- 38) c) **Durch passive Maßnahmen sind die Belastungen nicht angemessen auszugleichen.** Bei der Bewertung der Geräuschsituation auf dem Grundstück des Klägers zu 1 ist insoweit maßgeblich zu berücksichtigen, dass die Geräuschbelastung vor allem durch hohe Maximalschallpegel ("Spitzenpegel") der einzelnen Zugvorbeifahrten geprägt ist. Sie erreichen das Grundstück infolge der trassennahen Lage praktisch ungemindert. In einer solchen Situation sind bei der **Gesamtbetrachtung zur Beurteilung der enteignenden Wirkung einer Belastung neben dem Beurteilungspegel, der ein Mittelungspegel für die 16 Tagesstunden bzw. die acht Nachtstunden ist, auch die Maximalpegel heranzuziehen** (stRspr; vgl. BGH, Urteile vom 16. März 1995 – III ZR 166/93 – BGHZ 129, 124 <127> und vom 25. März 1993 – III ZR 60/91 – BGHZ 122, 76 m.w.N.).
- 39) **Im Fall des Klägers zu 1 dominiert die Belastung durch Maximalpegel: Zugvorbeifahrten lösen Maximalpegel aus, die im Abstand von 25 m zur Gleismitte oberhalb von 80 dB(A) liegen** (vgl. Müller/Möser, Technische Akustik, 3. Aufl. 2004, S. 486 Abb. 17.1 und S. 515 Abb. 17.36). Bei den von den Beigeladenen prognostizierten 153 Güterzügen täglich wird das Grundstück im Durchschnitt aller 24 Tagesstunden im Abstand von 9 Minuten über einen Zeitraum (je nach Zuglänge und Geschwindigkeit) bis zu einer halben Minute mit Maximalpegeln zwischen 85 und 100 dB(A) beaufschlagt. Es liegt auf der Hand, dass der Außenwohnbereich eines so belasteten Grundstücks praktisch unbenutzbar ist. Auch müssten Schallschutzfenster mit der höchsten Schallschutzklasse eingebaut werden, um die im Planfeststellungsbeschluss als Zumutbarkeitsgrenze vorgesehenen Innenraum-Maximalpegel der 24. BImSchV und der VDI-Richtlinie 2719 (40 dB(A) tags, 30 dB(A) nachts; PFB S. 84) jedenfalls in der Regel sicher einzuhalten. Überschreitungen der Nachtwerte durch hohe Spitzenpegel lassen sich aber dadurch nicht ausschließen.
- 40) d) **Das Grundstück ist überdies trotz seiner Einfriedung durch eine etwa 2 m hohe Mauer weiteren vorhabenbedingten Einwirkungen ausgesetzt, die in Kombination mit der Geräuschbelastung eine sinnvolle Nutzung zu Wohnzwecken ausschließen. Zu diesen Einwirkungen gehören der Schattenwurf und Winddruck der vorbeifahrenden Züge, die dadurch verursachten Verwirbelungen von Schmutz und Staub sowie Erschütterungen.** Wenn die Beklagte im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 21. Juni 2016 meint, dass der

Kläger zu 1 durch Erschütterungen "nicht in herausragender Weise betroffen" ist, legt sie wiederum eine der Gesamtsituation nicht gerecht werdende, einzelne Belastungen isolierende Betrachtung an. Nach dem erschütterungstechnischen Gutachten vom 24. Mai 2012 (Beiakte 16, S. 24) hat der Kläger zu 1 mit einer Zunahme der Erschütterungen sowohl zur Tagzeit (um 32 %) als auch zur Nachtzeit (um 6 %) zu rechnen, in der die maßgeblichen Grenzwerte überdies ausbaubedingt überschritten werden. Es bedeutet keine Verbesserung seiner Gesamtsituation, dass sich die Belastung damit in einer Größenordnung hält, der auch andere Streckenanlieger ausgesetzt sind.

41 *e) Die Schutzansprüche des Klägers zu 1 werden nicht durch eine (plangegebene) Geräuschvorbelastung gemindert. **Eine Vorbelastung kann dem Kläger zu 1 schon deshalb nicht entgegengehalten werden, weil die Belastung seines Grundstücks nach dem Streckenausbau die Schwelle der grundrechtlichen Unzumutbarkeit übersteigt.** Die Vorbelastung und die durch die wesentliche Änderung eines Schienenweges entstehende zusätzliche Geräuschbelastung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. In solchen Fällen ist eine Schutzminderung, die durch die Berücksichtigung einer Vorbelastung bewirkt würde, mit Verfassungsrecht nicht vereinbar (stRspr; vgl. BVerwG, Urteile vom 28. Oktober 1998 – 11 A 3.98 – BVerwGE 107, 350 <357> und vom 21. März 1996 – 4 C 9.95 – BVerwGE 101, 1 <9 f. > m.w.N.). Abgesehen davon hat die Beklagte im Einvernehmen mit den Beigeladenen beim Lärmschutz bewusst davon abgesehen, eine plangegebene Vorbelastung durch das kriegsbedingt zurückgebaute zweite Gleis zu ermitteln und zu Lasten der Anwohner zu berücksichtigen (PFB S. 64). Es wäre widersprüchlich, sich im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 21. Juni 2016 hiervon zu distanzieren.*

42 *2. Der Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 21. Juni 2016 ist dementsprechend aufzuheben, soweit darin der Übernahmeantrag abgelehnt wird. Die Beklagte hat den Beschluss stattdessen um die Übernahmeverpflichtung der Beigeladenen gegen Entschädigung des Klägers zu 1 zu ergänzen. Die Höhe der Entschädigung ist nach dem Verkehrswert des Grundstücks zum Stichtag der öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung des Planentwurfs zu bestimmen (arg. § 19 AEG; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 – 4 C 8.09 u.a. – BVerwGE 142, 234 Rn. 414 f. und BVerfG, Kammerbeschluss vom 23. Februar 2010 – 1 BvR 2736/08 – NVwZ 2010, 512 Rn. 43 ff m.w.N.).*

43 ...“

4.3.2 Schweiz - Judikatur des Bundesgerichts

In der **Schweiz** werden berechtigte Abwehransprüche betroffener Nachbarn gegen übermäßige Verkehrsimmissionen, deren Durchsetzung die bestimmungsgemäße Nutzung der jeweiligen öffentlichen Werke und Anlagen (wie Straßen, Flughäfen, Eisenbahnen, militärische Anlagen etc.) vereiteln oder erschweren würde, im Rahmen eines formellen Enteignungsverfahrens mit Entschädigungsleistungen abgegolten¹⁰⁰. Vorausgesetzt ist jedoch, dass die vom **Bundesgericht** festgelegten Kriterien kumulativ erfüllt werden. Es sind dies:

- die **Unvorhersehbarkeit der Immissionen und**
- die **Spezialität der Immissionen sowie**
- die **Schwere des Schadens.**

¹⁰⁰ Siehe z.B. Pressemeldung „Lärmschutz auf Nationalstraßen: Aktueller Stand und Ausblick“ vom 31. März 2015: <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-56740.html>

Anschaulich zeigt vieles davon das Urteil des Bundesgerichts betreffend die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Zürich (BGE 134 II 49)¹⁰¹. Das Bundesgericht äußert sich darin insbesondere zu den oben erwähnten Kriterien, zur Bemessung des Schadens, zur anwendbaren Schätzungsmethode sowie zur Höhe, Form und Verzinsung der Entschädigung.

Die Rechtsprechung ist von der Lehre in der Schweiz auch kritisiert worden und hat zu verschiedenen Reformvorschlägen geführt¹⁰²: Das Kriterium der Unvorhersehbarkeit widerspreche dem Verursacherprinzip: Seit der Geltung des USG sollten Anwohner darauf vertrauen können, dass Anlagen die für sie geltenden Begrenzungen einhalten; man kann Anwohnern nicht entgegenhalten, sie hätte die übermäßigen Immissionen vorhersehen müssen; denn das unterläuft das Verursacherprinzip und stellt den Betreiber zu Unrecht frei. Das Kriterium der Schwere widerspreche der Eigentumsgarantie, wonach jede formelle Enteignung zu entschädigen ist.

Andererseits sei die Rechtsprechung überschießend, weil sie nicht bloß den Übermäßigkeitsschaden abgelte; vielmehr werde der aktuelle lärmbelastete Zustand mit dem verglichen, wenn das lärmende Werk gar nicht vorhanden wäre; Art. 684 ZGB verbietet nur übermäßige Immissionen; gegen mäßige Immissionen könnte sich der Nachbar zivilrechtlich gar nicht wehren.

4.3.3 Europäische Menschenrechtskonvention - Judikatur des EGMR

Der EGMR hat sich 2001¹⁰³ und 2003¹⁰⁴ anlässlich von AnrainerInnenbeschwerden zum **Flughafen London Heathrow** anerkannt, dass nächtlicher Fluglärm das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens gemäß Art. 8 EMRK verletzen kann. In beiden Entscheidungen sah er übrigens auch Art. 13 EMRK, der das Recht auf eine wirksame Beschwerde bei einer nationalen Instanz festlegt, verletzt. Grundsätzlich betont er die **Notwendigkeit eines fairen Ausgleichs**, wobei er Staaten da offenbar einen **großen Spielraum** zubilligt. Dieser ist aber offenkundig nicht unbegrenzt, insbesondere lässt er den **bloßen Hinweis aufs öffentliche Interesse – konkret wurde das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes eingewendet – nicht genügen**. Staaten trifft eine **Minimierungspflicht. Entschädigungen und Ablösen hat der EGMR in der zweiten Entscheidung 2003 als eine Option für einen fairen Ausgleich in den Raum gestellt**.

Und so lässt sich mit guten Grund bezweifeln, ob der **österreichische Weg einer „Nulllösung“**, d.h. unter Berufung auf das öffentliche Mobilitätsinteresse generell keinerlei finanzielle Abgeltungen vorzusehen, auch wenn im eingangs genannten Sinn sehr intensiv eingegriffen wird, hier Anklang finden würde.

„Zunächst wird festgehalten, dass der Flughafen Heathrow bzw. die dort landenden und abfliegenden Flugzeuge weder in staatlichem Eigentum stehen noch vom Staat betrieben oder kontrolliert werden. Daher kann nicht gesagt werden, dass das Vereinigte Königreich in das Privat- und Familienleben „eingreift“. Stattdessen muss die Bsw. hinsichtlich der positiven Verpflichtung des Staates geprüft werden, wonach dieser sachliche und angemessene Maßnahmen zu ergreifen hat, um die in Art. 8 (1) EMRK niedergelegten Rechte der Bf. zu gewährleisten. Gleichgültig welcher analytische Ansatz gewählt wird – positive Verpflichtung oder Eingriff – die anwendbaren Prinzipien sind hinsichtlich der Rechtfertigung nach Art. 8 (2) EMRK weitgehend ähnlich. In beiden Fällen muss auf ein ausgewogenes Gleichgewicht Bedacht genommen werden, das zwischen den Interessen des Einzelnen und der Gemeinschaft

¹⁰¹ Auszug aus dem Urteil BGE 134 II 49 (~ online zugänglich per Google-Suche oder unter www.bundesgericht.ch (> Rechtsprechung > Rechtsprechung gratis > BGE (Leitentscheide) > Index BGE)).

¹⁰² Vgl. zum Folgenden Gossweiler, Entschädigungen für Lärm von öffentlichen Verkehrsanlagen – Elemente für die Neuordnung durch den Gesetzgeber, Zürich 2014, 286ff, 373ff, 404ff, 466ff.

¹⁰³ Urteil vom 2. Oktober 2001, Bsw. 36022/97 –

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20011002_AUSL000_000BSW36022_9700000_000

¹⁰⁴ Urteil vom 8. Juli 2003, Bsw. 36022/97 –

https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20030708_AUSL000_000BSW36022_9700000_000

als Ganzes hergestellt werden muss. Darüber hinaus können selbst bezüglich der aus Art. 8 (1) EMRK erließenden positiven Pflichten, die in Art. 8 (2) EMRK erwähnten Ziele für die Herstellung eines ausgewogenen Gleichgewichts von Bedeutung sein. Im besonders sensiblen Bereich des Umweltschutzes reicht der bloße Verweis auf das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes nicht aus, um die Rechte anderer zu überwiegen. Die Staaten sind verpflichtet, Eingriffe in diese Rechte so weit wie möglich durch das Suchen anderer Alternativen zu minimieren bzw. sollten versuchen, ihre Ziele allgemein auf die hinsichtlich der Menschenrechte am wenigsten eingriffsschwere Art zu erreichen.“ (Urteil vom 2. Oktober 2001, Bsw. 36022/97)

„Bei der Entscheidung über die Auswirkungen einer allgemeinen Maßnahme auf in einem bestimmten Gebiet lebende Personen muss die Möglichkeit mit in Betracht gezogen werden, dieses Gebiet zu verlassen. Wenn eine beschränkte Anzahl von Personen von einer generellen Maßnahme besonders betroffen ist, muss deren Möglichkeit, sich ohne finanziellen Verlust an einem anderen Ort niederzulassen, bei der Beurteilung der generellen Angemessenheit der Maßnahme berücksichtigt werden“ (Urteil vom 8. Juli 2003, Bsw. 36022/97).

4.4 Kritisches zur Judikatur des Verfassungsgerichtshofes

Noch einige kritische Anmerkungen **zur Judikatur des VfGH**:

Wenn – wie oben dargestellt – der VfGH sowohl die SchIV als auch die BStLärmIV unangetastet gelassen hat, so ist das im Grunde nicht zu beanstanden. **Natürlich soll der Gesetzgeber hier einen Spielraum haben** und kann sich der VfGH grundsätzlich auf solche Erwägungen zurückziehen.

Verfassungsgerichte sind aber auch keine Zertifizierungsstelle, wo überprüft wird, ob eine Norm noch modernen humanmedizinischen Anforderungen entspricht. Ein Verfassungsgericht ist **dazu gar nicht in der Lage**. Darum darf das zuständige Ministerium auch nicht der Versuchung erliegen, die **diversen Entscheidungen des VfGH als „Weißwaschung“ zu deuten, die jede weitere Diskussion erübrige**. Natürlich wird und darf ein Ministerium in einem solchen Verfahren die angegriffenen Normen verteidigen; **Studien** die dazu angefertigt werden, **ersetzen dann aber eben auch nicht eine ergebnisoffene Evaluation der Norm**, wie sie dem zuständigen Ministerium an sich in regelmäßigen Abständen obliegen würde.

Die vom VfGH in erster Linie zu beantwortende Frage ist aber, wie weit der gesetzgeberische Spielraum determiniert sein sollte: **Zu beanstanden ist, wie der VfGH** sowohl § 19 Abs. 4 Eisenbahngesetz als auch § 71 LFG gleichsam „im Vorbeigehen“ von jedem Zweifel freispricht und damit **keine „Grenze nach unten“ setzt, wo die verfassungswidrige formalgesetzliche Delegation beginnt**¹⁰⁵.

Ungewöhnlich und zweifelhaft ist schon, dass der **VfGH keinen Anstoß an der Sichtweise nimmt, dass es einen „Stand der Technik“ der Immissionsvermeidung** geben solle. Solche Stand-der-Technik-Klauseln kommen sonst immer nur im Zusammenhang mit Emissionen vor. Immissionsschutz ist mit der Beantwortung von so vielen Wertungs- und Abwägungsfragen verbunden, dass man seriös keinen Stand der Technik benennen kann. Die **ursprüngliche Ermächtigungsgrundlage der SchIV** war da übrigens noch unmissverständlicher: Sie sprach von „Stand der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens“¹⁰⁶. Da könnte man eher auf die Idee kommen, dass es einen solchen z.B. zu technischen Fragen beim Bau von Elektro-Lokomotiven gibt ... aber eben nicht zum nötigen

¹⁰⁵ So etwa auch *Merli*, Ein seltsamer Fall von Willkür: Die VfGH-Entscheidung zur Dritten Piste des Flughafens Wien, wbl 2017 (12) 682, 686.

¹⁰⁶ Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein oder für einzelne Eisenbahnen durch Verordnung bestimmen, welche Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen zur Wahrung der ihnen gemäß den Abs. 1 und 2 obliegenden Verpflichtungen nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens zu treffen sind.

Immissionsschutz, sodass es hier gesonderter Festlegungen bedarf. Die heutige Fassung von § 19 Abs. 4 Eisenbahngesetz ist erst mit der **Novelle BGBl. I Nr. 125/2006** geschaffen worden¹⁰⁷. Die EB dazu sind nichtssagend, sprechen nur von klarstellender Ergänzung. Die EB zur ursprünglichen Version 1957¹⁰⁸ sprechen von der „*Sicherung des Anrainers*“; das Thema Lärmschutz wird nirgendwo angesprochen: „*Abs. 4 gibt dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die Möglichkeit, im Verordnungswege Anordnungen zu treffen, in welcher Weise für die Sicherheit, Ordnung und entsprechende Ausgestaltung der Eisenbahn und die Sicherung des Anrainers zu sorgen ist.*“

Ob **§ 19 Abs. 4 Eisenbahngesetz als taugliche Grundlage für eine Immissionsschutzverordnung** herangezogen werden kann, ist schon im Rahmen des Ende 1992 durchgeführten **Begutachtungsverfahrens zur SchIV** von verschiedenen Seiten angezweifelt worden. Kritik erfuhr schon das Konzept, das schlicht auf eine Gestaltung analog der Praxis der Erlässe zu Bundesstraßen abzielte. Weitere Kritikpunkte betrafen ua den Schienenbonus und die fehlende Bezugnahme auf raumordnungsrechtliche Vorgaben. Auch die daran anschließende weitere Vorgeschichte zur SchIV – gemeint ist die **im Verkehrsausschuss vom 7. Juni 1993 angenommene EntschlieÙung** samt den diesbezüglichen Debatten im Plenum vom 17. Juni 1993¹⁰⁹ – könnte Anlass zu weiteren Zweifeln geben: Denn zur damals vom Nationalrat **geforderten Novelle des Eisenbahngesetzes**, „*die sicherstellt, daß sowohl bei der Planung und beim Bau von Eisenbahnstrecken als auch im Bereich bestehender Eisenbahnstrecken unzumutbare Beeinträchtigungen der Anrainerbevölkerung durch Lärmimmissionen durch geeignete Maßnahmen, orientiert an den bestehenden Richtlinien für Bundesstraßen, entsprechend verringert werden*“¹¹⁰, ist es offenkundig nicht mehr gekommen. Vielmehr wurde die offenbar schon zu diesem Zeitpunkt beschlussreife **SchIV wurde** – „politisch abgeseget“ durch eine weitere Passage in dieser EntschlieÙung¹¹¹ – **schon wenige Tage später am 25. Juni 1993 auf der Basis der ursprünglichen Ermächtigungsgrundlage in § 19 Abs. 4 Eisenbahngesetz erlassen**. Und anstatt den Lärmschutz im Eisenbahngesetz besser zu verankern, folgte mit der **UVP-G-Novelle vom Dezember 1996** die nächste – gleichsam gegenläufige – Weichenstellung: Denn sie enthielt eine faktische Absage an den „strengen Lärmschutzstandard im UVP-G“ und holte die Definitionshoheit für den Lärmschutzstandard von UVP-pflichtigen Eisenbahnanlagen wieder ins Eisenbahnrecht zurück. §19 Abs. 4 Eisenbahngesetz erhielt seine heutige Fassung, auf die sich zuletzt auch der VfGH bezogen hat, erst mit der Novelle BGBl. I Nr. 125/2006, die bekanntermaßen andere Ziele, als den Lärmschutz zu verbessern, wie Verfahrensbeschleunigung und Deregulierung im Anlagenverfahren verfolgte.

Zudem **berühren Fragen des Immissionsschutzes grundrechtlich geschützte Anliegen**. Art. 8 EMRK ist hier jedenfalls einschlägig für die Rechtsposition der von Verkehrslärm Betroffenen. Das Recht auf eine wirksame Beschwerde bei einer nationalen Instanz gemäß Art. 13 EMRK ist zudem immer dann angesprochen, wo Sachverhalte außerhalb des Anwendungsbereichs des UVP-G 2000 angesiedelt sind. Der Flughafen Schwechat sah sich demgegenüber vor dem VfGH beispielsweise in seinem Recht auf Erwerbsausübungsfreiheit beeinträchtigt. Wie der VfGH auf der Basis der von ihm selber entwickelten **Kriterien wie „Betroffenheit in Grundrechten“, „Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit für den Rechtsunterworfenen“, „Überprüfbarkeit im Gerichtsweg“** hier noch immer zum Ergebnis kommen kann, dass dem „differenzierten Legalitätsprinzip“ entsprochen sei, ist schwerlich nachvollziehbar¹¹².

¹⁰⁷ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXII/II_01412/index.shtml#tab-Uebersicht bzw. <https://www.ris.bka.gv.at/eli/bqbl/2006/125>

¹⁰⁸ https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/VIII/II_00103/imfname_332259.pdf

¹⁰⁹ 125. Sitzung Nr. XVIII. GP – Stenographisches Protokoll S. 14347 bis 14370 – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/NRSITZ/NRSITZ_00125/imfname_142524.pdf

¹¹⁰ Bericht des Verkehrsausschuss vom 7. Juni 1993 samt EntschlieÙung (1111 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP) – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XVIII/II_01111/imfname_262347.pdf

¹¹¹ „Außerdem sind nachstehende Maßnahmen zu setzen: Die Erlassung einer Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung in Anlehnung an die Regelung von Bundesstraßen bis spätestens 30. September 1993. Die Verordnung hat dabei die Lärmimmissionen bei Neubauten oder wesentlichen Umbauten von Schienenanlagen orientiert an den bestehenden Richtlinien für Bundesstraßen unter Berücksichtigung der besonderen Lärmcharakteristiken des Schienenverkehrs zu regeln“ (1111 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP).

¹¹² Vgl. grundsätzlich zuletzt *Kröll*, Durchführungsverordnung und differenziertes Legalitätsprinzip ZfV 2017/3 S. 280, insbesondere ab S. 284.

Sinnvollerweise müssen die **Anforderungen an Bestimmtheit und Selbstbindung** sogar umso höher angesetzt werden,

- je intensiver der Eingriff ist (*etwa wenn die Nutzung des Freiraums entschädigungslos entzogen wird ...*) und je weniger Mitwirkungsmöglichkeiten der Betroffenen es gibt (*etwa wenn in Verfahren keine Parteistellung gewährt wird ...*)
- je mehr öffentliche Interessen im Spiel und abzuwägen sind und
- und je näher Betreiber- und Behördenrolle beieinanderliegen.

Alle drei Kriterien sind in Bezug auf den Schutz vor Verkehrslärm in besonderem Maße gegeben. Nirgendwo sonst gestattet das Betriebsanlagenrecht derartig dauerhaft intensive Eingriffe in die Rechtssphäre der betroffenen Nachbarn wie im Verkehrsinfrastrukturrecht. Kein Nachbar einer gewerblich betriebenen Anlage könnte dazu verpflichtet werden, die lärmbedingte Unbenützbarkeit seines Balkons oder seiner Terrasse vor dem eigenen Haus schlicht hinzunehmen. Dass Verkehrsinfrastruktur ohne solche Eingriffsmöglichkeiten in einem dichtbesiedelten Land wie Österreich nicht machbar ist, ist nicht von der Hand zu weisen. Es muss aber auch entsprechende Konsequenzen in der Sorgfalt und Umsicht bei der legislatischen Aufarbeitung dieser Konfliktsituationen haben. **Dass der VfGH hier offenkundig weiterhin von verdünnten Anforderungen an die Bestimmtheit der gesetzlichen Vorgaben ausgeht,** sollte schon längst der Vergangenheit angehören. Denn es **unterstützt den derzeit unzureichenden Willen des Bundes zur Selbstbindung, der aus der eigenen Betreiberrolle resultiert.**

4.5 Ergebnisoffene Evaluation der Mindeststandard-Entscheidungspraxis nötig

So sehr die Judikatur des VfGH zu den Anforderungen an die Bestimmtheit der gesetzlichen Vorgaben kritisch zu sehen ist, so sehr hat die im E des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 grundgelegte Linie, dass die Grenzwerte der SchIV nur Mindeststandards darstellen, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann, immer wieder die Tür zu strengeren Vorgaben eröffnet, wenn es dafür eine sachverständige Begründung gab. Allerdings ist **ungewiss, wie sich die Rechtsprechung des BVwG und der Höchstgerichte in dieser Frage entwickeln wird**, ob die besonderen Immissionschutzvorschriften weiterhin als Mindeststandard anzusehen sind.

Dem Vernehmen nach soll sich in der Verhandlung im Lobautunnelverfahren eine Abkehr des BVwG von dieser Judikatur abgezeichnet haben. Wenn das so ist, wird der VfGH die Linie weiter bekräftigen, sofern er angerufen wird? Oder wird auch er diese Linie verlassen? Oder nur betreffend die BStLärmIV, zumal die SchIV auch Lärmschutzmaßnahmen vorsieht, wenn die Grenzwerte noch nicht erreicht sind?

Und wäre am Schluss dann wirklich was gewonnen? Bleibt es bei der Linie „Mindeststandard“, wird weiter zu klären sein, ab wann genau das greift ...

Und bleibt es nicht dabei ... wird der Widerstand in den Verfahren nicht andere Ventile suchen? Und keine Sachfrage ist gelöst

Alle aufgezeigten Optionen verheißen wenig Gutes. Natürlich wäre es sehr wünschenswert, wenn **das zuständige Ministerium von sich aus den Auftrag gibt, die diesbezügliche Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten zur SchIV wie zur BStLärmIV zu evaluieren.** Es kann doch nicht darum gehen, in Verfahren zu obsiegen. **Vielmehr sollten gute Lösungen im gemeinsamen Interesse das Ziel und die Richtschnur sein.** Es sollte zuerst gefragt werden, zu welchem Sachverhalten mit welcher Begründung in Bescheiden und gerichtlichen Erkenntnissen strengere Vorgaben gemacht worden sind. Zum Beispiel ist es da um Fälle von Lärmzunahmen > 10 dB, um den Einfluss von hohen

Pegelschwankungen, um die Ablöse von besonders exponierter Objekten, um Fragen des Freiraumschutzes gegangen ...

Diese Fälle **sollten** nach Gemeinsamkeiten und schlussendlich die Begründungen auf ihre Rechtfertigung, **und zwar im Lichte eines hohen Schutzniveaus untersucht werden**. Wo das anzusetzen ist, müsste natürlich gleichzeitig hinterfragt werden. Und wo die humanmedizinische Rechtfertigung gegeben ist, dann wäre weiter zu fragen, **wie dem im Rahmen der jeweiligen Verordnung Rechnung getragen** werden kann. Das kann auch Überarbeitungen der jeweiligen Verordnungen erfordern.

Das gilt natürlich auch für den **Schienenbonus**. Hier sollte auch in die Bewertung einbezogen werden, dass Deutschland den Schienenbonus abgeschafft hat. Und vor allem warum? Die Schweiz hat interessanterweise hier einen differenzierenden Umgang: Verschubbetrieb kann dort sogar mit einem Malus versehen werden.

Damit es klar ist: Eine **Evaluation macht nur Sinn, wenn man bereit ist, auch die derzeitigen materiellen Regeln der Kritik zu unterziehen**. Aber das wäre auch keine Schande, sondern entspricht ohnedies nur dem, was der VfGH zu Verordnungen fordert, die dem Stand der Technik entsprechen müssen. Und natürlich wäre bei allem im Auge zu behalten, **dass das Schutzniveau der besonderen Immissionsvorschriften im Anwendungsbereich des UVP-G 2000 mit dessen Wertungen konform gehen sollte**. Sinnvollerweise wird man daher diese Streitthemen auch mit den neusten Erkenntnissen der **Lärmwirkungsforschung** in Beziehung setzen müssen.

4.5.1 Neuste Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigen

Anlässlich der Herbsttagung 2017 der Schweizerischen Gesellschaft für Akustik (SGA-SSA) in Solothurn¹¹³ sind die **neuesten Erkenntnisse aus der noch laufenden SiRENE-Studie sowie der NORAH-Studie**¹¹⁴ präsentiert worden.

Beide Projekte sind groß angelegt. SiRENE¹¹⁵ hat die gesamte Verkehrslärmbelastung in der **Schweiz** mit den Gesundheitsdaten der Schweiz verknüpft und zudem eine umfassende Befragung (~ Belästigungen und selbstberichtete Schlafstörungen) veranstaltet. NORAH¹¹⁶ ist ebenfalls breit – alle Lärmarten, Belästigung und Gesundheit – angelegt, obwohl sie ihren Ausgang beim Fluglärmthema zum **Frankfurter Flughafen** genommen hat.

"SiRENE steht für Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure und ist ein seit 2014 laufendes interdisziplinäres Forschungsprojekt, das Versuche im Schlaflabor mit epidemiologischer Forschung, Bevölkerungsbefragungen und aufwändigen akustischen Berechnungen und Modellierungen kombiniert. **Hauptziel der SiRENE-Studie ist die Untersuchung der Auswirkungen von Strassenverkehrs-, Schienen- und Fluglärm auf gesundheitliche Risiken (v.a. das kardiovaskuläre System betreffend), die Lärm-Belästigung und den Schlaf der Schweizer Bevölkerung**. Eine besondere Stärke dieser Studie ist die Kombination von experimentellen und epidemiologischen Forschungsmethoden zur Erforschung der Wechselwirkungen von akuten, kurz- und langfristigen Auswirkungen der Verkehrslärmbelastung auf den Menschen. Für Strassen-, Schienen- und Fluglärm werden Expositions-Wirkungsbeziehungen für verschiedene Gesundheitsendpunkte sowie die Lärmbelastung hergeleitet und dabei verschiedene Charakteristika des Lärms berücksichtigt. Lärminduzierte langzeitliche Gesundheitsrisiken werden anhand der Schweizerischen Nationalen Kohortenstudie (SNC) und der SAPALDIA-Studie (Swiss Cohort Study on Air Pollution And

¹¹³ <https://www.sga-ssa.ch/de/herbsttagung-2017>

¹¹⁴ https://www.sga-ssa.ch/docs/events/10_guski.pdf

¹¹⁵ <http://www.sirene-studie.ch/> – "SiRENE" steht für Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure

¹¹⁶ <http://www.laermstudie.de/> und dazu die fachliche Einschätzung des UBA:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/fachliche_einschaetzung_der_laermwirkungsstudie_norah.pdf

Lung and Heart Diseases in Adults) mit epidemiologischen Risikomodellen ermittelt.

Die SiRENE-Studie wird von der **Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB)**¹¹⁷ begleitet. **Die Resultate der Studie werden dereinst eine wichtige Grundlage bilden für die Überprüfung der Lärmgrenzwerte in der Schweizerischen Lärmschutzverordnung (LSV).**

Die SiRENE-Studie wird im Rahmen des Sinergia-Programms vom Schweizerischen Nationalfonds (SNF) (Grant Number CRSII3_147635) und dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) finanziert und von einem Konsortium von Forschern (→ Bild) des SwissTPH, der Empa, der n-Sphere AG, dem Zentrum für Chronobiologie der Universitären Psychiatrischen Kliniken Basel, und dem BAFU durchgeführt. Die Studienleitung hat das SwissTPH.“ (Auszug von www.sirene-studie.ch)

„Wie wirkt sich Verkehrslärm auf die Lebensqualität, die Gesundheit und die Entwicklung von Kindern aus? Diese drei Hauptfragen standen im Zentrum der NORAH-Studie. NORAH (Noise-Related Annoyance, Cognition and Health) ist die bislang umfangreichste Untersuchung zum Thema Lärmwirkung. Die an der Studie beteiligten Wissenschaftler kommen aus unterschiedlichen Fachgebieten: Medizin, Psychologie, Sozialwissenschaft, Physik und Akustik. Gemeinsam suchten sie nach Antworten auf Fragen, die in der bisherigen Lärmwirkungsforschung offengeblieben waren. Dazu berechneten sie adressgenau die vergangene und aktuelle Belastung durch Flug-, Schienen- und Straßenlärm in einem großen Gebiet um den **Frankfurter Flughafen**. Diese Werte verglichen die Forscher mit Daten über Gesundheit, Lebensqualität und Entwicklung von insgesamt über einer Million Personen aus der Region. Darüber hinaus befragten die Wissenschaftler mehrere tausend Menschen im Umkreis der Flughäfen Berlin Brandenburg, Köln/Bonn und Stuttgart.“ (Auszug von www.laermstudie.de).

Beide Studien signalisieren, dass der **Vorteil der Schiene weggeschmolzen** sei, was bisher die Rechtfertigung für den Schienenbonus war. Zudem habe die **Lästigkeit des Fluglärms zugenommen**. SiRENE hat auch den **Einfluss von Pegelschwankungen – die Intermittency Ratio (IR)** – untersucht¹¹⁸. Entgegen der à priori formulierten Studienhypothese scheint ereignisreicher Straßenlärm weniger belästigend zu sein als monotoner Straßenlärm. Beim Bahn- und Fluglärm ist es wie erwartet, d.h. je ereignisreicher desto störender.

Beide Studienvorhaben sind auch politisch eingebettet. Die SiRENE-Studie wird von der **Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB)**¹¹⁹ begleitet. Die Resultate der SiRENE-Studie werden eine wichtige Grundlage für die Überprüfung der Lärmgrenzwerte in der Schweizerischen Lärmschutzverordnung (LSV) bilden. So kann man das dem 2017 vom Schweizer Bundesrat verabschiedeten „**Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung**“¹²⁰ entnehmen¹²¹.

Ähnliches ist dem neuen **Koalitionsvertrag für Deutschland**¹²² zu entnehmen: Im Kapitel „IX.6. Lärmschutz und Bürgerbeteiligung“ ist eine Überprüfung und Weiterentwicklung der „gesetzlichen Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik“ angekündigt.

¹¹⁷ <http://www.eklb.admin.ch/de/startseite/>

¹¹⁸ Die IR ist ein Maß dafür, wie viel Schallenergie einzelne Ereignisse (z.B. eine Zugvorbeifahrt), im Gegensatz zu einem kontinuierlichen Grundgeräusch zur gesamten Lärmbelastung beisteuern. Der Größenbereich der IR reicht von 0 % bis 100 %, wobei 0 % bedeutet, dass keine Lärmereignisse mit einem Maximalpegel von mehr als 3 dB oberhalb des stündlichen Mittelungspegels auftreten. Ein Wert von 100 % bedeutet, dass die gesamte Schallenergie am Empfangspunkt durch einzelne Ereignisse erzeugt wird.

¹¹⁹ Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) arbeitet als interdisziplinäre und selbstständige ausserparlamentarische Fachkommission des Bundes auf den Gebieten der Lärm- und Erschütterungsbekämpfung unter Einbezug von Wissenschaft, Forschung, Vollzug und Verwaltung und berät das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU) – <http://www.eklb.admin.ch/de/startseite/>

¹²⁰ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/mittellungen.msg-id-67296.html> und siehe Kapitel 3.1. – <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/48859.pdf>

¹²¹ Die Diskussion in der Schweiz scheint auch an Fahrt aufzunehmen: <https://www.srf.ch/news/schweiz/verordnung-ohne-wirkung-krankmacher-strassenlaerm>

¹²² <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/StatistischeSeiten/Breg/koalitionsvertrag-inhaltsverzeichnis.html> – siehe S. 14, 75, 84, 121.

Natürlich wäre **ähnlich Ambitioniertes – Studien eingebettet in einen politischen Prozess – auch für Österreich wünschenswert**: Prof Rösli sieht den Wert von SiRENE auch darin, dass man nicht bloß aus den Ergebnissen in anderen Ländern Schlüsse zieht, sondern die Dinge auf Schweizer Lärmwerten und Schweizer Gesundheitsdaten aufsetzen.

4.5.2 Man sollte sich auch um Akzeptanz bemühen

Und noch eines: Es geht hier auch um das Thema Akzeptanz: Wenn man sich die Unterlagen zu Infrastrukturverfahren anschaut, dann kann man schon die Vermutung aussprechen, dass der Widerstand in den Verfahren, der sich zeigt, auch damit zu tun hat, dass es den Vorschriften an Akzeptanz in der Öffentlichkeit mangelt.

Akzeptanz entsteht nicht mit Gutachten, die für ein Verfahren vor dem VfGH entworfen werden¹²³. Selbiges gilt für Gutachten zur Legitimation vor der Verordnungserlassung, wenn es ohnedies keine Zeit zum Diskutieren gibt¹²⁴.

Akzeptanz entsteht auch nicht mit einem Federstrich im Bundesgesetzblatt. Man darf schon annehmen, dass die Abgeordneten 2012 nicht ganz im Klaren waren, was sie da beschlossen haben. Ja, Vereinheitlichung, das ist logisch. Auch dass es grundsätzlich um die Frage geht, zu entscheiden, wie weit der Freiraumschutz gehen kann. Aber war wirklich klar, was hinter der kryptischen Formulierung „Wegfall der Beschränkung auf den Belästigungsschutz“ steckt? Wohl nein. Dazu gab es ja auch gar keine Erläuterung.

Damit ist auch die **demokratische Legitimation dafür, was auf der Basis dieser Vorschrift im Vollzug gemacht wird**, brüchig. Formal mag man eine Legitimation vielleicht so argumentieren, aber bei den BürgerInnen draußen kommt solche Finesse nicht an. Ein Geschäftsführer aus dem Bereich Starkstromwege hat kürzlich in einem solche Kontext gesagt: *„Mir ist lieber, wenn die Leute im Verfahren dabei sind. Schließt man sie aus, dann finden sie anderswo Wege, um sich zu artikulieren. Und gewonnen ist nix.“* Das gilt auch hier. Trickreiche gesetzliche Wendungen, die in ihrer Tragweite nie ernsthaft erörtert worden sind, verschaffen keine Akzeptanz.

Akzeptanz braucht ein Forum für Auseinandersetzung und dort braucht es dann das Zuhören und Verstehen. Wenn man will, dass die UVP-Verfahren von Diskussionen entlastet werden, dann muss man sie woanders führen. Das heißt frühzeitige und effektive Einbeziehung der kritischen Fachöffentlichkeit, wo auch BetroffenensprecherInnen einbezogen werden, so wie es die END postuliert. Wie das gehen kann, darüber kann man reden. Und selbstverständlich geht es da dann auch um herzeigbare Lösungen, überzeugenden Antworten auf die gestellten Fragen. Es genügt nicht, sich rosinenartig nur die Dinge auszusuchen, die aus Betreiber- und Behördensicht genehm sind.

Ein letztes Wort dazu noch:

Die Situation im österreichischen Lärmschutz erinnert an die **Geburtswehen der modernen österreichischen Abfallwirtschaft**. Anfang der 90er Jahre verdichtete sich der Widerstand in den Verfahren zur Genehmigung, vor allem von Abfalldeponien so, dass man schon vom „Deponienotstand“ sprach. Anträge auf Genehmigung waren nicht mehr durchzubringen. Es war eine weise Entscheidung im damaligen BMLFUW, einen modernen und strengen Deponiestandard ausarbeiten zu lassen, und den zu erwartenden Gegenwind von der Betreiberseite nicht zu scheuen. Die damalige kompromisshafte EU-Deponierichtlinie hat da übrigens niemanden als Richtschnur interessiert. Dabei haben

¹²³ Anm: ... auch wenn es dann veröffentlicht wird, was nicht selbstverständlich ist. Dem GA Neuberger – Lassnig zur SchIV war nicht zu entnehmen, woraus sich ergibt, dass die SchIV mit Sicherheit am modernen „Stand der Technik“ ist. Eine Auseinandersetzung mit abweichenden SV-GA in den diversen Genehmigungsverfahren war auch nicht wahrnehmbar.

¹²⁴ Das GA Marth zur BStLärmIV war keineswegs überzeugend; Expertengesprächen haben bestätigt, dass es Schwächen hat und die aufzuwerfenden Fragen nicht beantwortet; auch hier war keine Auseinandersetzung mit den Festlegungen in den abweichenden SV-GA in den diversen Genehmigungsverfahren enthalten, die ja nun abgelöst werden sollten; auf den Umweltrechtstagen 2016 hat Prof Marth in seinem Referat zur BStLärmIV alles andere als überzeugend gewirkt. Das GA zur LuLärmIV hat interessante Aufschlüsse enthalten; der lapidare Schluss am Ende, wonach die VO okay sei, war aber überraschend und aus dem GA nicht schlüssig ableitbar.

gerade die Städte und Gemeinden, also die Öffentliche Hand am meisten aufgestöhnt, wie klar war, was der neue Standard an Kosten und neuen Aufgaben bedeutet. Und die Verordnung wäre daran beinahe gescheitert. Heute gibt es niemand mehr, der ernsthaft diese Weichenstellung anzweifelt. Auch nicht in den Verfahren. Denn diese Akzeptanz beruht auf der Überzeugung der Menschen draußen, dass die Verordnung gut ist und alle Fragen beantwortet sind. Davon ist man in der Verkehrslärmproblematik noch weit entfernt.

4.6 Wunsch Nr. 1 ist ... eine Evaluation der Mindeststandard-Entscheidungspraxis

Kurzum: Wunsch Nr. 1 ist ... eine Evaluation der Mindeststandard-Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten in UVP-Verfahren

Das zuständige Ministerium erteilt den Auftrag, die diesbezügliche Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten zur SchIV wie zur BStLärmIV ergebnisoffen und fachöffentlich zu evaluieren.

Welche Sachverhalte lagen diesen Entscheidungen zugrunde? Wie wären sie im Lichte eines hohen Schutzniveaus zu beurteilen, zumal es sich ja um UVP-Verfahren handelt? Wie kann man den gefundenen Ergebnissen im Rahmen der jeweiligen Verordnung künftig Rechnung tragen?

5 DABEI IST DAS PROBLEM NOCH GRÖßER ALS IN DEN AKTIONSPLÄNEN AUSGEWIESEN!

5.1 Wie gut bildet die END das Problem ab? Gesamtlärmerhebung als Ziel!

Dabei ist das Problem noch größer als in den Aktionsplänen und Lärmkarten ausgewiesen ist. Diese Hypothese leitet über zur **Frage, wie gut die Erhebungsmethode gemäß END das Problem abbildet**. Und diese Frage zeigt auch den Zusammenhang mit der **Frage einer Gesamtlärmerhebung**.

Beim Studium der Homepage der Europäischen Umweltagentur¹²⁵ hat sich gezeigt, dass auch **die Schweiz, wo Lärm an sich flächendeckend erhoben wird, auch einen Länderbericht gemäß END abgeliefert** hat¹²⁶.

Zweifel an der Tauglichkeit der Erhebungsmethode gemäß END hat z.B. schon z.B. **Martin Jäschke**¹²⁷ im Rahmen seines Vortrags auf der Lärmkontor-Tagung 2017 in Hamburg¹²⁸ geäußert. Er ging da der Frage nach, wie gut die Methodik gemäß END die Anzahl der Betroffenen abdeckt. Sein Resümee war, dass die Betrachtung gemäß END, also bloß das hochrangige Netz und die Ballungsräume – und das dann jeweils getrennt je Verkehrsträger – zu sehen, nur einen **sehr beschränkten Blick ermöglicht**. Erst mit einer flächendeckenden Erhebung ohne DTV-Schwelle und dann – darauf aufbauend – einer Gesamtlärmerhebung¹²⁹ käme man dem Ziel einer vollständigen Erhebung der Betroffenen wirklich näher. Dieser Weg liefere zudem auch eine gute Basis, damit man **überhaupt erst die ruhigen Gebiete herausfinden kann**. Gebiete mit $L_{den} \leq 35$ dB(A) sieht Jäschke als „hochwertige potentiell Ruhige Gebiete“, die es zu ermitteln gilt.¹³⁰

Eine Nachfrage beim Schweizer BAFU hat dann ergeben, dass das BAFU in der Tat die Differenz zwischen der Lärmerhebung gemäß END bzw. flächendeckend über die ganze Schweiz schon herausgearbeitet hat. Und prompt ist eine Aufbereitung der Daten freundlicherweise zur Verfügung gestellt worden¹³¹.

Das Ergebnis zeigen die nächsten drei Abbildungen: Die Zahlen beziehen sich auf 2012. Jede Zeile der Tabellen enthält einen bestimmten Pegelbereich. Spalte 2 zeigt die Lärmbetroffenen je Pegelbereich, die im Rahmen der flächendeckenden Erhebung je Verkehrsträger ermittelt worden sind. In Spalte 3 und 4 folgen die gemäß END-Methodik erhobenen Betroffenen in Ballungsräumen bzw. am hochrangigen Netz. In Spalte 5 und 6 folgen der „Differenz zu den Lärmbetroffenen, die nach END zu melden sind“ bzw. der „Prozentsatz an den Lärmbetroffenen, die nach END zu melden sind“.

¹²⁵ <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise>

¹²⁶ <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/sub-sections/noise-fact-sheets>

¹²⁷ *Martin Jäschke*, Gesamtlärm für ganz Hessen ermittelt – was bringt's?, Lärmkontor-Tagung, Hamburg, 23. März 2017.

¹²⁸ Bewertung von Gesamtlärm – eine (deutsche) Dauerbaustelle, Lärmkontor-Tagung am 23. und 24. März 2017 in Hamburg – <https://laermkontor.de/>

¹²⁹ *Jäschke* ermittelt den Gesamtlärm unter Heranziehung der sog EU-Standardkurven – EU (2002) Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance. Luxembourg – sowie unter Bezugnahme auf die VDI-Richtlinie: VDI 3722 Blatt 2 Wirkung von Verkehrsgläuschen – Blatt 2: Kenngrößen beim Einwirken mehrerer Quellenarten – Mai 2013, die damals noch im Entwurfsstadium vorlag (Dissertation S. 293).

¹³⁰ Vgl. dazu weiters bei: *Martin Jäschke*, Lärmkartierung und Ruhige Gebiete, Dissertation 2012, – <http://ruhige-gebiete.de/> bzw. <http://ruhige-gebiete.de/ruhe.html>

¹³¹ Herzlicher Dank gilt an dieser Stelle *Urs Walker*, dem Leiter der Abteilung Lärm und NIS und seiner Mitarbeiterin *Nina Mahler*.

In Abbildung 5-1 ist zu sehen, dass bei Flughäfen die Erhebung nach END im Ergebnis alle Lärmbetroffenen abdeckt, die sich bei einer flächendeckenden Erhebung ergeben. D.h. 100 % Zielerreichung.

Flugverkehr					
<i>Leq Tag/Abend/Nacht [dB]</i>	Personen	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major air	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
55-59	87641	86941	700	0	100
60-64	42242	42242	0	0	100
65-69	5953	5953	0	0	100
70-74	34	34	0	0	100
75≤	0	0	0	0	100
Total	135870	135170	700	0	100
<i>Leq Nacht [dB]</i>	Personen	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major air	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
50-54	13799	13799	0	0	100
55-59	1435	1435	0	0	100
60-64	0	0	0	0	100
65-69	0	0	0	0	100
70≤	0	0	0	0	100
Total	15234	15234	0	0	100

Abbildung 5-1: Anteile der Lärmbelasteten nach EUA an gesamt Zahl der belasteten Personen – Flugverkehr

Bei Eisenbahnen sieht das Bild auch noch ganz gut aus. Abbildung 5-2 zeigt eine annähernd 90%ige Abdeckung „über alles“.

Eisenbahnverkehr					
<i>Leq Tag/Abend/N acht [dB]</i>	Personen Total in CH	Personen innerhalb Agglomeratio n	Personen Major rail	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
55-59	371807	184740	135300	51767	86,1
60-64	268146	137823	97600	32723	87,8
65-69	178405	96534	63200	18671	89,5
70-74	107588	57382	43800	6406	94,0
75≤	66277	38473	23900	3904	94,1
Total	992223	514952	363800	113471	88,6
<i>Leq Nacht [dB]</i>	Personen total in CH	Personen innerhalb Agglomeratio n	Personen Major rail	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
50-54	319379	161980	120200	37199	88,4
55-59	225589	118765	85100	21724	90,4
60-64	140830	78933	51800	10097	92,8
65-69	83544	41808	38200	3536	95,8
70≤	43995	26630	14600	2765	93,7
Total	813337	428116	309900	75321	90,7

Abbildung 5-2: Anteile der Lärmbelasteten nach EUA an gesamter Zahl der belasteten Personen – Schiene

Die Zahlen bestätigen auch noch einigermaßen die verbreitete Hypothese, dass sich die Hochbelasteten eher in den Ballungsräumen bzw. am hochrangigen Netz befinden. Dennoch zeigt sich schon hier: Je geringer die Grenzwertüberschreitungen sind, umso größer wird Differenz zwischen END und der Gesamterhebung. Und auch bei den Hochbelasteten bleibt eine Differenz, die man nicht vernachlässigen kann. **Hochbelastete werden sich also durchaus auch außerhalb von den in Österreich betrachteten Bereichen finden, also außerhalb von Ballungsräumen bzw. dem hochrangigen Netz! Dies ist, eine aus österreichischer Sicht, überraschende neue Erkenntnis.**

Abbildung 5-3 zeigt die Ergebnisse zu Straßen.

Strassenverkehr					
Leq Tag/Abend/ Nacht [dB]	Personen Total in CH	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major road	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
55-59	1604634	833443	197900	573291	64,3
60-64	1279395	689400	112600	477395	62,7
65-69	909271	544909	92500	271862	70,1
70-74	479089	342300	68100	68689	85,7
75≤	84545	65092	12300	7153	91,5
Total	4356934	2475144	483400	1398390	67,9
Leq Nacht [dB]	Personen total in CH	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major road	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
50-54	1237337	670002	118200	449135	63,7
55-59	856423	523688	93300	239435	72,0
60-64	436079	310942	68500	56637	87,0
65-69	67385	50465	11500	5420	92,0
70≤	13245	11758	500	987	92,5
Total	2610469	1566855	292000	751614	71,2

Abbildung 5-3: Anteile der Lärmbelasteten nach EUA an gesamter Zahl der belasteten Personen – Straße

Bei der Straße zeigt sich der gleiche Trend, aber viel ausgeprägter. Und es besteht nur mehr eine 70%ige Abdeckung im Schnitt! In den unteren Lärmbereichen beträgt diese aber nicht einmal mehr 65 %. Und immerhin **10 % Hochbelastete sind auch nicht in den nach END-Methodik erhobenen Betroffenenaten abgebildet.**

Eine Fragestellung ist bei dieser ersten näherungsweise Betrachtung ausgeblendet geblieben. Das ist die nach dem Einfluss der konkreten Ballungsraumdefinition. Die Schweizer END-Meldung geht davon aus, wie die Schweizer Statistik die Agglomeration definiert. Einen ähnlichen Zugang zeigt auch die Homepage der Statistik Austria¹³². Beide Zugänge dürften sich aber von der Ballungsraumdefinition gemäß dem österreichischen Umgebungslärmgesetz doch erheblich unterscheiden. Da wird der Ballungsraum ja eher „kleingerechnet“, damit das Aktionsplanen „leichter wird“. Ein gemeindegrenzen- oder gar bundeslandgrenzenübergreifender Kooperationsbedarf in der Aktionsplanung sollte damals tunlichst hintangehalten werden, so kann man die Motivation hinter der

¹³² Vgl. http://statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html sowie Wonka – Laburda, (2010): „Stadtregionen 2001 – Das Konzept“, in: Statistische Nachrichten 12/2010, S. 1108 ff – http://statistik.at/wcm/idc/idcplg?ldcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=108337; demnach wohnen rund 40 % der Bevölkerungen in den stark verdichteten Kernzonen der Stadtregionen.

Rechtslage in Österreich in der Lärmaktionsplanung gut zusammenfassen¹³³. Faktum ist, dass Österreich 2012 nur 2,5 Mio. Bewohner in Ballungsräumen gemeldet hat, während in der Schweiz fast 4 Mio. in Agglomerationen wohnen.

Was bedeutet das nun für die für Österreich erhobenen Daten? Zum einen bewirkt wohl schon die Ballungsraumdefinition gemäß dem österreichischen Umgebungslärmgesetz, dass die Anzahl der Lärmbetroffenen in Ballungsräumen unterschätzt wird. Kurz gefasst wird man jedenfalls davon ausgehen müssen, dass mit der in Österreich angewandten Methodik **rund 30 % der Betroffenen nicht erfasst werden**. Das liegt weit davon entfernt, was man als tolerierbaren Fehlerbereich ansehen könnte. Besonders kritisch erscheint, dass die Methode END **nicht einmal sicherstellt, dass alle Hochbelasteten erfasst werden**, was bis jetzt aber so angenommen wird.

Es ist daher sehr wünschenswert, dass auch in Österreich eine **flächendeckende Erhebung der Lärmbetroffenen unabhängig von den Verkehrszahlen** erfolgt.

Aus den so gewonnenen Daten kann man dann übrigens auch **Gesamtlärmkarten** erarbeiten, die zeigen, wo Lärm aus mehreren Quellen einwirkt¹³⁴. Ihre Sinnhaftigkeit sollte mittlerweile außer Zweifel stehen. Denn die derzeitigen Lärmkarten vermitteln ja jetzt an vielen Stellen ein verfälschtes Bild.

Auf der Basis solcher Daten kann man dann zusätzlich auch die **potentiell „ruhigen Gebieten“¹³⁵ >35 dB(A)** ermitteln und schafft gleichzeitig **Grundlagen für flächenhafte Sanierungsansätze**, wie etwa die ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 1¹³⁶. Die Überblendfunktion für Landesstraßen und Autobahnen auf laerminfo.at ist da übrigens ein guter Anfang.

Beizupflichten ist übrigens dem diesbezüglichen Fazit von Martin Jäschke, dass die **1:1-Umsetzung der END ist in diesem Punkt einen erheblichen Rückschritt** gebracht hat¹³⁷. Er hat es damals auf Deutschland bezogen. Es stimmt aber auch für Österreich. Ähnlich hat sich 2005 die BAK zum Entwurf für ein Bundes-Umgebungslärmgesetz kritisch geäußert¹³⁸; die Umsetzung der END hatte sogar Anlass für die Ausarbeitung einer „light-Version der ÖAL-RL 36“¹³⁹ gegeben.

¹³³ Vgl. beispielsweise die Stellungnahme der BAK vom 18. Jänner 2005 zum damaligen Entwurf für das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG) – Download https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXII/SNME/SNME_04398/index.shtml bzw. https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Laermschutz_in_Oesterreich.html

¹³⁴ Beim Thema „Gesamtlärm“, also Lärm aus mehreren Quellen zeigen sich die kompetenzrechtlichen Hürden bei der Regelung von Verkehrslärm ganz besonders; Lärm ist eine Querschnittsmaterie und einer Vielzahl an Kompetenzatbeständen des BV-G zugeordnet; wollte man eine einheitliche verpflichtende Regelung aus der Sicht aller berührten Materien machen, so wäre eine Änderung der bundesstaatlichen Kompetenzverteilung unumgänglich – so schon *Hauer* 2004 im Auftrag des BMLFUW: *Hauer*, Rechtsgutachten zu kompetenzrechtlichen Fragen bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in österreichisches Recht, Linz April 2004, S. 12; so wohl auch die Stellungnahme des BKA-VD an das BMLFUW zu den kompetenzrechtlichen Fragen bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie vom 21. April 2004, S. 9.

¹³⁵ Auf die großen Defizite bei der Umsetzung dieser zentralen Zielsetzung der END kann an dieser Stelle nur hingewiesen werden; das Problem beginnt schon damit, wenn irreführenderweise behauptet wird, dass dem Bund keine Zuständigkeit zur Ausweisung ruhiger Gebiete zukomme; dass das unrichtig ist, hat schon *Hauer* aaO 22 dargelegt.

¹³⁶ ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 1 – Ausgabe 2007-02-01, Erstellung von Schallimmissionskarten und Konfliktzonenplänen und Planung von Lärminderungsmaßnahmen – Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung – <http://www.oedal.at/richtlinien>

¹³⁷ http://ruhige-gebiete.de/downloads/Dissertation_MARTIN_JAESCHKE_aktualisierte_Zusammenfassung_050814.pdf

¹³⁸ Stellungnahme der BAK vom 18. Jänner 2005 zum Entwurf für das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG) aaO.

¹³⁹ Erstellung von Lärmkarten und Konfliktkarten und Konfliktplänen und Planung von Lärminderungsmaßnahmen – Anforderungen im Anwendungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG, ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 2, Juni 2004 – <http://www.oedal.at/richtlinien>

5.2 Und die Probleme werden sich in Zukunft eher verstärken – was aus den Megatrends folgt

Außerdem werden sich die Lärmprobleme in Zukunft eher verstärken. Darauf deutet eine Analyse der gesellschaftlichen Megatrends, wie dies eine Studie im Vorfeld des oben genannten Schweizer Maßnahmenplans unternommen hat¹⁴⁰:

Megatrend	Folgen	Auswirkung auf Lärmsituation ▲ Verbesserung ▼ Verschlechterung
Demografische Entwicklung	Bevölkerungszunahme // Höherer Seniorenanteil // unterschiedliche Schlaf-, Ruhe- und Erholungsgewohnheiten // Gefährdung des Generationenfriedens aufgrund verschiedener Bedürfnisse	▼
Technischer Fortschritt	Allgemeiner technischer Fortschritt, insbes. Material-, Informations- und Kommunikationstechnologie // Neue Lärmquellen // Entfremdung von natürlichem Hintergrundschall	▼ ▲
Globalisierung	24h-Gesellschaft // Kultur- und Wertepluralismus (Erschwernis Konsensfindung) // Mehr Verkehr	▼
Verschärfung der ökologischen Situation	Mobilität wird teurer // Mehr staatliche Regulierungen // Technische Innovationen // Änderungen im Freizeitverhalten // Direkte Folgen aus Umweltbedrohung	▼ ▲
Urbanisierung	Verdichtung der Siedlungsgebiete, Naturferne (Freizeitverkehr) // Durchmischung // 24-h-Gesellschaft // Anonymisierung // Wertepluralismus	▼
Wirtschaftlicher Strukturwandel zur Informationsgesellschaft	Privatisierung und Individualisierung des Lärms // Mehr Kommunikation, politische Aktion und soziale Konfrontation // 24-h-Gesellschaft // Komplexerer Umgang mit Überreizung (Lärm ist nur eine Reizart) // Spezifische Erholungs- und Ruhebedürfnisse	▼ ▲
Komplexitäts-, Vernetzungs- und Mobilitätszunahme	Mehr Verkehr (insbes. Güter- und Freizeitverkehr) // 24-h-Gesellschaft	▼
Lifestyle of health and sustainability	Persönliche Gesundheit gewinnt an Bedeutung // Bevölkerungsgruppe der wohlhabenden, gebildeten Senioren wird wirtschaftlich wichtiger // Persönliche und gesellschaftliche Verantwortlichkeit für Umweltschutz gewinnt an Bedeutung // Eigenverantwortlichkeit und Wahlmöglichkeit statt staatlicher Vorgaben gewinnen an Bedeutung	▼ ▲

Tabelle 1: Zukünftige Entwicklungen (Megatrends) und deren Auswirkungen auf die Lärmsituation in der Schweiz. Quelle: «Die Zukunft der akustischen Landschaft Schweiz».

Abbildung 5-4: Die Megatrends und ihre Auswirkungen auf die Lärmsituation in der Schweiz (Quelle: Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung, S. 20)

Die Studie „Die Zukunft der akustischen Landschaft Schweiz“¹⁴¹ analysiert die für die Lärmthematik relevante technische, gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Entwicklungen für den Zeitraum bis 2050. Die untersuchten Zukunftstrends umfassen die demografische Entwicklung, den technischen Fortschritt, die Globalisierung, die Verschärfung der ökologischen Situation, die Urbanisierung, den wirtschaftlichen Strukturwandel zur Informationsgesellschaft, die Komplexitäts-, Vernetzungs- und Mobilitätszunahme sowie die wachsende Bedeutung des Lifestyle of Health and Sustainability.

¹⁴⁰ Vergleiche zum Folgenden den Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung S. 19 ff

¹⁴¹ Dr. Andreas M. Walker, Thomas Steiner, Dr. Joël Cachelin, Reto Höin und Peter Keller (2012): Die Zukunft der akustischen Landschaft Schweiz – eine Analyse von langfristigen Megatrends.

Das führt die Autoren zu lärmschutzpolitikrelevanten Thesen wie z.B.:

- Der Konsens über das Verständnis von Lärm und Ruhe sowie über Ruhezeiten geht verloren.
- Mobilitätslärm bleibt eine zentrale Aufgabe der Lärmschutzpolitik.
- Die Bedeutung von Ruhe und das Bedürfnis nach Ruheangeboten steigt stark an.
- Der Umgang mit Lärm wird Bestandteil eines umfassenden Gesundheitsverständnisses.

Diese Analyse der lärmrelevanten Zukunftstrends zeigt auf, dass verschiedene zukünftige Entwicklungen unserer Gesellschaft die Lärmproblematik verschärfen werden. Dazu gehören insbesondere **die Entwicklung hin zu einer 24-h-Gesellschaft** und die **steigenden Mobilitätsansprüche**. So werden sich auch in Zukunft die Anstrengungen zur Lärmbegrenzung auf **den Verkehr als wichtigste Lärmquelle konzentrieren** müssen.

Zusätzlich werden aber auch die zunehmende Urbanisierung und die verdichtete Siedlungsnutzung Druck auf die Lärmbekämpfung und den Ruheschutz ausüben. Dies bedingt in Zukunft eine erhöhte Koordination zwischen dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm einerseits und der Siedlungsentwicklung und Raumplanung andererseits. Es ist davon auszugehen, dass im urbanen Raum das **Bedürfnis nach Erholungs- und Ruheräumen** in Fußdistanz zum Arbeitsplatz und zur Wohnung steigen wird. Die Herausforderung wird nicht nur darin bestehen, vorhandene Außenräume mit einer hohen akustischen Qualität zu erhalten, sondern auch neue zu schaffen. Ruhige Orte sind dabei nicht isoliert zu betrachten, sondern in die laufenden Bestrebungen zur Freiraumplanung und Förderung der Siedlungsqualität einzubauen.

So müssen heute vorausschauende Maßnahmen getroffen werden, um einerseits den Lärm an der Quelle zu reduzieren und andererseits die Ruhebedürfnisse der Bevölkerung zu befriedigen. Entwicklungen, welche Chancen für die Lärmproblematik bieten, müssen entsprechend berücksichtigt und genutzt werden.“

5.3 Wunsch Nr. 2 ist ... eine flächendeckende Erhebung der Lärmbetroffenen unabhängig von den Verkehrszahlen

Wunsch Nr. 2 ist somit, dass eine flächendeckende Erhebung der Lärmbetroffenen unabhängig von den Verkehrszahlen in Österreich zum Standard wird.

Denn es sollen alle Lärmbetroffenen, insbesondere alle Hochbelasteten erfasst werden. Außerdem lässt sich aus den je Verkehrsträger gewonnenen Daten dann auch der Gesamtlärm errechnen und abbilden. Und in einer so erstellten Gesamtlärmkarte zeigen sich dann von selber die potentiell ruhigen Gebiete >35 dB(A) und man bekommt automatisch Grundlagen für flächenhafte Sanierungsansätze, wie etwa die ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 1.

6 AM WEG ZU EINEM MODERNEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZRECHT? – II

6.1 Raus aus allen raumordnungsrechtlichen Bindungen ...

Im dritten Teil soll es um die Frage gehen: Bestehen zu Raumordnung und Bestandsanierung genügend klare Vorschriften?

Die Grafik aus dem Nationalen Maßnahmenplan der Schweiz zu den Megatrends und ihren Folgen und Auswirkungen für den Lärmschutz zeigt sehr eindringlich die Herausforderungen auf, und dass sie sicher nicht kleiner werden. Besonders nachdenklich sollte der Hinweis auf den **erhöhten Koordinationsbedarf zwischen der Lärmschutzpolitik und Siedlungsentwicklung /Raumordnung** machen, weil das die offenkundige Schwachstelle im österreichischen Regelungssystem ist.

Wiederholt ist schon ausgedrückt worden, dass das **Zusammenspiel zwischen Raumordnung und Verkehrsplanung in Österreich mehr gegenseitige Verbindlichkeit braucht**, etwa um Korridore freizuhalten und das Heranwidmen an die bestehenden Trassen zu verhindern oder etwa an die „Grünbrücken“, wie sie manchmal in UVP-Genehmigungsbescheiden naturschutzrechtlich vorgegeben werden. Es soll vorkommen, dass Gemeinden dort dann später Gewerbegebiet widmen, obwohl sich eigentlich da ja der Landesnaturschutz dagegen zu Wort melden müsste, damit die Grünbrücken auch die ihnen zugedachte Funktion ausüben können. Auch in Regierungsprogramme auf der Bundesebene findet das Thema „Koordinations- und Abstimmungsbedarf“ regelmäßig Eingang. Es scheint aber immer bei den Ankündigungen zu bleiben.

Wenn die Raum-Nutzungskonflikte schärfer werden, dann betrifft das selbstverständlich auch die bestehenden Netze und fordert die Lärminderungspolitik zu den Bestandstrecken. Eigentlich sind die damit verbundenen Fragen noch wichtiger als die Fragen rund um die Standards für Neubauprojekte. Denn die Anforderungen an die Bestandnetze – gibt es sie und wie werden sie umgesetzt? – betreffen noch viel mehr Menschen, wie die Auswertungen gemäß END zeigen.

Der Überblick über den Werdegang der „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ gemäß UVP-G 2000 hat nichts Relevantes gezeigt, was eine Verbesserung des Schutzes vor Verkehrslärm von bestehenden Strecken bewirken würde. Selbige gilt auch zum „Koordinations- und Abstimmungsbedarf“ mit der Raumordnung. Da zeigt sich sogar die gegenteilige Perspektive: **„Raus aus allen raumordnungsrechtlichen Bindungen“ scheint eine Strategie des Bundes zu sein.** Ein Beispiel dafür ist, dass Satz 2 aus § 7 Abs. 3 BStG, der festgelegt hat, dass „für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ... die Widmung ...“ maßgeblich ist, mit der Novelle BGBl. I Nr. 5/2017 ersatzlos entfallen ist. Im VfGH-Erkenntnis zur BStLärmIV kann man noch einiges zu den Hintergründen herauslesen.

6.2 Gibt es genügend klare Vorschriften zu Raumordnung und Bestandsanierung?

Also nochmal die Frage: Gibt es zu Raumordnung und Bestandsanierung genügend klare Vorschriften?

Konflikte zu Bestandstrecken schlagen sich immer öfter auch in Pressemeldungen nieder, weil sich die Infrastrukturträger immer weniger betroffenen Einzelpersonen sondern vielmehr Bürgerinitiativen oder lokalen Initiativen bzw. den betroffenen Gemeinden oder gar der Landespolitik gegenübersehen, z.B.:

- **Schienen- und Autobahnlärm Wörthersee:** Tunnelkette für die Bahn werde gefordert¹⁴², ein Tempolimit auf der Autobahn komme nicht in Frage¹⁴³.
- **A3 Müllendorf Großhöflein** – Einhausung gefordert: Die Bürger befürchten, dass sich die Situation mit dem Lückenschluss der A3 nach Sopron noch weiter verschlimmern wird
Hanglage ...
zuletzt knüpft das Land die *Zustimmung an den Weiterbau der A3 an großzügigen Lärmschutzmaßnahmen im Einklang mit den Gemeinden* ... die BVZ vom 7. März 2018 titelt: *Diskussion um A3-Verlängerung: Bürger sollen bestimmen*; In eine Landtagsbeschluss wird den Gemeinden offengestellt, ob sie mit Volksbefragung, Volksabstimmung oder per Gemeinderatsbeschluss über die mögliche A3-Verlängerung vorgehen wollen.¹⁴⁴
- **A9 Gratkorn:** Sendung Bürgeranwalt – trotz Lärmschutzwand lauter?¹⁴⁵
- **A8 Blockaden der Innkreisautobahn:** 2012 kam es hier zu einer Autobahnbesetzung auf der Innviertelautobahn. Die Ministerin stimmt damals zu, dass Lärm nach realen Geschwindigkeiten berechnet wird und Tempokontrollen gemacht werden^{146/147}.
- **A2 Wiener Neudorf:** Schon vor einiger Zeit hat die Gemeinde die *Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung „Tempo 80“ auf der A2 Südautobahn im Bereich des Ortsgebietes von Wiener Neudorf* beantragt¹⁴⁸ und versucht mit Autobahn-Demos Bewegung in die mühevollen Auseinandersetzungen mit ASFINAG und Verkehrsministerium um mehr Lärmschutz zu bringen¹⁴⁹.

¹⁴² https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20020423_OT0047/wutte-erinnert-verkehrsminister-an-sein-tunnel-versprechen;

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20131118_OT0129/woertherseekonferenz-gemeinsam-gegen-die-laermbelastung-auf-der-woerthersee-bahnstrecke; https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20131118_OT0155/1-woertherseekonferenz-bringt-laermschutz-auf-die-schiene;

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170421_OT0112/grueneholubjohann-gruenes-licht-fuer-die-umsetzung-der-laermschutzmassnahmen-am-woerthersee

¹⁴³ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170826_OT0037/grueneholub-tempo-100-auf-der-woerthersee-autobahn-viel-laerm-um-viel-laerm versus https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170810_OT0083/tempo-100-tpoe-darman-kaiser-und-benger-muessen-autofahrer-schreck-holub-sofort-stoppen;

¹⁴⁴ <https://www.ots.at/suche?query=w%C3%B6rthersee+autobahn+%C3%A4rm&from=01.01.1998&to=12.04.2019&filter=&searchchannel=politik>

¹⁴⁴ <http://m.bvz.at/eisenstadt/bezirk-eisenstadt-diskussion-um-a3-verlaengerung-buerger-sollen-bestimmen-a3-suedostautobahn-autobahnverlaengerung-verkehr/81.515.529>

¹⁴⁵ https://volksanwaltschaft.gv.at/artikel/Unertraeglicher-Laerm-und-Luftverschmutzung?topic_type=topic&topic=16&archiv=0

¹⁴⁶ Bures trifft Bürgerinitiative zu Informationsgespräch über Lärmschutz an der A8 – Ministerin verspricht volle Transparenz bei Lärmessungen – Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen soll streng überwacht werden. –

https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20120703_OT0181/bures-trifft-buergerinitiative-zu-informationsgesprach-ueber-laermschutz-an-der-a8

¹⁴⁷ <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/wels/Asfinag-spart-nicht-mit-Laermschutz-fuer-die-Anrainer-der-A8;art67,2195136>

¹⁴⁸ Vgl. dazu <http://www.wiener-neudorf.gv.at/tempo-80-auf-der-a2.html> sowie

¹⁴⁹ Interview mit *Herbert Janschka*, Bürgermeister von Wiener Neudorf: Autobahnlärm: Grenzwerte einhalten!, in Zeitschrift für Wirtschaft & Umwelt 4/2018 S. 21 – <http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?article=862&issue=2018-04>

Schon die bloßen Überschriften und Schlagworte zu diesen Konflikten regen zur **Frage** an, **ob für ihre Lösung ausreichend klare rechtliche Vorgaben zur Verfügung stehen**.

... immer geht es um das Schutzlevel, wo es konkret gezogen wird und wer seine Einhaltung fordern kann ...

... dann geht z.B. ums Thema Lärm aus mehreren Quellen und die Frage wer wofür zuständig ist bzw. wie man kooperativ vorgehen könnte¹⁵⁰ ... bzw. was soll gelten, wenn einer der Betreiber nichts tun will¹⁵¹.

... da geht es um die Frage, was gilt, wenn nach der Eröffnung der Verkehr – und damit der Lärm – mehr als erwartet zunimmt ...

... da geht es um die Frage, ab wann § 43 StVO¹⁵² greift, wie die Vorschrift im Einzelnen auszulegen ist ...

... immer schwingt die Frage mit, wer ermittelt die Fakten und wer beurteilt und wer entscheidet am Ende?

Den Rechtsrahmen aus Betreibersicht darf man getrost als sehr offen einschätzen: Viel „Können“ und wenig greifbares „Müssen“ verraten die durchwegs offen gehaltenen gesetzlichen Vorgaben im Bundesstraßengesetz. Nach betriebsbezogenen Vorgaben zur Lärminderung sucht man im EisenbahnG und im LFG überhaupt vergeblich. Konkretisierungen erfolgen oft nur im Wege von Dienstanweisungen. Die Abwicklung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgt oft bloß im Wege der Privatwirtschaftsverwaltung, und es ist unter Umständen gar kein förmliches Verfahren vorgesehen¹⁵³. Dieses Strickmuster hat Vorteile. Es hat aber auch Nachteile, weil man Gefahr läuft, dort mehr machen zu müssen, wo lauter protestiert wird. Auch deswegen hat der Rechnungshof immer für verbindliche Normen statt bloßer Dienstanweisungen votiert.

Anderes dürfte nur dort gelten, wo schon detaillierte betriebsbezogene Vorschriften im Wege von Auflagen in den UVP-Bescheiden ergangen sind. Aber auch hier gibt es keine Betroffenenrechte.

Wenn klare Maßstäbe bestehen, wenn das Schutzniveau definiert ist, kann man auch als Behörde leichter Entscheidungen treffen. Und auch Betroffenenrechte verlieren dann ihren Schrecken. Beides lässt an die regelmäßig kritischen Anmerkungen in den jährlichen Berichten der Volksanwälte denken, die praktisch seit Anbeginn eine Ausweitung der Prüfkompetenz auf ausgegliederte Rechtsträger wie die ÖBB oder die ASFINAG fordern¹⁵⁴.

¹⁵⁰ Vgl. dazu die interessanten Vorschläge in *Hornfischer –Kupfer-Popp-Weese, Kooperatives Management der Lärmsanierung – Kooperationsmöglichkeiten von Bau- lastträgern bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege*, Verlag Kirschbaum, Bonn 2014 – vgl. weiterführend der von den gleichen Autoren verfasste Beitrag „Flächenhafte Lärmsanierung – der energetische Ansatz“ in *Lärmbekämpfung Band 9* (2014) Nr. 4 – S. 162

Download: http://www.laermkontor.de/pdf/Laermbekeampfung_2014_1.pdf bzw. <http://www.laermkontor.de/>

¹⁵¹ Im Verfahren zur Spange Götzendorf haben sich das Land NÖ und die ÖBB anscheinend gemeinsam stark dafür gemacht, dass Summationswirkungen nicht (!) aufgegriffen werden.

¹⁵² <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>

¹⁵³ § 4. Abs. 1 sieht für den „*Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art*“ ein Genehmigungsverfahren vor; § 4 Abs. 2 BStG nimmt vieles ua auch „*Umweltschutzmaßnahmen*“ davon wieder aus; § 31 iVm 10 Eisenbahngesetz erfasst zuerst alle baulichen Veränderungen an Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen; § 36 Eisenbahngesetz erklärt allerdings vieles als genehmigungsfrei; § 68 Abs. 1 LFG bestimmt: „*Zivillflugplätze dürfen nur mit einer Bewilligung betrieben werden (Zivillflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivillflugplatzes.*“. das LFG unterwirft somit nur „jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges“ einem Verfahren.

¹⁵⁴ Vgl. etwa eindringlich die PA der VolksanwältInnen *Stoisits, Kostelka* und *Brinek* am 5. Oktober 2012 anlässlich einer Aussprache über aktuelle Fragen aus dem Arbeitsbereich des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen im Parlament: „Es sei eine „offene Wunde“, dass die Volksanwaltschaft keine ausgegliederten Rechtsträger, wie etwa die Bundesforste oder die ÖBB kontrollieren könne, erklären die Volksanwältinnen und der Volksanwalt“ – <https://volksanwaltschaft.gv.at/artikel/volksanwaltschaft-zur-aussprache-im-petitionsausschuss>; so auch der Entschließungsantrag betreffend Erweiterung der Prüfkompetenzen der Volksanwaltschaft (92 A/E) vom 7. Dezember 2013 <http://www.wolfgangzizingl.at/wp/kulturpolitik/entschliessungsantrag-betreffend-erweiterung-der-prufkompetenzen-der-volks-anwaltschaft-92-ae/>; oder Volksanwalt *Peter Fichtenbauer*, der anlässlich einer Pressekonferenz in Salzburg im Okt 2014 von einer „Prüflücke“ sprach: „Wir streben danach, unsere Zuständigkeit auf ausgegliederte Rechtsträger zu erweitern“; als die Volksanwaltschaft im Jahr 1977 gegründet wurde, sei von Ausgliederungen noch keine Rede gewesen; ohne das Mandat, große Unternehmen wie die ÖBB oder die Asfinag, aber auch kommunale Einrichtungen wie Energieversorger prüfen zu können, sei ein effektiver Rechtsschutz für Bürger in vielen Fällen nicht möglich; der Prüfauftrag soll nach Wunsch der Volksanwälte für alle privaten Rechtsträger gelten, an denen Bund, Länder oder Gemeinden zu zumindest 50 Prozent beteiligt sind – <https://www.sn.at/salzburg/politik/volksanwaltschaft-will-auch-beteiligung-kontrollieren-3116590>; eine Ausnahme besteht nach § 60 AMSG, der es allerdings an der nötigen verfassungsrechtlichen Deckung fehlen dürfte (vgl. Art. 148a B-VG ff); eher für die Schaffung einer Ermächtigung im B-VG, die den Gesetzgeber ermächtigt, die Prüfkompetenz des Volksanwaltschaft auf ausgegliederte Rechtsträger, insbesondere deren Bürgerinteressen besonders berührende Geschäftsbereiche auszudehnen, schon *Stolzlechner*, Privatisierung staatlicher Verwaltungsaufgaben und Kontrolle durch die Volksanwaltschaft, ZfV 1997, 1 (10 f).

6.2.1 Bestandsanierung in der Schweiz läuft förmlich

In der **Schweiz** läuft auch der **Bereich Sanierung** (~ im Wesentlichen für vor dem USG errichtete Anlagen) – also nicht bloß der Neubau und die wesentliche Änderung – **von der Tendenz her in förmlichen Verfahren** ab. Art. 13 LSV (Sanierungen) bestimmt: „Bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, ordnet die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen an.“ Es gibt Berichtspflichten zum Fortschritt der Sanierungen. Die Behörde entscheidet auch über Dringlichkeiten und Fristen. Seit Ablauf der langen Übergangsfristen¹⁵⁵ gemäß Art. 17 LSV (Nationalstraßen März 2015; Großflughäfen Mai 2016) bzw. Art. 3 BGLE¹⁵⁶ (Eisenbahnen Dez 2015) können auch betroffenen Anrainer solche Verfahren anstoßen und das behördliche Vorgehen zuerst bei der Oberbehörde und dann gerichtlich mit **Rechtsverweigerungsklage** überprüfen lassen. **Art. 13 LSV und Art. 20 LSV lauten:**

Art. 13 Sanierungen

¹ Bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, ordnet die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen an.

² Die Anlagen müssen so weit saniert werden:

- a. als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; und
- b. dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

³ Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern.

⁴ Sanierungen müssen nicht getroffen werden, wenn:

- a. die Immissionsgrenzwerte nur in noch nicht erschlossenen Bauzonen überschritten sind;
- b. aufgrund des kantonalen Bau- und Planungsrechts am Ort der Lärmimmissionen planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen getroffen werden, mit denen die Immissionsgrenzwerte bis zum Ablauf der festgesetzten Fristen (Art. 17) eingehalten werden können.

Art. 20¹ Periodische Erhebungen

¹ Das Bundesamt für Umwelt führt bei den Vollzugsbehörden periodisch Erhebungen über den Stand der Sanierungen und Schallschutzmassnahmen durch, namentlich bei Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätzen, Schiessanlagen sowie militärischen Schiess- und Übungsplätzen.

² Für Strassen verlangt es von den Vollzugsbehörden jährlich insbesondere die folgenden, bis zum 31. März einzureichenden Unterlagen:

- a. eine Übersicht über:
 1. die sanierungsbedürftigen Strassen oder Strassenabschnitte,
 2. die Zeiträume, in denen diese Strassen und Strassenabschnitte saniert werden,
 3. die gesamten Kosten dieser Sanierungen und Schallschutzmassnahmen, und
 4. die Anzahl Personen, die von über den Immissionsgrenzwerten und Alarmwerten liegenden Lärmimmissionen betroffen ist;
- b. einen Bericht über:
 1. die im vorangegangenen Jahr durchgeführten Sanierungen von Strassen oder Strassenabschnitten und die Schallschutzmassnahmen, und

¹⁵⁵ Siehe z.B. Pressemeldung „Lärmschutz auf Nationalstraßen: Aktueller Stand und Ausblick“ vom 31. März 2015:

<https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-56740.html>

¹⁵⁶ <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19994383/index.html#a3>

2. die Wirksamkeit und die Kosten dieser Sanierungen und Schallschutzmassnahmen.

³ Für Nationalstrassen verlangt es die Angaben nach Absatz 2 vom Bundesamt für Strassen. Für die Hauptstrassen und die übrigen Strassen verlangt es diese Angaben von den Kantonen. Die Angaben sind nach den Vorgaben des Bundesamts für Umwelt einzureichen.

⁴ Das Bundesamt für Umwelt beurteilt die Angaben insbesondere in Bezug auf den Sanierungsfortschritt sowie auf Kosten und Wirksamkeit der Massnahmen. Es teilt den Vollzugsbehörden die Ergebnisse mit und veröffentlicht sie.

¹ Fassung gemäss Ziff. I 14 der V vom 7. November 2007 über die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, in Kraft seit 1. Jänner 2008 (AS 2007 5823).

6.2.2 Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen – Schweiz, Deutschland und Österreich im Vergleich

In der Schweiz löst etwa schon die bloße **Mehrbeanspruchung einer schon nach dem USG genehmigten, Anlage**, die zur Überschreitung von Immissionsgrenzwerten führt, ein Verfahren – offenbar eine Art Wiederaufnahme¹⁵⁷ – aus. Hier gelten dann weiterhin die strengeren ursprünglichen Genehmigungsanforderungen gemäß USG. **Art. 9 LSV lautet:**

Art. 9 Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen

Der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen darf nicht dazu führen, dass:

- a. durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder
- b. durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

Die gleiche Lösung zeigt sich für Deutschland in § 75 BVwVfG, wo Betroffenen im Betrieb ein Recht auf nachträgliche Vorkehrungen eingeräumt ist; das gilt für 30 Jahre und muss binnen drei Jahre ab Kenntnis ausgeübt werden:

Auszug aus § 75 BVwVfG (Rechtswirkungen der Planfeststellung):

„(2) ¹Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. ²Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. ³Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. ⁴Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. ⁵Werden Vorkehrungen oder Anlagen im Sinne des Satzes 2 notwendig, weil nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens auf einem benachbarten Grundstück Veränderungen eingetreten sind, so hat die hierdurch entstehenden Kosten der Eigentümer des benachbarten Grundstücks zu tragen, es sei denn, dass die Veränderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind; Satz 4 ist nicht anzuwenden.

(3) ¹Anträge, mit denen Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung nach Absatz 2 Satz 2 und 4 geltend gemacht werden, sind schriftlich an die

¹⁵⁷ Anlage gerät wegen Mehrbeanspruchung in Widerspruch zu den Vorgaben gemäß Art. 37a Abs. 1 LSV; das wird wie konsenloser Betrieb behandelt – Behörde hat nach Art. 37a Abs. 2 LSV zu entscheiden; es gelten ursprüngliche Schutzziele – Erleichterungen stützen sich auf Art. 25 Abs. 2 u 3 USG, nicht auf Art. 17 USG (Gossweiler aaO S. 145).

Planfeststellungsbehörde zu richten. ²Sie sind nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind.“

Die österreichische Entsprechung zu beidem findet sich im Wege von Einwendungen und Beschwerden von Lärmbetroffenen zunehmend bei UVP-geprüften Infrastrukturprojekten. Dort ist ja auch eine Tendenz zu beobachten, dass Genehmigungsbescheide mehr und mehr um Auflagen für den Betrieb angereichert werden. Allerdings bestehen hier keine Betroffenenrechte Unklar bleibt auch, wie ab Zuständigkeitsübergang auf die Materienbehörde dieselbe die Einhaltung dieser Auflagen dann überprüft und durchsetzt. Eine klare Grundlage für einen Mängelbehebungsauftrag (aber auch hier ohne Betroffenenrechte) gibt es **nur einmal bei der Nachkontrolle gemäß § 24h Abs. 5 und 6 UVP-G 2000, die nach frühestens drei und spätestens fünf Jahren** nach Verkehrsfreigabe stattzufinden hat.

Ab da gilt beispielsweise für Autobahnen das BStG. Eine **Rechtsbasis für Mängelbehebungsaufträge gegenüber dem ausgegliederten Rechtsträger** enthält das BStG nicht. Im Gegenteil: § 4 BStG bestimmt, dass Nachbesserungen beim Lärmschutz kein förmliches Verfahren brauchen. Sie fallen unter den Begriff der „Umweltschutzmaßnahmen“ und stellen keine genehmigungsbedürftigen Ausbaumaßnahmen dar (§ 4 Abs. 2 BStG).

Während also die „Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage“ in Deutschland und der Schweiz ein förmliches behördliches Verfahren nach sich zieht, kann dies in Österreich außerhalb des Anwendungsbereichs des UVP-G 2000 gänzlich unterbleiben. Wie schon oben dargestellt, stellt sich so auch die Rechtslage nach dem Eisenbahngesetz dar. **Was aus der Sicht der ausgegliederten Rechtsträger in Österreich möglicherweise als Deregulierung erwünscht war, macht Lärmschutz aus der Sicht der Betroffenen zur „reinen Verhandlungssache“.**

6.2.3 Verkehrslärmschutz durch Straßenpolizei - Bestandsanierung in Deutschland

Eine weitere Schutzlücke aus österreichischer Sicht spricht eine deutsche Verwaltungsgerichtsentcheidung an, die besagt, **dass Lärmbetroffenen umso mehr ein Recht auf Erlassung von straßenpolizeilichen Anordnungen haben, je lauter es wird.** Gänzlich anderes gilt in Österreich, weil hier ein „Recht auf Erlassung einer Verordnung“ (noch immer) schlicht undenkbar gilt: So kann auch gar es keine Pflicht von Betreiber und Straßenpolizei entstehen, im Sinne der Lärminderung zusammenzuwirken. Wie diese Regel in Deutschland konkret wirkt – die Grenzwerte sind ja hoch, wäre interessant zu hören. Der Gedanke, dass auf diesem Weg eine **Pflicht zur Kooperation zwischen Straßenpolizei und Straßenverwaltung – auch im Bestand** – entsteht, ist höchst interessant. Derartigem begegnet man in Österreich nur im Rahmen von UVP-Verfahren, wo straßenpolizeiliche Vorgaben im Wege von Auflagen oder Bedingungen ergehen, wenn Amtssachverständige aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht als hinreichend ansehen.

Die **Entscheidung des VG Oldenburg** lautet im Tenor:

VG Oldenburg Urteil vom 13. Juni 2014, 7 A 7110/13 – Verkehrsrechtlicher Lärmschutz an Bestandsstraßen – zum Anspruch des Anliegers auf verkehrsbeschränkende Anordnung¹⁵⁸ :

¹⁵⁸ Download: <http://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/portal/portal/page/bsndprod.psm1?doc.id=MWRE140001796&st=null&showdoccase=1>

Tenor: Zur Bestimmung der Zumutbarkeit von Straßenlärm für Anlieger von Bestandsstraßen sind die Werte der 16. BImSchV¹⁵⁹ und der Lärmschutz Richtlinien StV¹⁶⁰ als Orientierungswerte heranzuziehen. Die am Immissionsort anliegenden Lärmwerte sind rechnerisch nach den RLS 90¹⁶¹ zu erheben, ohne dass es auf tatsächliche Schallmessungen ankommt. Ein Anwohner hat gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gegenüber der Straßenverkehrsbehörde in Wohngebieten

- keinen Anspruch bei Werten unterhalb von 59 dB(A) tags und von 49 dB(A) nachts,
- Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung bei Werten, die darüber liegen, aber 70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit nicht überschreiten, und
- Anspruch auf Einschreiten bei Werten von mehr als 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht.

Konkret dazu in Rz 115: „Anderes dürfte allerdings gelten, soweit (sogar) die Werte überschritten werden, die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV, Verkehrsblatt 2007, S. 767) mit 70/60 dB(A) festgelegt sind. Bei Überschreiten dieser Werte wird sich das Entschließungsermessen auf Null reduzieren und muss die Straßenverkehrsbehörde zum Schutz der Anwohner gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO einschreiten. Die Kammer zieht auch diese Vorschrift als Orientierungshilfe heran.“

§ 45 (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) lautet¹⁶²:

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages hat 2016 den „**Sachstand**“ zum „**Verkehrslärmschutz an Bestandstraßen**“, wie er auch in dieser Entscheidung zum Ausdruck kommt, zusammengefasst¹⁶³ und dazu die **maßgeblichen Rechtsgrundlagen** aufgelistet:

„... Die Lärmvorsorge soll unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen vermeiden, während die Lärmsanierung darauf abzielt, die Lärmbelastung an bestehenden Straßen zu vermindern. ...

Die zentrale Norm für vorsorgende Verkehrslärmschutzmaßnahmen ist § 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). **§ 41 Abs. 1 BImSchG normiert, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen,**

¹⁵⁹ https://www.gesetze-im-internet.de/bimsv_16/ – vgl. auch die Übersicht über die unterschiedlichen Grenzwerte im Serviceteil S. 59 der Broschüre <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/pdf/Laerm-bekaempfen.pdf>

¹⁶⁰ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV, VkBf. 2007, S. 767, abrufbar unter (Stand: 4. März 2016): <http://kiezgestalten.blog-sport.de/images/LrmschutzRichtlinienStV2007.pdf>

¹⁶¹ <http://www.bv-elbtal.de/document/RLS90.pdf> – Die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ wurde mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/1990 vom 10. April 1990 – StB 11/14.86.22-01/25 Va 90 für Bundesfernstraßen eingeführt; Kapitel 4 Berechnungsverfahren ist beim Vollzug der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) anzuwenden.

¹⁶² https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_45.html

¹⁶³ <https://www.bundestag.de/blob/416956/c67056c8307b3b9a3aa7fa44614fd6f8/wd-7-021-16-pdf-data.pdf>

Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Derartige Vorkehrungen kommen nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht in Betracht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

.....

Die Bundesregierung hat auf Grundlage des § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) – Verkehrslärmschutzverordnung – sowie auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG die 24. Bundesimmissionsschutzverordnung (24. BImSchV) – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – erlassen. Die 16. BImSchV sieht neben Berechnungsgrundlagen für die Beurteilung des Lärmpegels konkrete Immissionsgrenzwerte vor. Die 24. BImSchV bezieht sich gemäß § 1 Nr. 1 der 24. BImSchV auf die 16. BImSchV, indem sie Art und Umfang von notwendigen Schallschutzmaßnahmen normiert, soweit die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Die Immissionsgrenzwerte sind in § 2 der 16. BImSchV geregelt und betragen beispielsweise in einem reinen und allgemeinen Wohngebiet und Kleinsiedlungsgebieten **gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV 59 Dezibel am Tag und 49 Dezibel in der Nacht**. ...

Bestimmungen zur **Lärmsanierung bei Bestandsstraßen** finden sich in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97)¹⁶⁴ und den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von 2007. ...

Gemäß Nr. 35 der VLärmSchR 97 wird eine Lärmsanierung als **freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen** gewährt. Eine Lärmsanierung wird dann vorgenommen, wenn zum einen eine Überschreitung der im Bundeshaushalt festgelegten Immissionsgrenzen vorliegt und zum anderen die für eine Lärmsanierung notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Es besteht demnach **kein Anspruch auf eine Lärmsanierung bei Überschreiten bestimmter Immissionsgrenzwerte**. **Es handelt sich bei den VLärmSchR 97 wohl um eine verwaltungsinterne Regelung ohne Außenwirkung**. Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 normiert die Immissionsgrenzen, nach denen eine Lärmsanierung in Betracht kommen kann. Für Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete **beträgt gemäß Nr. 1 der Grenzwert 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht**. Mit dem Haushalt 2010 wurde entsprechend dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II eine Absenkung der Immissionsgrenzwerte um jeweils 3 dB für eine Lärmsanierung an Bundesfernstraßen beschlossen, **die Grenzwerte liegen mithin nunmehr bei 67 dB am Tag und 57 dB in der Nacht**¹⁶⁵. Damit liegen die Grenzwerte für eine Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV und einer Lärmsanierung nach der VLärmSchR 97 in einem vergleichbaren Gebiet um 8 dB auseinander.

Die **Lärmschutz-Richtlinien-StV** gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung nach den VLärmSchR 1997) an. Im Unterschied zu den VLärmSchR 1997 beziehen sich die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht lediglich auf Bundesfernstraßen, sondern **allgemein auf bestehende Straßen**.

Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor

¹⁶⁴ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997, VkB1. 1997, S. 434 – <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/vlschr97.pdf>

¹⁶⁵ BT-Drucks. 17/5077, S. 1f.

Lärm verfolgen das Ziel, den **Straßenverkehrsbehörden** eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrs-lärm in Bezug auf bestehende Straßen an die Hand zu geben.

Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise **bei 70 dB tagsüber und bei 60 dB in der Nacht**.

Damit liegen die Grenzwerte für eine Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV und einer Lärmsanierung nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV in einem vergleichbaren Gebiet um 11 dB auseinander. ...

Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV normierten Grenzwerte sollen dabei die Obergrenze bilden. **Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung wird in der Überschreitung eines Lärmpegelwerts von 60 dB am Tag und 70 dB in der Nacht in einem allgemeinen Wohngebiet ein kritischer Bereich hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG für lärmbeeinträchtigte Anwohner erreicht.** So hat es das Bundesverwaltungsgericht in einer Entscheidung vom 15. Dezember 2011 es für ausreichend erachtet, ein nächtliches Lkw-Fahrverbot mit dem Erreichen eines Lärmpegels von 60 dB an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen zu rechtfertigen. ...

Fazit: Die in der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzen sind gemäß dem Anwendungsbereich unmittelbar nur auf den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen anwendbar. Insofern wird beim Lärmschutz zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden. **Gleichwohl sind auch nach der einschlägigen Rechtsprechung die im Verhältnis niedrigeren Grenzwerte der 16. BImSchV (im Vergleich zu den Grenzwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der VLärmSchR 97) als Orientierungswerte für eine Prüfung nach § 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 3 StVO heranzuziehen.**“

Die Übersicht zeigt am Beispiel der Straße zunächst, dass in Deutschland **deutlich zwischen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung unterschieden wird**, was aber auch gleichermaßen für Schienenwege und Flughäfen gilt: „Lärmvorsorge“ bezieht sich auf unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen. „Lärmsanierung“ zielt dagegen darauf, die Lärmbelastung an bestehenden Straßen zu vermindern. **Maßnahmen der Lärmsanierung werden als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen** gewährt. Ein Anspruch darauf ist nicht gegeben. Zum Gegenstand von Verfahren werden Maßnahmen nur, wenn das Materienrecht solche – meist bei baulichen Maßnahmen – erfordert.

Weiters ist ersichtlich, dass **die höchstrichterliche Rechtsprechung zur verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze bei der Prüfung nach § 45 Abs. 1 S. 1 und 2 Nr. 3 StVO eine wichtige Begrenzung nach oben bewirkt**: BGH und BVerwG sehen ja den kritischen Wert für Wohngebiete bei etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, für Mischgebiete eine um 5 dB(A) höheren Wert. Ab da entsteht ein Anspruch auf Einschreiten durch die Straßenverkehrsbehörden.

Weitergehende Ansprüche von Lärmbetroffenen auf eine Lärmsanierung sieht das BVerwG aber nicht. *Kupfer* kritisiert diese Rechtsprechung des BVerwG als verfassungsrechtlich problematisch. *Kupfer* sieht auch eine Pflicht des deutschen Gesetzgebers zur Erlassung eines Verkehrslärmsanierungsgesetzes; das sei aber noch nicht Gegenstand einer verfassungsgerichtlichen Überprüfung gewesen¹⁶⁶.

¹⁶⁶ Siehe den Beitrag von *Kupfer*, Rechtliche Grundlagen in *Popp et al*, Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016: S. 105 ff, 126, 130 ff, 153.

6.3 Kritischer Kommentar zur Bestandsanierung in Österreich

Betrachtet man die österreichischen Vorschriften **aus Betroffenen­sicht**, so muss man konstatieren, **dass Verkehrslärbetroffene in Österreich de facto rechtlos sind**. Diese Schief­lage zeigt sich

- einerseits im **Vergleich mit der Rechtsstellung des Nachbarn im Gewerberecht**, und zwar in zweifacher Form: Der Nachbar hat dort einen **durchsetzbarer Anspruch** auf Schutz vor unzumutbaren Belästigungen, den in einem Verfahren geltend machen kann¹⁶⁷; zudem sind im Gewerberecht **alle Bereiche der betroffenen Liegenschaft geschützt**, die dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn, sei es in einem Gebäude, sei es außerhalb eines Gebäudes, dienen können¹⁶⁸, während das Verkehrsinfrastrukturrecht dazu tendiert, nicht einmal beim Neubau oder der wesentlichen Erweiterung die Terrasse vor dem Haus oder den Balkon schützen zu wollen¹⁶⁹.
- Hierher gehört auch, **dass die Höchstgerichte in Österreich hier oft nur zurückhaltend das Terrain für den von Verkehrslärm betroffenen Nachbarn abstecken**. Dies gilt einerseits
- für die **Frage der Entschädigung, die bis dato ungeklärt erscheint**¹⁷⁰, und
- andererseits für die **Frage, ob und inwieweit Abwehrrechte in behördlichen Verfahren oder über die Zivilgerichte verbleiben**.

Eine Schutzverstärkung bewirkt nur die oben besprochene **Mindeststandard-Judikatur von VfGH und VwGH im Rahmen von UVP-Verfahren, also beim Neubau wie Erweiterungsvorhaben**. Sie ist naturgemäß **für die Bestandsanierung nicht bedeutsam**, weil es dort sowohl an verbindlichen Schutzziele­n als auch an Parteirechten mangelt. **Zudem besteht** ja Anlass zur Sorge, dass es hier zu einer Änderung kommen könnte.

Zuletzt hat der **Oberste Gerichtshof (OGH)** in einem Fall rund um die Innsbrucker Straßenbahn allerdings aufhorchen lassen¹⁷¹: Zwar seien bei **gemeinwichtigen Anlagen** weiterhin **Unterlassungsansprüche grundsätzlich ausgeschlossen**. Allerdings müsse der Betreiber schon seinen **Bescheid einhalten**. Und: Durch **zumutbare Maßnahmen vermeidbare Immissionen seien von der Genehmigung nicht gedeckt**, ein diesbezügliches Unterlassungsbegehren greife dann nicht in den Konsens ein. Dennoch brauche es ein ausreichend bestimmtes Begehren, das den übermäßigen Eingriff konkretisiere:

„... Bei gemeinwichtigen Anlagen, also bei gegenüber dem Normalfall des § 364a ABGB (gewerbliche Betriebsanlage) erheblich gesteigertem öffentlichen Interesse am Betrieb einer (Verkehrs-)Einrichtung, sind Unterlassungsansprüche nach § 364 Abs. 2 ABGB grundsätzlich auch dann ausgeschlossen, wenn den betroffenen Nachbarn keine verfahrensrechtliche Parteistellung eingeräumt wird, im Bewilligungsverfahren auf ihre schutzwürdigen Interessen aber immerhin generell Rücksicht zu nehmen ist.

¹⁶⁷ Vgl. dazu schon *Hochreiter*, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? in *Hochreiter* (Hrsg), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich, Informationen zur Umweltpolitik – Tagungsband, Nr. 178, S. 67 Wien 2008 – https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/informationen_zur_umweltpolitik/ausgabe_178_1.html

¹⁶⁸ Vgl. zur Dispositionsfreiheit des Nachbarn etwa VwGH vom 28. August 1997 95/04/0222: „Die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärm­belästigung hat auf jenen der Lärmquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen, der bei Bedachtnahme auf die im Zeitpunkt der Entscheidung der Gewerbebehörde insbesondere auf dem Gebiet des Baurechtes geltenden Vorschriften dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn, sei es in einem Gebäude, sei es außerhalb eines Gebäudes, dienen kann“.

¹⁶⁹ Vgl. dazu beispielsweise die Erläuterungen zum Entwurf zur BStLärmIV, die das behaupten, was aber nicht zutrifft, wie etwa das im Anhang 3 abgedruckte Konzeptpapier „Lärmschutz Bundesstraßen – aus Anlass des Entwurfes vom Juni 2014 für eine Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung“ vom 28. Juli 2014 darlegt.

¹⁷⁰ In SZ 55/55 hält der OGH fest, dass die Frage noch nicht entschieden sei, ob Immissionsschäden (z.B. die Wertminderung eines Grundstücks durch den Betrieb z.B. einer „lauter gewordenen“ Bundesstraße) gegen die Republik Österreich selber geltend gemacht werden können; siehe *Hochreiter* aaO S. 76f.

¹⁷¹ OGH vom 28. Jänner 2016 1Ob47/15s RdU 2016/58 S. 81 mAnm *Wagner* (https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JIT_20160128_OGH0002_0010OB00047_15S0000_000)

„Die Duldungspflicht der Nachbarn ist schon nach der ratio der Regelung des § 364a ABGB mit der Reichweite der erteilten Genehmigung begrenzt. Werden von der Behörde bestimmte Grenzwerte festgesetzt, sind diese jedenfalls einzuhalten. Ansonsten sind von den Nachbarn (nur) solche Immissionen hinzunehmen, die für den Betrieb der genehmigten Anlage typisch sind und auch nicht durch zumutbare Vorkehrungen hintangehalten oder verringert werden können.

„Entsprechendes gilt auch für den vom Kläger beklagten Lärm durch den Straßenbahnbetrieb an sich. Sollte sich ergeben, dass durch diesen die vom Bewilligungsbescheid gedeckten Schallwerte überschritten werden, wäre der Unterlassungsanspruch insoweit zu bejahen. Soweit der Bescheid derartige Werte nicht enthält, aber – nach den Klagebehauptungen im Kreuzungsbereich – eine Lärmbelästigung besteht, die das bisher ortsübliche Ausmaß in einer die Wohnungsnutzung wesentlich beeinträchtigenden Weise übersteigt, wird zu prüfen sein, inwieweit es möglich und für die Beklagte zumutbar ist, den Lärmpegel zu senken. Dies könnte möglicherweise durch besonders langsames Überfahren besonders lärmverursachender Schienenabschnitte erfolgen. Durch zumutbare Maßnahmen vermeidbare Immissionen sind von einer generellen Anlagengenehmigung in der Regel nicht gedeckt.

Entgegen teilweise vertretener Auffassung (s etwa die in 8 Ob 128/09w unter Pkt II. 4.5.2. zitierten Literaturstellen) würde mit einem klagestattgebenden Unterlassungsurteil keineswegs in die von der Verwaltungsbehörde rechtskräftig eingeräumte Rechtsposition des Eisenbahnunternehmers eingegriffen werden, wird die Gültigkeit der Betriebsbewilligung davon doch in keiner Weise beeinflusst und steht es ihm – wie auch sonst bei Unterlassungsansprüchen – frei zu entscheiden, durch welche Maßnahmen er einen gegenüber dem Unterlassungsberechtigten gesetzmäßigen Zustand herstellen will (vgl. RIS-Justiz RS0010566 [T2]).

Im fortgesetzten Verfahren wird der Kläger schließlich darauf hinzuweisen sein, dass das erste Unterlassungsbegehren nicht ausreichend bestimmt formuliert wurde, wird darin doch in keiner Weise das vom Kläger für übermäßig angesehene Ausmaß der Schallbeeinträchtigung konkretisiert, sondern bloß allgemein auf die Ortsunüblichkeit und Gesundheitsgefährdung sowie auf Verstöße gegen (nicht näher genannte) gesetzliche Bestimmungen und (ebenfalls nicht eindeutig dargestellte) Bescheidaufgaben verwiesen. Es ist aber nicht Aufgabe der Gerichte, von Amts wegen den Umfang eines allfälligen Unterlassungsanspruchs des Klägers festzustellen (s etwa RIS-Justiz RS0010509, RS0000878).“

Das Erkenntnis eröffnet also mit Einschränkungen einen **nachbarrechtlichen Unterlassungsanspruch gemäß § 364a ABGB im Zivilrechtsweg** dort, wo der Verwaltungsweg an sich abgeschnitten ist. Das mag aus Betroffenen­sicht zunächst erfreulich sein. Bedenkt man aber, welche fachlichen Fragen für das Gericht vorab geklärt sein müssen, damit es einen Unterlassungsanspruch bejahen kann und wer die Erklärungs- und Beweislast und das Kostenrisiko dafür trägt, so wird schnell klar, dass dieser Weg nur bedingt einen wohl gebotenen, zeitgemäßen „**Zugang zum Recht**“ sicherstellt. Wagner plädiert deswegen auch für die Anerkennung eines Anspruchs auf zumutbare Vorkehrungen. Die wünschenswerte **Rechtssicherheit aus Betreibersicht** fördert eine solche Verlagerung des Rechtsschutzes vor die Zivilgerichte übrigens auch nicht. Beides sollte Anlass sein, das Konzept des Nachbarnschutzes im öffentlichen Recht der Verkehrsanlagen auf Schwachstellen und offenkundige Lücken zu untersuchen. Einerseits wäre zu hinterfragen, inwieweit das **fast vollständigen Fehlen von Parteirechten** – hier im EisenbahnG – noch zeitgemäß ist und solche nicht auch im Aufsichtsverfahren geboten wären. Zum anderen stellt sich die Frage, inwieweit die jeweiligen **Materiengesetze nicht auch um (mehr oder weniger detaillierte) Vorgaben für den Betrieb zu ergänzen sind**, um Streitfragen besser vorzubeugen.

Dennoch: Parteirechte für den Verwaltungsweg sind nicht das primäre Ziel. Es geht im Kern darum, dass Sanierungsbedarf erhoben, bewertet und nach Prioritäten abgearbeitet wird, dass der Betrieb von Verkehrsinfrastruktur von einem Lärminderungsmanagement begleitet ist und all dies für die Öffentlichkeit transparent ist. **Das erfordert nicht zwangsläufig die Einräumung von Parteirechten in Verfahren. Das kann man auch mit einer detaillierteren Selbstbindung per Gesetz und Verordnung erreichen, wenn klar geregelt ist, was der Betreiber muss und nicht bloß, was er darf, und transparent gemacht wird, was er tut.** Vielen Betroffene werden vermutlich eine klarere Selbstbindung der Mühe vorziehen, die es bedeutet, wenn man seine Rechte in Verfahren individuell durchsetzen muss.

Der **österreichische Zugang, weder Parteirechte noch Selbstbindung und Transparenz zuzugestehen**, erscheint aber doch veraltet und nicht mehr zeitgemäß. In Österreich läuft Bestandsanierung immer noch weitgehend unter dem Paradigma Privatwirtschaftsverwaltung und wird so verstanden, als sei das bloß eine Angelegenheit im Verhältnis zwischen Betreiber und Behörde und bedürfe daher keiner weiteren Präzisierung. Natürlich mag dieser Zugang für Fragen, wie z.B. ein Baustellenmanagement eingerichtet ist, wie der Fuhrpark des Betreibers gewartet wird etc. stimmen. **Privatwirtschaftsverwaltung ohne inhaltliche Selbstbindung ist dort nicht mehr vertretbar, wo Außenwirkung entsteht, etwa indem Schutzinteressen Dritter betroffen sind, also wo Lärmbetroffenheit entsteht.**

Das ist die zentrale Botschaft der END, wenn sie zu einem Lärminderungsmanagement mit Transparenz und wirksamen Maßnahmen auffordert. Dies ist auch der Hintergrund, warum sich die BAK anlässlich der Konsultation zur END so deutlich für Europäische Sanierungsgrenzwerte – siehe oben – geäußert hat. Denn **Europäische Grenzwerte, auch wenn sie im Kompromissweg zustandekommen** und daher nicht die endgültige Lösung wären, wären doch ein Anfang und würden eine gründliche Revision des Rechtsrahmens in Österreich erzwingen, wenn es anders nicht geht.

Natürlich geht es anders. **Aber das braucht ein Mehr an Selbstbindung.**

Wenn die **Dienstanweisung Bundesstraßen**¹⁷² bestimmt, dass ein Wohnobjekt auch z.B. dann schützenswert ist¹⁷³, wenn es dort um 3 dB lauter geworden ist, dann **lässt das ja noch viele Fragen offen**, etwa ob das auch jemand erheben muss, wie und wann das dann erfolgt und wer es bewertet und die nötigen Schlüsse daraus zieht, etwa welche Prioritäten gelten und Fristen bestimmt.

Viel spricht für die **Hypothese, dass beträchtlicher Widerstand in den Genehmigungsverfahren auch daraus entsteht, dass es eine starke normative Kraft des Faktischen gibt, wenn eine Verkehrsanlage mal da ist:** „Was Du nicht im Genehmigungsverfahren festnageln kannst, das bekommst Du später nie wieder ...“. So wird in den Verfahren viel um die „richtige Prognose“ und um Auflagen und Bedingungen für den Betrieb gekämpft. Doch selbst bei UVP-geprüften Projekten stellt sich nach 10 Jahren die Frage, wie es um die Einhaltung der Werte bestellt ist, was gilt, wenn das nicht mehr möglich ist und wer so eine Prüfung anstoßen kann und wann sie zu machen ist etc.

Daher ist ein Mehr an Selbstbindung erforderlich. **Selbstbindung in der Bestandsanierung erfordert verbindliche Vorgaben für die Erhebung des Bedarfs und die konkrete Durchführung von Sanierungen.** Das braucht als ersten Schritt **eine Vorschrift z.B. nach dem Vorbild von Art. 20 LSV (Periodische Erhebungen)**. Damit wären wohl die nötigen Informationen da, um auch die Lärmaktionspläne mit Leben zu erfüllen.

¹⁷² Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011 – <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/strasse/autostrasse/laermschutz/index.html>

¹⁷³ Das schutzwürdige Wohngebäude – bestand bereits vor Errichtung der Bundesstraße oder – weist eine Baubewilligung vor dem Stichtag 1. Jänner 1996 auf oder – liegt an einem Bundesstraßenabschnitt, der seit der Errichtung des Wohngebäudes eine emissionsseitige (straßenseitige) Erhöhung des energieäquivalenten Dauerschallpegels von mehr als 3 dB aufweist.

Und zweitens braucht es **im Verkehrsinfrastrukturbereich auch ein förmliches Sanierungsverfahren**, wie es bei gewerblichen Betriebsanlagen sonst selbstverständlich ist. Die Art. 13 ff (Sanierungen) LSV bieten hier einen diskutablen Ansatz.

6.4 Zudem braucht es eine Evaluation der Lärmschutzfensterförderung ...

Zudem braucht es eine Evaluation der Lärmschutzfensterförderungen im Verkehrslärmschutz, und zwar sowohl was die Wirksamkeit der Umsetzung im Wege einer Förderungsverwaltung anlangt, als auch in Hinblick auf ihre rechtsstaatliche Begründetheit.

Die **rechtsstaatlichen Bedenken zur zuletzt eingeführten Schutzfiktion im BStG** hat die BAK mit einem Gutachten untermauert (siehe dazu schon oben). Das Thema erinnert an die Problematik der „**persönlichen Schutzausrüstungen im Arbeitnehmerschutz**“. Dort wäre ein wirksamer Schutz der Gesundheit der Betroffenen nicht vorstellbar, wenn man von der Pflicht zum Gebrauch absehen würde und es z.B. dem Arbeitgeber freistellte, den Erwerb von Staubschutzmasken zu fördern, wenn AN solche kaufen wollen. Es ist so schon für Betriebsräte schwierig genug, ihre KollegInnen zum Gebrauch dieser Masken anzuhalten, weil solche passiven Maßnahmen eben eine Belastung darstellen. Aber zum Gesundheitsschutz sind sie unerlässlich.

So ist es auch im Verkehrslärmschutz: **Lärmschutzfenster sind keine geeignete Maßnahme gegen die subjektive Lärmbelästigung, aber sie sind zum Gesundheitsschutz erforderlich**¹⁷⁴. Wenn das so ist, dann muss man eine gesetzgeberische Wertung, dass das Planungsinteresse des Betreibers und das Integritätsinteresse des Grundeigentümers so einfach vorgehen sollen, schon gründlich in Zweifel ziehen. **Wie abwegig das ist, zeigt sich spätestens, wenn in Mehrparteienhäusern die Mieter Schutz wollen, dem Eigentümer das aber egal ist.** Das kann man nicht im Wege einer Förderungsverwaltung abhandeln wie im Sozialen Wohnbau. Hier läuft das auf eine „**Flucht aus der Verantwortung ins Privatrecht**“ hinaus.

Klar ist, dass eine völlige Neuorientierung schon beim Neubau ein Novum wäre, das gut vorbereitet sein will. Umso mehr muss man sich überlegen, wie man dann im Bestand mit dem Thema umgeht, ob man die Pflicht zum Einbau etwa auf Lagen beschränkt, wo schon Alarmwerte überschritten sind etc. Es sollte aber nachvollziehbar sein, dass es als erster Schritt **unerlässlich ist, dass die bisherige Praxis der Lärmschutzfensterförderungen jedenfalls einmal evaluiert wird: Wo wurden die Angebote in Anspruch genommen und wo nicht, und was war da ausschlaggebend?**

Die derzeitige Praxis der Lärmschutzfensterförderung ist bislang doch jeden Beweis schuldig geblieben, dass sie ein effektives und effizientes Instrument darstellt. **Immer wieder zeigt sich, dass die Förderungen kaum in Anspruch genommen werden.** Eine vom BMVIT 2003 beauftragte Studie¹⁷⁵ hat ergeben, dass nur 5 % der potentiellen Antragsteller einen Antrag auf Bahnlärm-Fensterförderung stellen. Dem Vernehmen nach lässt sich Ähnliches auch zu den anderen Lärmschutzfenster-Förderungsprogrammen beobachten¹⁷⁶.

Und weiters sollen auch die Einzelheiten der Förderbedingungen hinterfragt werden. Denn manches davon ist offenkundig sogar sittenwidrig, manches zumindest in sachlicher Hinsicht zu hinterfragen.

¹⁷⁴ Jens Ortscheid, Lärmwirkungen – oder: Ist ein Fenster mehr als eine durchsichtige Wand? – Lärmkontortagung Hamburg, 26. und 27. März 2015 – https://laermkontor.de/pdf/Tagungsprogramm_2015.pdf; Ortscheid, Lärmwirkung, in Popp et al., Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016: S. 27 ff, 42.

¹⁷⁵ TAS Schreiner et al., Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken, Wien 2003, Reihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Nr. 132 S. 154 <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/index.html>

¹⁷⁶ Besser scheinen nur die im Rahmen der Flughafenmediation Wien angebotenen Förderungen angenommen zu werden. Diese sind aber bedeutend kundenfreundlicher ausgestaltet und gehen auch über das von LFG geforderte Mindestmaß weit hinaus.

Die zu Schienenwegen noch immer geübte Praxis, von Förderwerbern **anlässlich des Abschlusses einer Förderungsvereinbarung die Unterfertigung eines Pauschalverzichts** auf weitere Ansprüche aus dem Titel des Lärmschutzes auch **für alle Zukunft und mit Wirkung auch für die Rechtsnachfolger** zu verlangen, ist offenkundig überschießend und sittenwidrig. Sie dürfte auch für die spärliche Inanspruchnahme der Förderungen mitverantwortlich sein. In einem Vereinbarungsentwurf der ÖBB-Infrastruktur-AG vom Oktober 2018 heißt es unter Punkt IV. beispielsweise:

*„Der Förderungsnehmer erklärt, dass er aufgrund der vorliegenden Vereinbarung **vollständig und dauerhaft** im Hinblick auf die Ausführung der in Pkt. II. vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen für sein in Vertragspunkt I. genanntes Objekt **für jetzt und in alle Zukunft; und zwar auch für den Fall, dass neuen Tatsachen hervorkommen oder geänderte Verhältnisse überhaupt eintreten sollten, abgefunden ist**. Die Anfechtung dieser Vereinbarung wegen Irrtum, wird einvernehmlich abbedungen.*

Der Förderungsnehmer wird sohin an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft oder an etwaige Rechtsnachfolger keine weiteren Ansprüche mehr bezüglich der Ausführung oder der Erneuerung der in Pkt. II. vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf das unter Punkt I. genannte Wohnhaus stellen. Diese Verzichtserklärung gilt auch für die Rechtsnachfolger.

Das **Vorbild für diese Pauschalverzichtsklauseln** stellt offenbar noch die in der **Dienstanweisung Bundesstraßen 1983** enthaltene Anweisung in Kapitel 9.5. dar, die wohl ebenso sittenwidrig und schon damals gesetzwidrig war: *„Bei Gewährung der angeführten Beihilfe hat der Antragsteller für sich und sein Rechtsnachfolger eine Erklärung abzugeben, dass er auf jegliche Forderung gegen die Bundesstraßenverwaltung aus dem Titel der Lärmimmission verzichtet“*.

In der Dienstanweisung von Dez 1999, die die DA 1983 samt allen zwischenzeitlichen Änderungen zur Gänze aufgehoben hat, finden sich keine Vorgaben für allfällige Verzichtserklärungen. Ob solche Verzichtserklärungen weiter praktiziert worden sind, ist nicht bekannt.

Ab der Dienstanweisung 2006, die die DA 1999 zur Gänze aufgehoben hat, wird hinsichtlich der Details des Förderungsvertrages auf die Homepage der ASFINAG verwiesen. In der DA 2006 ist allerdings noch festgehalten: *„Förderungsbeiträge können nur ein Mal in Anspruch genommen werden.“*, was die ASFINAG dann wohl auch mittels Vertrag auf die Fördernehmer überbunden haben dürfte. Wenngleich die Formulierung weitaus weniger dramatisch wirkt als die früher Gebräuchliche, so lebte im Gedanken, dass Schutzvorkehrung nur einmal gewährt werden, das Prinzip eines Pauschalverzichts im Grunde fort.

Erst ab der Dienstanweisung 2011 ist die Vorgabe wirklichkeitsnah abgeschwächt: *„Ein Förderbeitrag für passive Lärmschutzmaßnahmen **wird innerhalb eines Zeitraumes von 20 Jahren pro schutzwürdigem Wohngebäude nur einmal gewährt**“¹⁷⁷. Auf der Homepage der ASFINAG findet sich aktuell im Kapitel „Verkehrssicherheit“ unter der Rubrik „Bauen“ das Thema „Lärmschutz“¹⁷⁸ mit den einschlägigen Formularen zum Download. Im Formular „Förderungsantrag – Lärmschutzfenster / Schalldämmlüfter“ findet sich im Schusskapitel ebendiese Klausel: *„Förderungsbeiträge können innerhalb der technischen Lebensdauer (20 Jahre) grundsätzlich nur einmalig in Anspruch genommen werden.“**

Praktisch bedeutsamer für die spärliche Inanspruchnahme der Förderungen dürfte mittlerweile die Vorgabe sein, wonach Fensterförderungsempfänger verpflichtet sind, die **Förderung bei nachträglicher Lärmschutz-Wanderrichtung ganz oder teilweise zu refundieren**. Das dürfte mindestens

¹⁷⁷ https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/laermschutz/downloads/laermschutz_da.pdf

¹⁷⁸ <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/laermschutz/>

ebenso prohibitiv wirken und ist für den Förderwerber überhaupt nicht vorhersehbar und beeinflussbar. Es ist schlicht eine Zumutung, dass das Risiko von Fehlplanungen hier einfach auf den Fördernehmer überbunden wird. Die Inpflichtnahme der Gemeinden in diesem Punkt dürfte schlicht ungültig sein, sofern sie nicht dem vorher zugestimmt haben.

„Wurden für ein schutzwürdiges Wohngebäude bereits passive Lärmschutzmaßnahmen gefördert, so sind bei einer nachträglichen Wanderrichtung (innerhalb von 20 Jahren nach Förderung der passiven Lärmschutzmaßnahmen) die Förderbeiträge für passive Lärmschutzmaßnahmen von den betroffenen Gemeinden oder Anrainern aliquot, über die Lebensdauer des Fensters von 20 Jahren, an die ASFINAG zu refundieren. Dies entspricht einer Reduktion des zu refundierenden Förderungsbetrages von 5 % pro Jahr.“

6.5 ... und ein Hot-Spot-Sanierungsprogramm

Außerdem braucht es ein Hot-Spot-Sanierungsprogramm, was zum letzten Abschnitt der Betrachtungen führt. **Hot Spots, wo wenige Menschen von besonders viel Verkehrslärm betroffen sind, sind in einer besonders misslichen Lage, weil die gängigen Angebote der Dienstleistungen für ihre Situation keine probate Lösung enthalten. Das ist die Ausgangshypothese. Deswegen braucht es ein eigenständiges Programm, um auf diese besonderen Lagen eingehen zu können.**

Zuerst muss man diese **Hot Spots** erheben.

6.5.1 Dazu ein Beispiel aus larminfo.at:

Die folgenden Abbildungen zeigen **Ausschnitte aus larminfo.at zu einem Wohnobjekt an der Autobahn A9**, so wie sich die Situation dort mit den Lärmbelastungsdaten 2017 dargestellt hat.

Abbildung 6-1 zeigt einen Kartenausschnitt an der Autobahn A9 – zunächst ohne Darstellung des von ihr ausgehenden Lärmteppichs: In der Mitte verläuft – von oben nach unten – die Autobahn A9, links unten fast parallel die Bundesstraße B67. Oben ist eine Brücke zu erkennen, über die die Landesstraße L208 die A9 quert. Und darunter befindet sich ein „gelb“ markiertes Objekt, das ein Wohnobjekt ist. Das zugehörige Grundstück umfasst genaugenommen zwei Gebäude ... man sieht auch noch, wo früher wohl die Dorfstraße vor dem Bau der Autobahn verlaufen ist.

ES darf ein bisschen verbindlicher sein - Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht

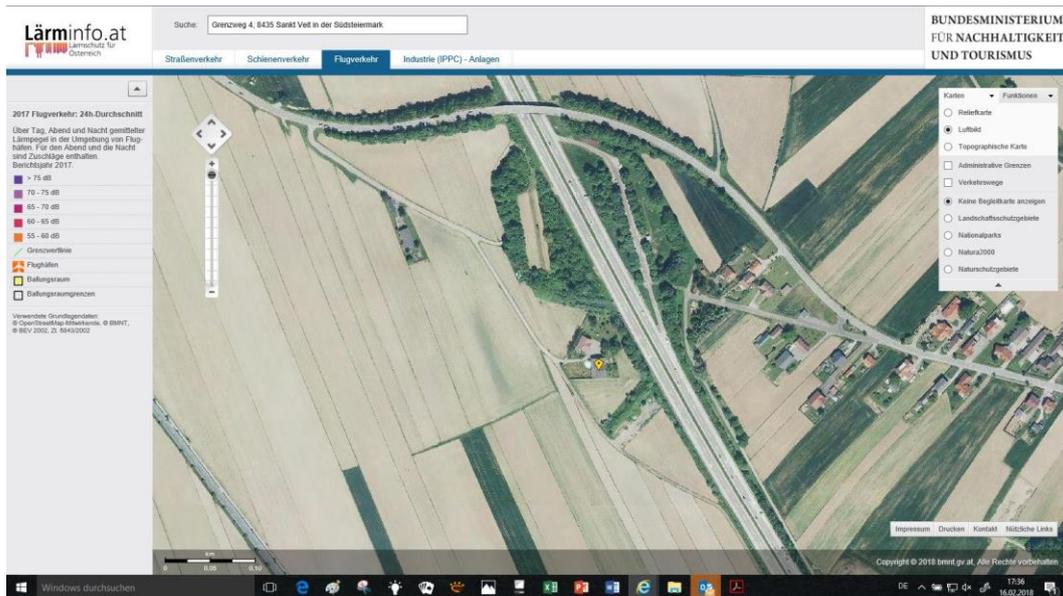


Abbildung 6-1: Wohnobjekt (gelb markiert) an der Autobahn A9

Die nächste Abbildung (Abbildung 6-2) zeigt die Situation mit „Lärmteppich“, und zwar für 2017 anhand des Tag-Abend-Nacht Wertes L_{den} : Der Lärmteppich ist so „mächtig“, dass die „grüne“ Grenzwertlinie auf diesem Ausschnitt nur links unten und rechts in der Abschirmung mancher Gebäude sichtbar wird. Das Objekt ist also äußerst stark von Lärm belastet. Das Haus liegt an der Grenze zum Bereich 70 bis 75 dB! Der Grenzwert läge bei 60 dB!

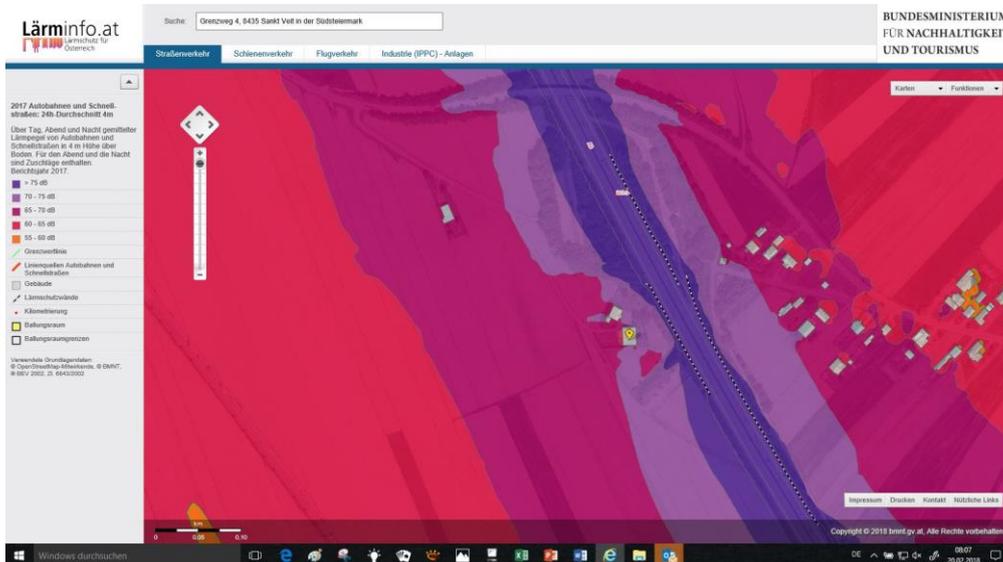


Abbildung 6-2: Wohnobjekt (gelb markiert) an der Autobahn A9 (Darstellung 2017 Autobahnen und Schnellstraßen: 24h-Durchschnitt 4m L_{den})

Die letzte Abbildung (Abbildung 6-3) zeigt die Situation mit „Lärmteppich“, und zwar für 2017 anhand des Nacht Wertes L_{night} (2017 Autobahnen und Schnellstraßen: 24h-Durchschnitt 4m L_{night}). Ansätze der „grünen“ Grenzwertlinie sind auch auf diesem Ausschnitt nur rechts in der Abschirmung mancher Gebäude zu sehen – sonst zeigt das Bild keine Flächen, wo die Grenzwerte nicht überschritten sind! Das Haus liegt an der Grenze zum Bereich 65 bis 70 dB! Der Grenzwert läge bei 50 dB. Das bedeutet also Grenzwertüberschreitungen in der Nacht von 15 dB und mehr, was wiederum enorm ist. Zur Erinnerung: Eine Verdoppelung der Schallleistung, also „zwei vorbeifahrende Autos statt einem“ entsprechen erst einer Schallpegelerhöhung um 3 dB; eine Erhöhung des Pegels um 10 dB nehmen wir subjektiv immer etwa als Verdoppelung der Lautstärke wahr¹⁷⁹.

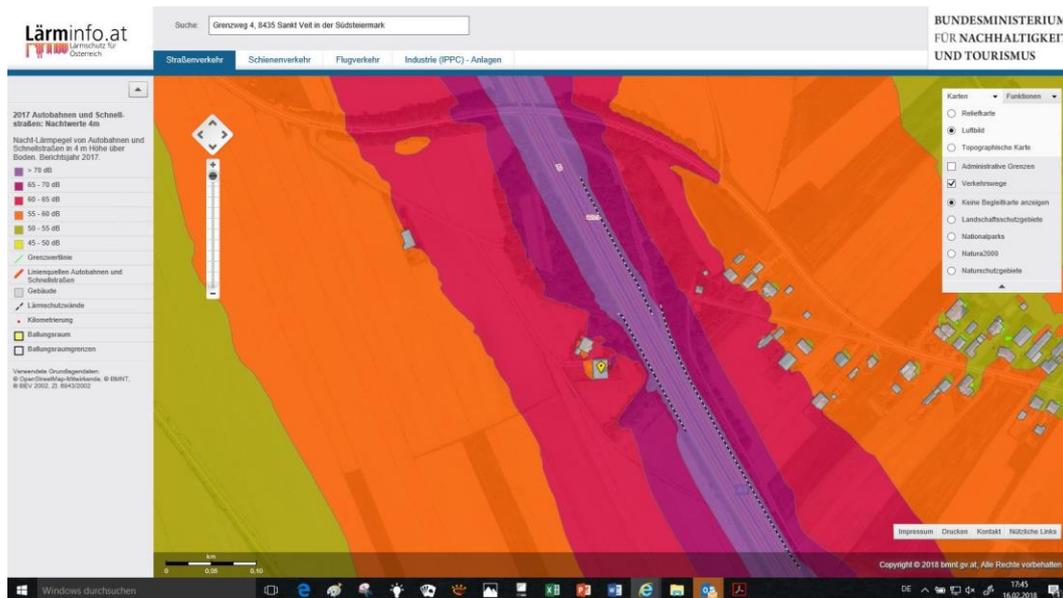


Abbildung 6-3: Wohnobjekt (gelb markiert) an der Autobahn A9 (Darstellung 2017 Autobahnen und Schnellstraßen: 24h-Durchschnitt 4m L_{night})

Diese Bilder sind erfreulicherweise Vergangenheit, stellen eine schon bewältigte Problematik dar. Doch es ist **davon auszugehen, dass diese Situation kein Einzelfall ist. Es gibt mit Sicherheit mehrere solche Fälle – auch an Schienenwegen – , und die sollten ehebaldigst abgearbeitet werden.** Einen möglichen weiteren Fall kann man übrigens auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn erkennen. Um gleichgelagerte Fälle gehörig abzuarbeiten, **braucht es einen gesonderten Prozess.**

6.5.2 ... dessen Analyse höchst Erstaunliches zutage fördert: Wenn Behörden aus gesetzlichen Regeln „totes Recht“ machen ...

Erstmals ist diese Situation **schon vor 2009 an die BAK herangetragen worden** und ist vom Autor dann in der Folge auch im Rahmen der damaligen Lärmaktionsplanungstagung Ende 2009¹⁸⁰ thematisiert worden. Später hat sich die Familie, die bei allen möglichen Stellen immer wieder Versuche gestartet hat, eine Lösung für ihre missliche Wohnlage zu erreichen, **wieder beim Autor gemeldet**, der sich in einem **Lokalaugenschein** einen persönlichen Eindruck verschaffen konnte. Die **Analyse**

¹⁷⁹ Vgl. etwa die Informationen zu „Schallpegel, Lautstärke und Schallmessung“ auf http://www.laermorama.ch/m1_akustik/schallpegel_w.html

¹⁸⁰ Siehe den Beitrag von Hochreiter in Hochreiter (Hrsg.), Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter? (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik, Nr. 182, S. 5, Wien 2010.

der Chronologie der Ereignisse hat dann Beklemmendes **und die der zugehörigen Rechtsgrundlagen** höchst Erstaunliches zutage gefördert:

„Wir haben dann auch telefoniert und ich habe mich überreden lassen einmal hinzukommen. Dabei hatte ich auch Angst mit einer Situation konfrontiert zu werden, die mich überfordert oder ... schlimmstenfalls der Familie bestätigen zu müssen, dass „wirklich nichts geht“.

*Der erste Eindruck, wie ich auf das Grundstück gekommen bin, mit der Familie die Terrasse betreten haben, war beklemmend--- **Leben wie auf der Autobahnraststelle**. Das empfindet man freilich dort oft anders, z.B. wenn man gerade am Weg in den Urlaub ans Meer ist ... aber die Familie muss hier ständig wohnen ... Im Haus drinnen habe ich trotz geschlossener Fenster das Wummern des Verkehrs gehört, während der Blick aus den Fenstern der West-Fassade einer in die „südoststeirische Toskana“ war, wie man sie aus der Tourismuswerbung kennt ... Bei der anschließenden Begehung im Haus war für mich überraschend, dass selbst bei geschlossenen Fenstern, **besonders in den Ruheräumen im Obergeschoß das Verkehrsrauschen so ständig und so deutlich wahrnehmbar war**, dass es z.B. beim Lesen eines Buches oder bei meditativen Übungen stören würde. ...*

*Beklemmend war dann für mich auch die Erzählungen, wie das alles gekommen ist ... letztlich wahrzunehmen, **wie die Republik diese Familie in eine derartige Bittsteller-Position kommen lässt** und die Ansuchen der Familie um Ablöse oder andere Hilfe mit halbseitigen, mit wenig Sorgfalt hingeworfenen Schreiben oder E-Mails abschlägig beschieden werden ... es sei alles getan, was möglich ist ...*

Die Frau war mehrmals drauf und dran, einfach das Handtuch zu werfen, doch es war der Familienwohnsitz des Mannes ... Die Frau erzählte, dass Kinder nie zum Spielen zu ihrem Sohn kommen wollten, weil es so laut ist ... Umsonst sei auch die leere Bauparzelle, denn man könne dem Sohn nicht raten, da zu bauen ...

*Ich kann auch nur wertschätzen, **mit welcher Würde die Familie mit der Situation umgegangen ist** .. es war ihnen sogar aufgefallen, dass es manchen Ingenieuren und Beamten, die in den Jahren zu Ihnen gekommen sind, schon peinlich war, dass sie ihnen nicht helfen konnten ...*

*Mit allen Unterlagen zum Thema, die die Familie mir übergeben hatte, bin ich dann zurück nach Wien und wollte den Sachverhalt so aufbereiten, dass er als Grundlage für ein juristisches Gutachten taugt. Meine Idee war: Die Familie war vor der Autobahn da, **was doch auf eine faktische Enteignung ohne Entschädigung hinausläuft. Das kann doch einfach nicht rechtens sein.***

Und so habe ich die ganze Story, die verschiedenen Interventionen und Amtshandlungen nachvollzogen und dann auch die Entwicklung des Bundesstraßengesetzes und seiner Dienstanweisungen untersucht, um das in Beziehung mit den jeweiligen Erledigungen aus dem Amt der steiermärkischen Landesregierung bzw. später aus der ASFINAG bzw. dem BMVIT zu setzen ...¹⁸¹.

***Dabei bin ich auf etwa Erstaunliches gestoßen:** Ich hatte zu dem Fall schon ab 2008 mit mehreren Leuten – allesamt einschlägige ausgewiesene ExpertInnen – gesprochen und verschiedene Aspekte dazu diskutiert. Nie hat mich einer oder eine dieser ExpertInnen darauf aufmerksam gemacht, dass es sogar eine passende Rechtsvorschrift gibt, die in so gelagerten Fällen eine Ablöse des Grundstücks vorsieht. Auch die Unterlagen aus Behörden und den jeweiligen Trägern der Bundesstraßenverwaltung, die ich sichten konnte, haben nicht den*

¹⁸¹ Vgl. die im Anhang 1 abgedruckte Untersuchung Hochreiter, Die Autobahn ist zu uns gekommen, BAK, Wien August 2013 (unveröffentlicht)

geringsten Hinweis darauf enthalten ... die Vorschrift ist offenbar seit ihrer Erlassung von allen befassen Behörden und Dienststellen wie „totes Recht“ behandelt worden.

Nie hat auch eine Dienstanweisung des Ministeriums auf diese Vorschrift Bezug genommen. Im Gegenteil: Passagen, die den Fall einer Objektblöse begrifflich noch umfasst hätten, sind später gestrichen worden¹⁸². Keine der bisherigen Dienstanweisungen beschreibt, wie in einem solchen Fall vorzugehen ist. Keine legt zudem offen, dass auch Lärmschutzfenster „ihre Grenzen haben“¹⁸³ und was dann passieren sollte, wenn diese Grenzen erreicht sind ...dabei sollten Fenster eigentlich kippar¹⁸⁴ sein ...

Im konkreten Beispiel ist es übrigens nachts so laut, dass es dafür schon schwierig gewesen wäre, die erforderlichen Lärmschutzfenster überhaupt zu realisieren! Was in einem solche Fall zu passieren hat, darüber sollte endlich redlich und offen gesprochen werden!“

6.5.3 Ablöse ist möglich, wenn die Grundstücksnutzung unzumutbar beeinträchtigt ist

Dabei ermöglicht § 7 Abs. 5 BStG eine Ablöse, wenn die Grundstücksnutzung unzumutbar beeinträchtigt ist. § 7 Abs. 5 BStG geht auf § 7a Abs. 3 BStG zurück. § 7a Abs. 3 BStG ist 1983 ins BStG gekommen, galt ab sofort auch für bestehende Straßen. In § 18 BStG, wo sich die Enteignungsbestimmungen finden, ist damals übrigens zusätzlich der **Rechtsgedanke, dass Sonderopfer entschädigungspflichtig sind, noch verstärkt worden**: Wer durch Enteignung seinen Hauptwohnsitz verliert, dem soll „*Erwerb einer nach Größe und Ausstattung ausreichenden Wohngelegenheit ermöglicht*“ werden, so kann man das heute noch im BStG lesen.

§ 7a Abs. 3 ist 1986 noch ums Thema Lichtenzug ergänzt worden; mit dem neuen, erst im Rahmen des Verkehrsausschusses eingefügten § 7a Abs. 5 sollten z.B. Absiedlungen zu Lärmschutzzwecken ermöglicht werden.

Seit der Novelle 2006 findet sich beides in § 7 Abs. 5 und 6 BStG, Abs. 5 aber in leicht veränderter Form: Während eine Einlöse bisher voraussetzte, dass „durch den zu erwartenden Verkehr auf der

¹⁸² Ältere Versionen der Dienstanweisungen haben noch eine generelle Passage enthalten, wonach „Sonderfälle dem Ministerium vorzulegen sind; ab 1999 waren „Sonderfälle“ begrifflich schon so eingeschränkt, als ob es den „Fall einer Objektblöse“ gar nicht gibt; ab 2011 werden sogar besonders exponierte Einzelobjekte extra und ausdrücklich angesprochen und eine zusätzliche Fördermöglichkeit für wohngebäudeennahe Maßnahmen wie z.B. Lärmschutzwälle eröffnet; aber auch hier wird die Möglichkeit einer Objektblöse mit keinem Wort erwähnt.

¹⁸³ Aus „Tabelle 2 – Mindest erforderliche Schalldämmung von Außenbauteilen“ der ÖNORM B 8115-2 Schallschutz und Raumakustik im Hochbau – Teil 2: Anforderungen an den Schallschutz geht hervor, dass die Nachtlärmbelastung im dargestellten Fall so hoch ist, dass man damit in der letzten Spalte (Nr. 7 – 66 bis 70 dB) der Tabelle angelangt ist, für die noch ein erforderliches Schalldämm-Maß angegeben werden kann; dem Vernehmen nach sind aber auch die diesbezügliche Anforderungen kaum mehr praktisch realisierbar; das bedeutet, dass es im konkreten Beispiel so laut ist, dass es dafür schon schwierig wäre, die erforderlichen Lärmschutzfenster überhaupt zu realisieren!

¹⁸⁴ Vgl. schon bei Fn 174 und den Nachweisen ebenda: der Zwang, Fenster geschlossen zu halten, weil es draußen so laut ist, wird für sich genommen schon als Belästigung wahrgenommen, die auch zunimmt, je lauter es draußen ist; in diesem Sinne geht die Rechtsprechung der deutschen Höchstgerichte zurecht davon aus, dass mit passivem Lärmschutz eben nicht der Mindestwohnstandard gewahrt ist, der darin bestehe, „Fenster trotz der vorhandenen Lärmquellen öffnen zu können und eine natürliche Belüftung sowie einen erweiterten Sichtkontakt nach außen zu ermöglichen, ohne dass die Kommunikationssituation im Innern oder das Ruhebedürfnis und der Schlaf nachhaltig gestört werden können“ (BVerwG v 29. November 2012 – 4 C 8.11, Rn. 24); freilich gilt dies auch in Deutschland nur für das Verhältnis von Gewerbelärm zu Wohnnutzungen und nicht für Verkehrslärm, wo im Konfliktfall das Geschlossenhalten der Fenster zugemutet wird – vgl. den Beitrag von Kupfer, aaO in Popp et al., Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016: S. 105ff, 137; in der deutschen Bauleitplanung wird für Nutzungskonflikte angestrebt, dass die erforderlichen Innenpegel in Wohnräumen von 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts wenigstens bei teilgeöffnetem/gekipptem Fenster erreicht werden können – vgl. den Beitrag von Seggelke – Riek, Lärmschutz in der Bauleitplanung in Popp et al., Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016: S. 332ff, 367; zur Frage, welche Pegelminderung mit gekippten Fenstern erzielbar ist vgl. etwa die Ausführungen in der „Begründung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Ohlsdorf 28“ per Stand Juli 2018/ S. 24: „bei gewöhnlichen Fensterkonstruktionen erfolgt bei gekipptem Fenster bereits eine Minderung der Lärmimmissionen um ca. 8 dB(A); durch eine lärmoptimierte Fensterkonstruktion (wie sie z.B. für die stark immissionsbelastete Wohnnutzung in der Hafencity entwickelt wurde) kann sogar eine Lärmreduzierung von 25 dB(A) erreicht werden“; ebenda findet sich auch die Begründung, warum die erforderlichen Wohnraum-Innenraumpegel auch nachts bei gekippten bzw. teilgeöffneten Fenstern (auch bei Planung von verglasten Loggien oder Vorhangfassaden etc.) erreichbar sein sollen: „Hintergrund für die Forderung des Nachweises bei gekippten bzw. teilgekippten Fenstern, ist nicht wie anzunehmen das Erfordernis der Raumbelüftung. Vielmehr erklärt sich die Forderung aus den Erkenntnissen der Lärmforschung und dem Wahrnehmen von Außenwelteindrücken. Entsprechende Untersuchungen haben wiederholt bestätigt, dass die Wahrnehmung der Außenwelt ein unverzichtbarer qualitativer Bestandteil des Wohnens ist. Hierbei geht es nicht um eine akustisch-diffuse Außenweltwahrnehmung – wie sie bereits bei relativ großen Fenstern bzw. Glasbauteilen eintritt – sondern um eine informationshaltige akustische Wahrnehmung der Außenwelt“ – Download <https://bauleitplanung.hamburg.de/file/95b395f7-955a-11e8-928e-0050568a354d>; umfassend der Leitfaden, „Schallschutz bei teilgeöffneten Fenstern“ hrsg Hafencity Hamburg GmbH 2011 – https://www.hafencity.com/upload/files/files/Laerm_Leitfaden_3_1.pdf; vgl. auch den „Ringversuch Messung der Schallimmission 2005“ zum gekippten Fenster, UBA-Report 60, 2006, 32ff, der eine Pegelminderung „am Ohr des Schlafers“ von 17 dB bei Fluglärm bzw. 14 dB bei Straßlärm ergeben hat- Download <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0060.pdf>

Bundesstraße die Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird“, ist ab sofort gefordert, dass **„durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird.“**; das verfeinert noch den Schutz, indem auch die potentielle Freiraumnutzung in Betracht zu ziehen ist.

§ 7 BStG lautet heute:

§ 7. (1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Verordnungen und Dienstabweisungen.

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes – EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichttraumes, erfolgt.

(6) Im Falle, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.

(7) Bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Erhaltung von Bundesstraßen ist auch auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Bedacht zu nehmen. Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt, Bestimmungen betreffend die Prüfung wirtschaftlicher Aspekte von Bauvorhaben und Erhaltungsmaßnahmen zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, Zuständigkeiten und die Methoden und Tiefe der Prüfung beschrieben und festgelegt werden.

(8) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.

Die ursprünglichen EB aus 1983 zum damaligen § 7a Abs. 3 sind griffig: „Unzumutbar“ sei streng auszulegen, aber wenn es gegeben ist, dann ist Handeln angesagt. Und es soll auch genügen, wenn die Erfolglosigkeit von anderen Maßnahmen sicher abzusehen ist. Denn nur so kann den „offenbaren Unbilligkeiten“ abhelfen, die diese Vorschrift verhindern will. Zur Änderung in der Novelle 2006 findet sich aber nichts in den EB:

... Sollte durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand kein entsprechender Erfolg erzielt werden können, kann auch die Einlösung von Grundstücken erfolgen, jedoch nur solcher, auf denen Gebäude errichtet sind, deren Benützung unzumutbar beeinträchtigt wird (Abs. 3). Voraussetzung ist hiebei, daß nicht etwa mögliche Maßnahmen nach Abs. 2 vom Eigentümer abgelehnt werden. Es wird wohl nicht erst erprobt werden müssen, ob durch Maßnahmen' nach Abs. 1 und 2 kein Erfolg erzielt wurde, sondern es wird gleich eine Einlösung erfolgen können, wenn die Erfolglosigkeit anderer Maßnahmen vorher sicher abzusehen ist. Wie ausgeführt, kann eine Einlösung nur erfolgen, wenn die Benützung eines Gebäudes "unzumutbar beeinträchtigt wird". Durch die Wahl des Wortes "unzumutbar" soll deutlich eine Verstärkung gegen Beeinträchtigungen von der Straße, die überhaupt zu Umweltschutzmaßnahmen führen, ausgedrückt werden. Man wird wohl nur bei besonders gravierenden Belastungen eines Gebäudes durch den Verkehr auf Bundesstraße eine Einlösung vertreten können. Hinzuweisen ist darauf, daß die Benützung eines Gebäudes nicht nur für den Eigentümer, sondern auch für Mieter unzumutbar werden kann. Der Zweck dieser Bestimmung liegt darin, daß es immer wieder Fälle gibt, in denen mit Umweltschutzmaßnahmen an der Straße oder am Gebäude keine wirksame Abhilfe geschaffen werden kann; diese offenbare Unbilligkeit soll beseitigt werden. Es ist jedoch zu bemerken, daß – wie schon bei Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 ... ein subjektives Recht des Betroffenen durch diese Bestimmung nicht begründet wird.

(Auszug aus RV zur BStG-Novelle 1983 – 1204 der Beilagen XV. GP¹⁸⁵) ...

Somit konnte sich der Autor im Weiteren darauf konzentrieren, das Ansuchen für die Familie im Lichte dieser Vorschrift auszuarbeiten.

6.5.4 Die Autobahn ist zu uns gekommen

Die nächste Abbildung (Abbildung 6-4) enthält eine Zeitleiste über 60 Jahre mit den „Meilensteinen“ zum oben gezeigten Fall, beginnend 1960 mit dem Kauf des Hauses auf 10000m² Grund in Grünruhelage, so würde man heute das Grundstück anpreisen.

1983 ist die Autobahn buchstäblich „gekommen“. Gerade so trassiert, dass man die Straßenachse zwischen den letzten beiden Häusern am Ortsrand durchlegen konnte, ohne enteignen zu müssen. So ist es wohl gewesen. Denn dem **Ansuchen der Mutter auf Ablöse** hat man nicht entsprochen.

Schon ab 1993 beobachtete die Familie eine deutliche Zunahme des Verkehrs angesichts des endenden **Jugoslawien-Krieges**.

Dann werden **1999 eine Lärmschutzwand und 2000 ein Lärmschuttdamm errichtet**. Dass die Dienstanweisung Bundesstraßen 1999 für Wohnobjekte in einer „besonderen Ruhelage“ sogar einen verstärkten Schutz, und zwar mit dem Schutzziel von 45/55 dB (statt: 50/60 dB) vorgesehen hatte¹⁸⁶, dürfte da nicht zur Anwendung gekommen sein.

¹⁸⁵ Auszug aus 1204 der Beilagen XV. GP – Regierungsvorlage zur BStG-Novelle 1983 – https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XV/I/1_01204/index.shtml

¹⁸⁶ Diese Schutzvorgabe ist aber mit der Dienstanweisung Bundesstrassen 2006 wieder ersatzlos aufgehoben worden.

Möglicherweise waren Wand und Damm von Anfang an sogar zu gering dimensioniert. Denn spätestens **ab 2004** war das Grundstück wohl schon als „unsanierbar“ anzusehen, wenn der Mitarbeiter des Amtes der steiermärkischen Landesregierung meinte, dass es eine **600m lange und 5m hohe Wand – Kosten 600.000 Euro – bräuchte**, was nicht geht.

Immer wieder hat es die Familie dann weiter probiert. **2004 und 2006** beim Land. Später bei der ASFINAG, die ab 2006 zuständig geworden ist.

2009 hat die Familie **auf 1000m² Eigengrund selber einen 4 bis 7m hohen Lärmschutzwall** aufschütten lassen: Das Material hat die Familie unentgeltlich bekommen, den Transport hat das Land bezahlt; Mitarbeiter des Landes und der ASFINAG haben bei der Projektierung geholfen. Die Familie hat weitere Wälle überlegt, doch die Experten des Landes und der ASFINAG haben das als nutzlos gewertet ...

Und immer **wieder neuen Ansuchen ... 2010 und 2012**, die umgehend abgelehnt wurden. 2011 hat sich der ASFINAG-Pressesprecher gegenüber einer Lokalredakteurin sogar verstiegen, dass man vor den Richter käme, würde man hier ablösen¹⁸⁷. **Kurze Antwortschreiben zu diesen Ansuchen liegen dem Autor vor ...** abschlägig in zehn Zeilen, kein ordentlich ermittelter Sachverhalt, teilweise falsche Lärmangaben ... keine ernstzunehmende rechtliche Würdigung ...

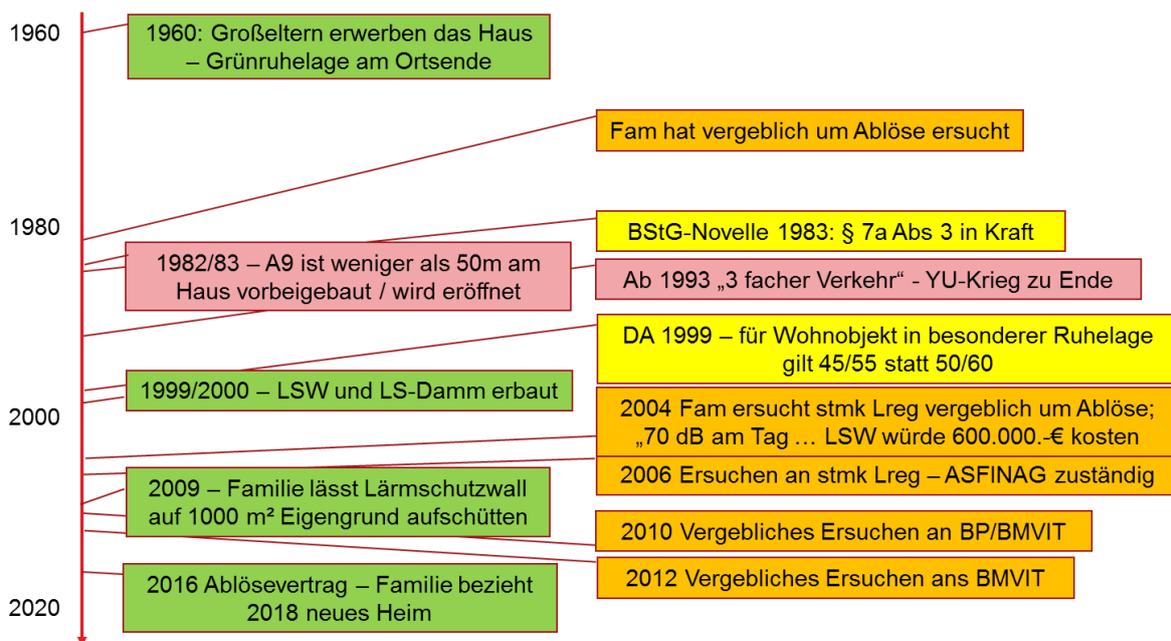


Abbildung 6-4: Zeitleiste über 60 Jahre zum Wohnobjekt an der Autobahn A9

Nachdem der Autor Mitte 2013 das Gesuch im Namen der Familie dem Ministerium übermittelt hatte, gab es dann dort und in der ASFINAG verständliche Überlegungen, vorher eine allgemeine Vorschrift oder Dienstanweisung für solche Fälle auszuarbeiten. Diverse Ausarbeitungen dazu zeigten Wege für die Entwicklung eines Bewertungsmaßstabes für solchermaßen betroffene Wohnobjekte auf und könnten in Zukunft hilfreich sein. Darnach ging es dann schnell. Die weitere Abwicklung des Falles

¹⁸⁷ „Wenn wir das machen würden, stehen wir alle vor dem Richter – eine derartige Lösung ist unmöglich“, reagierte der Pressesprecher auf den Wunsch der Familie auf Ablöse; in: Eva-Maria Leodolter, Forderung nach neuem Lärmschutz-Gesetz stößt auf taube Ohren, Leibnitz Aktuell 10/2011 S. 19.

erfolgte sehr korrekt und fair. Heute wohnt die Familie schon in ihrem neuen Heim und hat die Schlüssel schon zurückgegeben.

Das ist gut so und ein Erfolg für alle Beteiligten – im Ministerium, der ASFINAG und den beigezogenen Technikbüros – , denen an dieser Stelle aufrichtiger Dank zu zollen ist, dass es möglich geworden ist, dass diese Bilder der Vergangenheit angehört.

6.5.5 Was dazu zu sagen ist

Dennoch ist es **nötig auch hinzuschauen, was anfangs nicht so gut war, um daraus die richtigen Schlüsse für die Zukunft zu ziehen**. Denn es ist davon auszugehen, dass es noch mehrere solche Fälle gibt, auch entlang von Schienenstrecken.

1. Am meisten hat irritiert, **wie lange es gedauert hat, bis die Familie ein Ablöseanbot erhalten hat, und wie oft sie abschlägige Erledigungen zur Kenntnis nehmen musste**. Nur zum Vergleich: Ein UVP-Verfahren zur Spalte 2 oder 3 des Anhang 1 sollte ab Antragstellung nicht länger als sechs Monate dauern (§ 7 UVP-G 2000). Wenn es mehrere Jahre dauert, wird das heute als Problem gesehen. Spätestens 2004, wenn nicht schon früher war klar, dass die Situation hier an der A9 nicht sanierbar ist. Mehr als zehn Jahre und zumindest vier vergebliche Anläufe musste die Familie hinnehmen. Dass so etwas nicht mehr passieren darf, sollte eine der Lehren aus diesem Fall sein.

2. Was die **Qualität der Erledigungen** anlangt, ist schon zu bemängeln, dass keine von denen, die dem Autor vorliegen, nur den geringsten **Hinweis auf § 7 Abs. 5 BStG enthalten** hat. Es ist schlicht beschämend und durch nichts zu rechtfertigen, wenn Erledigungen der steiermärkischen Bundesstraßenverwaltung oder der ASFINAG wie des Ministeriums in die lapidare Feststellung münden, dass man nichts mehr tun könne. Die Kernbotschaft von § 7 Abs. 5 BStG erschließt sich auch ohne rechtswissenschaftliche Ausbildung.

3. **Die Dienststellen der steiermärkischen Bundesstraßenverwaltung und später der ASFINAG hätten zudem die Anbringenden an das in der Sache zuständige Ministerium verweisen müssen und nicht den Eindruck erwecken dürfen, als seien sie hier zur Entscheidung befugt**.

Wenn das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz für den zwischen der ASFINAG und dem Bund abzuschließenden Fruchtgenussvertrag bestimmt, dass dieser vorzusehen habe, „*daß die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auch die Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 286/1971, die unter § 2 bezeichneten Straßen zu planen, zu bauen und zu erhalten, übernimmt und den Bund diesbezüglich schad- und klaglos hält*“¹⁸⁸, so kann man daraus nicht ableiten, dass damit jede Wahrnehmung der die Nachbarn betreffenden Bestimmungen delegiert und darüberhinaus das AVG gar nicht mehr anwendbar ist. Den in § 4 ausgedrückten Rechtsgedanken – „Unberührt bleiben die gesetzlich geregelten hoheitlichen Aufgaben des Bundes.“ – wird man jedenfalls hier mitdenken müssen.

§ 7 Abs. 5 ist und bleibt eine **hoheitlich wahrzunehmende Aufgabe des Ministeriums**. Das Ministerium trifft hier vor allem eine **Strukturierungs- und Organisationsverantwortung gegenüber der Bundesstraßenverwaltung wie der ASFINAG**, während diese das Ministerium zu unterstützen haben. Wenn die Dienstanweisung zur Handhabung von § 7 Abs. 5 BStG keine Auskunft gibt, dann **sind diese Dienststellen eben verpflichtet, Anbringende an das in der Sache zuständige Ministerium zu verweisen**, und zwar egal ob die Handhabung von Sonderfällen in der Dienstanweisung ausdrücklich angesprochen ist oder nicht.

¹⁸⁸ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012691>

4. Die EB sind sehr deutlich und sprechen nicht dafür, dass das Ministerium die Vorschrift auch nichtangewendet lassen kann. Natürlich bedürfen die unbestimmten Rechtsbegriffe der Auslegung. Aber wenn die Tatbestandselemente einmal erfüllt sind, dann tendiert das „können“ zu einem „müssen“.

5. Und natürlich gelten die **Grundsätze des Allgemeinen Verwaltungsverfahrens** auch für die vom Ministerium durchzuführenden Verfahren, auch wenn das Gesetz keine Parteistellung gewährt. Das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz gibt **keinen Freibrief „raus aus dem AVG und rein ins Privatrecht ...“**. Diese Grundsätze sind

- die **Ermittlungspflicht** der Behörde,
- die **Manuduktionspflicht**, also der Pflicht, die Anbringenden zu einem vollständigen Vorbringen anzuleiten und
- die Pflicht zur **amtswegigen Ermittlung der Wahrheit** und zur **zügigen Erledigung**.
- Selbstverständlich ist es auch Sache der Behörde, die maßgeblichen Rechtsvorschriften und ihren Inhalt zu bestimmen und den Parteien Gelegenheit zu geben, ihre Rechte und rechtlichen Interessen geltend zu machen (**Parteiengehör**).

Erledigungen ohne korrekt ermittelten Sachverhalt und ohne jede rechtliche Würdigung sollten sich da von selber verbieten, wenn nicht gleich ein Ablöseanbot unterbreitet wird.

6.5.6 Gesetzgeberisches Sondergeschenk?

Nochmal hervorzuheben ist auch, dass die Vorschrift weder in der Ursprungsfassung 1983 noch in der Fassung 2006 als „unvermutetes gesetzgeberisches Sondergeschenk“ gesehen werden kann. Sie **bewegt sich vielmehr im Rahmen des rechtspolitisch, verfassungs- und grundrechtlich Gebotenen** (siehe dazu schon oben die Bemerkungen zur Entschädigungspraxis in Deutschland und der Schweiz sowie zu Art. 8 EMRK und Art. 7 GRC).

Kritisch ist sogar anmerken, dass die Vorschrift

- unter dem **Gesichtspunkt der Durchsetzbarkeit** sogar dahinter noch bedenklich zurückbleibt, weil es ja kein Antragsrecht gibt, und
- – inhaltlich gesehen – hinsichtlich der **verbleibenden Schutzlücken** noch an die Standards des Enteignungsrechts herangeführt werden müsste. Denn es fehlt an einer Abgeltung von erheblichen Wertminderungen in Fällen, wo die Erheblichkeitsschwelle von § 7 Abs. 5 BStG idgF noch nicht erreicht ist.

Positiv ist aber, dass die Vorschrift sich nicht wie die ausländischen Regelungsbeispiele auf eine bloße Abgeltung von Wertminderungen beschränkt. **Indem sie die Ablöse als Maßnahme in den Mittelpunkt stellt, zeigt sie sich eindeutig dem Gesundheitsschutz und dem Vorsorgeprinzip verpflichtet, was als Qualität der Vorschrift hervorzuheben ist.**

Kurzum: § 7 Abs. 5 BStG soll mit Leben erfüllt werden. Dazu braucht es letztlich Klarstellungen in der Dienstanweisung und ein Antragsformular auf der Ministeriums-Homepage. Objekte etwa ab 70 dB Lden an einer Fassade, wo klassische straßen- wie objektseitige Maßnahmen keinen ausreichenden Schutz mehr bieten, werden da zu betrachten sein ... Auch die Einrichtung eines Beirats könnte sich empfehlen, um die Umsetzung der Vorschrift fachöffentlich zu begleiten. Denn es ist davon auszugehen, dass sich viele unterschiedliche Fallkonstellationen zeigen werden, die man in Ruhe analysieren sollte.

Und natürlich braucht es so eine Vorschrift auch im **Eisenbahngesetz und den Landesstraßengesetzen**.

6.6 Wunsch Nr. 3 ist ... dass es Impulse für die Bestandsanierung in Österreich gibt

Wunsch Nr. 3 ist ... dass es Impulse für die Bestandsanierung in Österreich gibt

... mit einer Pflicht, den Sanierungsbedarf periodisch zu erheben

... und einem förmlichen Sanierungsverfahren

Dazu wird die Praxis der Lärmschutzfensterförderungen evaluiert und ein Hot-Spot-Sanierungsprogramm auf den Weg gebracht.

7 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT: FÜR KÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN GUT GERÜSTET?

Am Beginn der Ausführungen ist ua die **Forderung der Hauptversammlung der BAK aus 2011** gestanden, **dass es ein bundeseinheitliches Verkehrslärmschutzgesetz geben sollte**. Eine Kodifikation eines Rechtsbereichs ist immer der letzte Schritt, nachdem davor schon viele „gute“ kleine Schritte gegangen worden sind. Die Ansage stimmt natürlich weiterhin, aber der Weg ist offenkundig in Österreich noch weit, wie die Ausführungen auch gezeigt haben.

Als Jurist kann man hier nur neidvoll in die **Schweiz** blicken, die mit ihrem Umweltschutzgesetz und den zugehörigen Verordnungen und den Sondervorschriften zu Eisenbahnen über einen wohlgedachten und stimmigen, einheitlichen Rahmen verfügt¹⁸⁹. Freilich darf man sehen, dass es auch in der Schweiz Umsetzungsdefizite¹⁹⁰ gibt. So konnte die aufgesetzten Sanierungsprogramme nicht in den vorgegebenen Fristen abgearbeitet werden¹⁹¹. Wenn aber beispielsweise die Schweizer NZZ vom 4. November 2017 titelt, dass das „Lärmschutzrecht billiges Wohnen in Zürich verhindere“¹⁹², so weist das auf die Existenz eines bundesweit einheitlichen, verbindlichen Mindestqualitätslevels für die Schaffung von Wohnraum in der Schweiz hin, das offenbar wirkt, das man aber für Österreich – konkret das Raumordnungs- und Baurecht der Länder – so nicht behaupten könnte. Dass die Schweiz **mit diesem verbindlichen Rahmen auf hohem Niveau für künftige Herausforderungen besser gerüstet sein könnte als Österreich**, ist eine der Hypothesen dieses Beitrags, die sich natürlich nicht beweisen lässt, aber vieles für sich hat und **weiter diskutiert werden sollte**.

Mit Abstrichen gilt Ähnliches im Grunde auch für das **deutsche System des Verkehrslärmschutzes**, wengleich die Rahmenbedingungen für Bestandsanierungen schon viel näher am österreichischen Weg liegen. Dennoch zeichnen sie sich durch **mehr Förmlichkeit und mehr Selbstbindung** aus. Freilich wird auch für Deutschland das **Fehlen einer Sanierungspflicht**, das **Fehlen eines Anspruchs der Betroffenen auf Sanierung**, vor allem das **Fehlen von Grundlagen für flächenhafte Sanierungsansätze bei Mehrfachbelastungen**, vor allem wenn die Kooperation mehrerer Verkehrsträger angesprochen sind, beklagt¹⁹³. Aus juristischer Sicht spannend ist, wie sich in Deutschland eine Pflicht zur **Kooperation zwischen Straßenpolizei und Straßenverwaltung** konstituiert. Wenn eingewandt wird, dass die **Grenzwerte für die Bestandsanierung in Deutschland (und der Schweiz)**

¹⁸⁹ Die Bemühungen für verursachergerechtere Lärmschädigungen sind aber nicht vorangekommen – siehe die Meldung vom 17. Mai 2017: „BR – Entschädigungssystem für übermäßigen Lärm soll nicht neu geregelt werden“ – <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-66745.html>

¹⁹⁰ 2004 wurden die seinerzeit gesetzten Sanierungsfristen verlängert, doch „auch die neuen Fristen für die Nationalstrassen (31. März 2015) sowie für die Haupt- und die übrigen Strassen (31. März 2018) sind verstrichen, ohne dass die Sanierungspflicht erfüllt wurde“, ist dem Beitrag „Verlängerte Fristen: Kampf dem Strassenlärm“ zu entnehmen – <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/dossiers/kampf-dem-strassenlaerm.html>; ausgeblieben ist aber auch die befürchtete Flut an Individualanträgen von Lärmbetroffenen.

¹⁹¹ Vgl. etwa den Beitrag von Urs Walker vom BAFU in der Zeitschrift Wirtschaft & Umwelt 4/2018 im Rahmen des Schwerpunktes „Lärmschutz“, wie die Schweiz den Herausforderungen im Lärmschutz begegnet – <http://www.ak-umwelt.at/schwerpunkt/?article=860&issue=2018-04>

¹⁹² <https://www.nzz.ch/zuernich/aktuell/laerm-schutz-verhindert-quaenstige-wohnungen-ld.1325793>

¹⁹³ Siehe dazu schon oben bei Fn 166 und den Beitrag von Kupfer, Rechtliche Grundlagen aaO sowie die Hinweise in Fn 150, insbesondere die interessanten Vorschläge in Hornfischer – Kupfer-Popp-Weese, Kooperatives Management der Lärmsanierung – Kooperationsmöglichkeiten von Bausträgern bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege, Verlag Kirschbaum, Bonn 2014.

deutlich höher als in Österreich liegen, so ist dem entgegenzuhalten, dass damit aus Betroffenen-sicht wenig gewonnen ist, wenn es an jeglichem Hebel zur Umsetzung fehlt; insofern ist ein Ansatz, der eine Pflicht zum Tätigwerden erst bei höheren Werten vorsieht, sogar ehrlicher und näher am Problem, wenn das ernsthaft und zügig umgesetzt wird. Gerade Höchstbelastete laufen im österreichischen System des Lärmschutzes besonders Gefahr, im Stich gelassen zu werden, wie das zuerst geschildert Beispiel zeigt. Hervorhebenswert und sicher zukunftsweisend ist auch der Mut der deutschen Politik, vom **Schienenbonus**, der in Österreich noch eisern verteidigt wird, Abschied zu nehmen.

Für Österreich war jedenfalls der **Frage** nachzugehen, **welche Schritte im Lärmschutz als nächste geboten sein könnten**. Und so haben sich drei Wünsche an den Gesetzgeber bzw. das befassete Ministerium herauskristallisiert.

Wunsch Nr. 1 ist ... eine Evaluation der Mindeststandard-Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten in UVP-Verfahren

Das zuständige Ministerium erteilt den Auftrag, die diesbezügliche Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten zur SchIV wie zur BStLärmIV ergebnisoffen und fachöffentlich zu evaluieren.

Welche Sachverhalte lagen diesen Entscheidungen zugrunde? Wie wären sie im Lichte eines hohen Schutzniveaus zu beurteilen, zumal es sich ja um UVP-Verfahren handelt? Wie kann man den gefundenen Ergebnissen im Rahmen der jeweiligen Verordnung künftig Rechnung tragen?

Es sollte deutlich geworden sein, dass diese Mindeststandard-Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten potentielle Schwachstellen der zugrundeliegenden Verordnungen aufzeigt, denen endlich nachgegangen werden sollte. Die Gerichte können das immer nur für den Einzelfall lösen. Ansatzpunkte für gute Lösungen haben sie vielleicht schon aufgezeigt.

Vor allem sollten die Unwägbarkeiten bedacht sein, wenn man sehenden Auges anstelle, selber Regelungsvorschläge zu erarbeiten, die Gerichte weiter entscheiden lässt. Dass Deutschland mit seiner zögerlichen Umsetzung der Aarhus-Konvention früher oder später eine Rüge vom EuGH bekommen würde, war klar. Dass damit dann auch gleich das Rechtsinstitut der Präklusion fällt, hat niemand vorhergesagt¹⁹⁴. Ebenso wenig vorhersehbar waren die Rechtsunsicherheiten für bestehende Anlagen oder nicht dem UVP-G 2000 unterliegenden Anlagen, die nun als Folge des Protect-Urteils¹⁹⁵ beklagt werden.

Wunsch Nr. 2 ist, dass eine flächendeckende Erhebung der Lärmbetroffenen unabhängig von den Verkehrszahlen in Österreich zum Standard wird.

Denn es sollen alle Lärmbetroffenen, insbesondere alle Hochbelasteten erfasst werden. Außerdem lässt sich aus den je Verkehrsträger gewonnenen Daten dann auch der Gesamtlärm errechnen und abbilden. Und in einer so erstellten Gesamtlärmkarte zeigen sich dann von selber die potentiell ruhigen Gebiete >35 dB(A) und man bekommt automatisch Grundlagen für flächenhafte Sanierungsansätze, wie etwa die ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 1.

Die Lärmkarten sind für Betroffene wie Wohnungssuchende eine ganz wichtige Information, zudem eine ganz wichtige Information für alle Arten von kommunalen oder regionalen Planungen und Vorhaben. All dies spricht aber **auch gleich für eine Gesamtlärmerhebung unabhängig von allfälligen**

¹⁹⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 15. Oktober 2015, Europäische Kommission/ Bundesrepublik Deutschland Rechtssache C-137/14, ECLI:EU:C:2015:683.

¹⁹⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation gegen Bezirkshauptmannschaft Gmünd-Rechtssache C-664/15, ECLI:EU:C:2017:987.

Verkehrszahlen, wobei auch die Übung der Summation gemacht werden sollte, um die Überschneidungsbereiche und die ruhigen Gebiete zu identifizieren.

Wunsch Nr. 3 ist ... dass es Impulse für die Bestandsanierung in Österreich gibt

... mit einer Pflicht, den Sanierungsbedarf periodisch zu erheben

... und einem förmlichen Sanierungsverfahren

Dazu wird die Praxis der Lärmschutzfensterförderungen evaluiert

und ein Hot-Spot-Sanierungsprogramm auf den Weg gebracht, auch für Eisenbahnen und Landesstraßen.

Die für Österreich ausgewiesenen Zahlen von Lärmbetroffenen sprechen eine deutliche Sprache, was das **Ruhe- und Erholungsbedürfnis dieser Menschen beim Wohnen** anlangt: Nach den 2013 vorgelegten Aktionsplänen wohnen hierzulande in Summe fast 900.000 Menschen über den Tag-Abend-Nacht-Schwellenwert für Straßenlärm bzw. über 200.000 Menschen über den Nacht-Schwellenwerten für Schienenlärm. Das beantwortet eindringlich die (rethorisch gemeinte) **Eingangsfrage, ob Politik, Gebietskörperschaften, Gesetz und Vollzugspraxis im Lärmschutz in Österreich einen wirklich so uneingeschränkt „guten Job machen“?** Natürlich gibt es da einiges an „Luft nach oben“ für Verbesserungen.

Und zwar seit Jahrzehnten! Viele der Forderungen der parlamentarische Entschließung Verkehrslärm vom 17. Juni 1993, die man getrost als „Lärmschutzoffensive“ bezeichnen könnte, sind in weiterer Folge unerledigt geblieben: Lärmschutz ins Eisenbahngesetz, Schaffung eines Fluglärmsgesetzes, Fristsetzungen für die Bestandsanierungen im hochrangigen Netz, Abmachungen mit den Bundesländern gegen heranrückende Wohnbebauung¹⁹⁶ und zur Sicherstellung der Finanzierung von Lärmschutz im niederrangigen Netz. Der kundige Beobachter ist hier auch geneigt anzumerken, dass das Ministerium offenkundig nur die aus der Sicht der ausgegliederten Rechtsträger opportunen Ansätze daraus weiterverfolgt hat, die Frage nach den tatsächlichen Erfordernissen aus der Betroffenenperspektive als Korrektiv aber bald wieder aus den Augen verloren hat. Bezeichnend ist schon, dass die von den Abgeordneten gewünschte Fristsetzung für die Lärmsanierung der Autobahnen und Schnellstraßen nie weiter konkretisiert worden ist und 2003 dann schon vergessen war. Sehr wünschenswert

¹⁹⁶ Keineswegs sollen damit die Schwierigkeiten angesichts der zu lösenden Fragestellungen bagatellisiert werden! Wohlgermerkt: Das Problem der „heranrückenden Wohnbebauung“ zeigt die schwer – bzw. in Wahrheit derzeit praktisch nicht – überwindbaren Hürden, ein Querschnittsthema in einer föderal strukturierten Rechtsordnung zielorientiert zu verankern. Das Problem bedarf eng und gegenseitig abgestimmter rechtlicher Regeln und Vorgangsweisen zwischen der Bundes-, der Landes- und der Gemeindeebene, und ist mit einseitigen Maßnahmen sicher nicht lösbar. Denn eine Betrachtung des Handlungsfelds und der Akteure aus spieltheoretischer Sicht legt nahe, dass es sich derzeit für jeden Akteur strategisch eher empfiehlt, keine einseitigen Vorleistungen zu machen, weil es wenig Aussicht auf ein Entgegenkommen der anderen Seite gibt, (was zurecht an das Gefangenendilemma im Umweltschutz erinnert).

Verwunderlich ist auch – das sei hier angemerkt – , dass im Rahmen des Österreich-Konvents das Problem der „heranrückenden Wohnbebauung“ und die damit eng zusammenhängenden Fragen der Planungskoordination im Bundesstaat (insbesondere Koordination zwischen Infrastrukturplanung des Bundes und der Raumordnung der Länder) gar nicht in den Blick genommen worden sind, offenbar weil man sich schon in den Fragen der Neuordnung der Kompetenzen nicht einigen konnte (http://www.konvent.gv.at/K/Inhalt_Portal.shtml). Erwähnt sei auch, dass fast alle Regierungsprogramme der letzten 15 Jahre diese Fragen der Planungskoordination angesprochen haben, aber keine Bundesregierung das Thema konkret in Angriff genommen hat (zuletzt „Zusammen. Für unser Österreich. Regierungsprogramm 2017 – 2022“).

Nicht einmal für den Bereich der gewerblichen Betriebsanlagen hat man hier bisher zu einer zufriedenstellenden Lösung des Problems der „heranrückenden Wohnbebauung“ gefunden: VfGH und VwGH verfolgen hier fast gegensätzliche Judikaturlinien: Während der VfGH dem betroffenen Gewerbeinhaber Abwehrrechte gegen die heran-rückende Wohnbebauung zugesteht, verneint der VwGH eher die Rechtsmittellegitimation des Gewerbeinhabers; die landesgesetzlichen Lösungen in der Steiermark, in Oberösterreich, Kärnten und Wien sind Inselfösungen geblieben; vgl. dazu schon *Hauer*, Rechtsfragen der heranrückenden Wohnbebauung - Überlegungen zu einer Judikaturdivergenz, RdU 1995/116, der pointiert hervorhebt, dass eine Flächenwidmung, die Liegenschaften als Wohnbaugelände ausweist, obwohl die Voraussetzungen dafür (etwa Freiheit von Immissionen) nicht gegeben sind, wohl – zumindest – als unseriös gelten müsse. *Hauer* plädiert dafür, dass die Konflikte in der örtlichen Flächenwidmung gelöst werden sollten; dort sollte der Betriebsinhaber gegen die heranrückende Wohnbebauung vorgehen; seine Hinweis, dass die Frage der Beschwerdelegitimation dafür mal dahingestellt sein möge, weist auf das Problem, denn daran dürfte es oft fehlen; in ähnliche Richtung argumentiert auch *Weber*, Heranrückende Wohnbebauung zu Ende gedacht, ZfV_4/2011, 572; vgl. auch *Zauner – Doppler*, Heranrückende Wohnbebauung - rechtliche Grundlagen, Praxisfälle und Lösungsansätze, RdU-UT 2012/09 S. 18.

Angemerkt sei noch, dass die Stoßrichtung von § 79 Abs. 2 GewO, die den Schutz der hinzugekommenen Nachbarn auf echte Gefährdungen beschränkt (und nur mehr verhältnismäßige Auflagen zur Abwehr von Belästigungen ermöglicht), keine zukunftsfähige Raumentwicklung gewährleistet, sondern einer weiteren Erosion des Wertes der Raumordnung Vorschub leistet und somit eine „fadenscheinigen Kompromiss“ darstellt, der nur das Regulierungsversagen verdecken soll und die Auswirkungen auf die Betroffenen externalisiert: „Müssen halt die Leute aufpassen, wohin sie sich ansiedeln“, wird gerne argumentiert. „Aber wozu ist dann eine Flächenwidmung gut, wenn das, was in den Plänen steht, eh nicht stimmt, man sich also eh nicht drauf verlassen kann“, ist dem entgegenzuhalten. Noch kritischer in diesem Sinne (aber offenbar im Mainstream liegend) ist die analoge Regelung in § 62 Abs 3a idF BGBl. I Nr. 71/2019 (AWG-Rechtsbereinigungsnovelle 2019) zu sehen, die überhaupt den Schutz auf echte Gefährdungen beschränkt (!); siehe die diesbezüglich ablehnende Stellungnahme der BAK vom 26. April 2019 https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/SNME/SNME_04215/index.shtml

Erkenntnisse zu Verkehrsvorhaben sind vereinzelt geblieben: VfGH 21. Juni 2007, B 698/05 mAnm *Schulev-Steindl*, Heranrückende Wohnbebauung – Einwendungsrecht für Betreiber bestehender Eisenbahntrasse, RdU 2008/68 S. 99; *Schulev-Steindl* billigt das Auslegungsergebnis des VfGH nicht, wonach der benachbarten Betreiberin einer Eisenbahntrasse hinsichtlich Lärmschutz ein Recht auf Einwendungen gegen die Baubewilligung für ein Wohnhaus zukomme. Das Ergebnis hinterlasse auch den „bitteren Nachgeschmack ... , dass die „bekanntesten nachbarrechtlichen Defizite des Eisenbahnrechts über die Hintertür des Baurechts – und nach dazu auf Kosten der zu Schützenden selbst – ausgeglichen werden sollen ...“; vielmehr hätte der VfGH die vermutlichen bestehenden Mängel auf der Planungsebene im Wege eines Verordnungsprüfungsverfahrens aufgreifen sollen.

wären auch bestimmtere Spielregeln, inwieweit straßenpolizeiliche Vorkehrungen zur Sanierung beizutragen haben. **Mehr Verbindlichkeit in der Bestandsanierung ist also nach wie vor ein Gebot der Stunde.**

Und es wird auch zunehmend eine Frage der Umweltgerechtigkeit. Denn wenn es keine wirksamen Handhaben und Politiken gegen die Verlärmung bestimmter Wohnquartiere gibt, dann werden sich mit zunehmendem Druck auf die Immobilienpreise und die Mieten auch auf vermehrt Einkommensschwache, vor allem Jungfamilien mit Kindern in diesen Quartieren finden.

Vor allem hier sollte man auch die offenkundigen **Rechtsunsicherheiten aus Betreibersicht, die mit einer prekären Rechtslage verbunden sind, nicht aus den Augen verlieren**: Die Schutzfiktion, was den Einbau von Lärmschutzfenstern betrifft, und das Fehlen einer Abgeltung für erhebliche Wertminderungen sind **grundrechtliche Schwachstellen im österreichischen Recht**. Auch andere Rechtsschutzdefizite sind im Beitrag angesprochen worden. Natürlich kann es gerechtfertigt sein, dass es unter bestimmten Umständen keine Parteistellung gewährt wird. So hat es auch die Schweiz während der Laufzeit ihrer Infrastruktur-Lärmsanierungsprogramme gehandhabt. Unter dem Gesichtspunkt der Verwaltungsökonomie kann es sogar sinnvoll sein; Lärmschutz gesamthaft zu betrachten und nicht bloß aus der Perspektive von jeweils Einzelbetroffenen. **Entzug von Parteirechten wird aber schlussendlich nur mit einer erhöhten Selbstbindung im Wege der Privatwirtschaftsverwaltung einhergehen können.** Der lärm-betroffene Bürger erkennt das daran, dass es ein Arbeitsprogramm mit Prioritäten, Leistungsbeschreibungen, einer Qualitätskontrolle und Transparenz gibt. Man kann nachschauen, wann das Wohnquartier, in dem man wohnt, zur Sanierung drankommt, und die Prioritäten haben eine Logik, die nicht von der Hand zu weisen ist ... Solches Vorgehen wird wohl auch im Lichte der **Anforderungen von Art. 8 EMRK bzw. Art. 7 GRC** auf Billigung hoffen dürfen. **Dass in Österreich beides fehlt – Parteirechte und eine greifbare Selbstbindung – und, dass auch die Volksanwaltschaft nicht zur Kontrolle berufen sein soll**, weil ausgegliederte Rechtsträger nur privatrechtsförmig tätig werden, etwa wenn sie den Einbau von Lärmschutzfenstern fördern, **steht in einem bedenklichen Spannungsverhältnis** zu diesen Bestimmungen. Und kommt der richtige Fall zum richtigen Zeitpunkt, könnten Betroffene das auch vor den Höchstgerichten erfolgreich geltend machen. Auch wenn die Höchstgerichte in Österreich bisher stillgehalten haben, gibt es dafür aus Betreibersicht keine Garantie für die Zukunft.

Schlussendlich **sprechen auch Betreibererfahrungen aus dem Sanierungsalltag zunehmend für ein Mehr an Verbindlichkeit in der Bestandsanierung**. Denn wenn klargestellt ist, womit Betroffene im Umsetzungsfall rechnen können und was als Wunschenken unerfüllt bleiben muss, sollten Streitfälle leichter entschieden werden können. Die Erschwernis aus Betroffenenensicht, dass „alles Verhandlungssache“ ist, gilt ja umgekehrt auch aus Betreibersicht dort, wo Betroffene es perfekt verstehen, ihren Forderungen ausreichend Nachdruck zu verleihen. Man denke nur an das Beispiel der **Forderung nach einer Einhausung der A3 bei Müllendorf/Großhöflein**: Gäbe es klare Standards und eine verbindliche Prioritätenreihung, könnte sich der – für die Vollzugsrealität im Lärmschutz durchaus bezeichnende – Schritt der Landesregierung erübrigen, den Lückenschluss der Autobahn nach Sopron zum Faustpfand dafür zu machen, dass es zu einer Lösung des Sanierungsanliegens kommt.

ANHANG 1

Die Autobahn ist zu uns gekommen

14.8.2013

Mag. Werner Hochreiter

Vorbemerkung

Aufgrund des Baus der Pyhrn Autobahn A9 wohnt Familie H. seit den 1980er Jahren im Abstand von weniger als 50 Meter zur Autobahn (A9/Kilometer 220). Im Folgenden wird versucht

- den Ausgangssachverhalt (A.) einschließlich der **Chronologie der „Lärmschutzbemühungen“** überblicksartig (B.) darzustellen,
- im Lichte der aktuell gegebenen lärmschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere den ab 1983 in § 7a Abs. 3 BStG enthaltenen **Bestimmungen über die Einlösung von Grundstücken aus Lärmschutzgründen**, die seit der BStG-Novelle 2006 im heute noch geltenden § 7 Abs. 5 BStG enthalten sind, einschließlich der zugehörigen Dienstanweisung (C.),
- aber auch unter Herausarbeitung der beobachtbaren **Rechtsschutzdefizite und Schutzlücken** zu würdigen (D.) und
- einer **Lösungsskizze in Güte** (E.) zuzuführen.

Den nachfolgenden Ausführungen liegen im Wesentlichen ein von Familie H. zusammengestelltes **Konvolut von Unterlagen** (übergeben am 21.8.2012, 7.9.2012 und 7.8.2013), mehrere Telefonate mit Herrn H. und Frau H., ein E-Mail-Wechsel 2008 mit Herrn H./ASFINAG, zwei Zeitungsartikel (Wirtschaft & Umwelt 2/2012 S. 24¹ sowie Leibnitz Aktuell 10/2011 S. 19²), ein Auszug aus dem vom Verfasser gehaltenen „Statement der Bundesarbeitskammer“ anlässlich der Tagung „Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht’s weiter?“ am 19.11.2009³ sowie ein **Lokalausweis des Verfassers am 21.8.2012** zugrunde; damals **aufgenommene Fotos** geben einen Eindruck von der Örtlichkeit (Annex V).

Einen Eindruck von der Lage des Grundstücks geben sowohl der **Auszug aus dem GIS-Steiermark** per 29.7.2013 sowie der **Auszug aus Google Maps** per 27.7.2013 (Annex III). Die jeweils aktuelle Lärmbelastung am Wohnobjekt der Familie H. zeigen die **Lärmkarten für 2007 bzw. 2012** auf www.laerminfo.at (Annex IV).

Die **Entwicklung der einschlägigen Bestimmungen, insbesondere des BStG**, teilweise unter Heranziehung der **Materialien (RV, AB)** und einschlägiger **Rechtsprechung**, und die **Entwicklung der relevanten Dienstanweisungen** (~ soweit ermittelbar; DA 1983 bis DA 2006) zeigt Annex I.

Annex II zeigt zur Orientierung auszugsweise die **Rechtsprechung des Schweizer Bundesgerichts zur Entschädigungspflicht für Wertminderung** aufgrund von Verkehrslärm.

¹ Interview mit Herrn H. <http://archiv.ak-umwelt.at/4937/4938/4943/5035/>

² Forderung nach neuem Lärmschutzgesetz stößt auf taube Ohren – Eva-Maria Leodolter; <http://issuu.com/leiakt/docs/10.11/1>

³ abgedruckt in: *Werner Hochreiter* (Hrsg.), Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?, Tagungsband, Informationen zur Umweltpolitik Nr. 182, S. 12 ff – Download http://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Aktionsplaene_gegen_Strassenlaerm.html bzw. http://media.arbeiterkammer.at/PDF/Informationen_zur_Umweltpolitik_182_Teil1.pdf

A. Ausgangslage – ein Haus im Grünen im langjährigen Familienbesitz (Sachverhalt I)

1. Familie H. bewohnt das **rund 10.000 m² große Grundstück** (KatGem St. Veit am Vogau) gemeinsam seit rund 14 Jahren. Im Jahr 2000 haben sie geheiratet. Davor hat Herr H. mit seinen Eltern dort gewohnt. Er selber ist dort aufgewachsen. Seine Eltern haben das Grundstück 1971 von den Großeltern übernommen, als der Großvater gestorben ist. Die Großeltern haben das Grundstück etwa 1960 erworben. **Die Familie hat somit das Grundstück schon vor dem Bau der Autobahn in den 1980er-Jahren bewohnt.** Die Familie wohnt somit hier schon in der vierten Generation. Herr H. hat . Der gemeinsame Sohn ist 1996 geboren und hier aufgewachsen.

Herr H. ist heute Allein-Eigentümer des Grundstücks. 1980 ist er aufgrund des Todes seines Vaters Teileigentümer geworden. 2008 hat er durch den Tod der Mutter auch ihren Anteil im Erbweg erworben.

2. Das Grundstück liegt rund 2 km vom dicht bebauten Ortsgebiet von Wagendorf (8435 Gemeinde St. Veit am Vogau) entfernt und **bildete ursprünglich das „letzte“ Haus in einer Art Streusiedlung und war ursprünglich im Grunde an „vier Seiten“ von Grünland umgeben**, so Herr H. Gleich an der westlichen Grundstücksgrenze beginnt das Gemeindegebiete von Gabersdorf; die Entfernung zum Ortszentrum dort beträgt jedoch rund 3 km (siehe Annex III und V). Die B67 führt in etwa 700 m Entfernung vom Grundstück vorbei. An eine Lärmbelastung von der B67 kann sich Herr H. nicht erinnern: *„Es hat da nix gestört; da ist keine Rede davon gewesen, dass man nicht mit offenem Fenster schlafen kann.“*

3. Auch sonst sind keine Informationen hervorgekommen, die eine relevante lärmmäßige Vorbelastung des Grundstücks indizieren, sodass im Weiteren davon ausgegangen wird, dass das Grundstück den **Anforderungen einer „besondere Ruhelage“ im Sinne der DA 1999 entspricht, die dafür ein (verstärktes) Schutzziel von 45/55 vorgesehen hat.**

4. Zur Widmung des Grundstücks gibt Herr H. an, dass **etwa 3.000 m²** – das ist der Kernbereich um die beiden Gebäude – **Bauland** ist. Der Rest sei Grünland. Auch alles rundherum sei Grünland. Allerdings gebe es jetzt eine **Bauverbotszone 45 dB.**

5. Der **heutige Gebäudebestand bestehend aus dem Wohn- und einem Nebengebäude war im Wesentlichen schon 1975 so gegeben.** Beim Kauf 1960 bestand ein kleineres Wohngebäude 5 m x 10 m, wobei der Keller ebenerdig begehbar war. 1971/1972 ist dann das Wohnhaus auf die heutige Größe umgebaut worden. Das Nebengebäude ist als „Stall“ 1975 errichtet worden und war ursprünglich für eine damals übliche Viehhaltung im Rahmen des landwirtschaftlichen Nebenerwerbs bzw. der üblichen Selbstversorgung gedacht. Vor 14 Jahren wurde das Haus renoviert, um einen Zubau (Erker) erweitert und die Dachräume zum Wohnen ausgestattet. Zudem wurde es für die Mutter behindertengerecht ausgestaltet. Alle der seit dem Autobahnbau vorgenommenen Verbesserungen am Gebäudebestand dienten vornehmlich dem passiven Lärmschutz bzw. der Verbesserung der lärmbelasteten Wohnqualität.

B. Die A9 wird gebaut – Chronologie einer Lärmschutz-Odyssee (Sachverhalt II)

1. Zwischen Ende 1982 und Ende 1983 ist die Pyhrn Autobahn A9 in diesem Bereich errichtet und für den Verkehr frei gegeben worden⁴. Das Grundstück von Familie H. liegt heute bei Kilometer 220 zwischen der A9-ASt Leibnitz und der ASt St. Veit am Vogau. Familie H. ist nicht bekannt, ob im Zuge der Errichtungsgenehmigung damals irgendetwas Besonderes zu den **Anforderungen an den Lärmschutz** gesagt worden ist.

Da die Festlegung damals mit Trassenverordnung erfolgt ist, ist anzunehmen, dass es keine außen-wirksamen und publiquen Festlegungen gegeben hat; diese sind vielmehr **allenfalls im Wege von Weisungen erfolgt**. Festzuhalten ist, dass bis zur BStG-Novelle 1983 (Inkrafttreten 1.4.1983) eine **Einlösung von Grundstücken** aus Lärmschutzgründen **nicht** vorgesehen war (siehe Annex I).

2. Eigentümer des Grundstücks waren zur Zeit des Baues der A9 die Mutter von Herrn H. und Herr H., da sein Vater kurz vor dem Autobahnbau verstorben ist. Herr H. war damals etwa 19 Jahre alt. Herr H. gibt an, dass seine Mutter damals anlässlich des Baues der A9 **versucht habe, eine Ablöse für das Grundstück zu bekommen** – aber vergeblich, da das Wohngebäude offenbar zu wenig nahe an der Autobahn situiert war. „*Da sind auch Leute gekommen und es hat Diskussionen gegeben. Aber es hat nix genützt*“, erinnert sich Herr H..

Laut Schreiben der Stmk Landesregierung vom 8.6.2004 **liegt das Wohngebäude 56 m von der Straßenachse bzw. 43 m vom Fahrbahnrand entfernt**. Laut Herrn H. hätte der Abstand damals max. 39 m betragen dürfen und wäre eine Ablösung erst bei einem Abstand kleiner als 40 m vorgesehen gewesen. Herr H. meint damit offenbar die seit 1971 geltende Regelung zu „*Bauten an Bundesstraßen*“ in § 21 BStG: Ob diese hier aber hätte zum Tragen kommen können – die Kapitelüberschrift lautet ja: „*Schutz der Straßen*“ –, erscheint mehr als fraglich.

3. Allerdings **sollen** nach Auskunft von Herrn H. damals (wann genau?) **Lärmschutzfenster (aber ohne Lüfter) eingebaut worden sein**. Unterlagen dazu hat Herr H. aber keine. Er nimmt an, dass der Einbau damals gefördert worden ist. Sollte das der Fall sein, so dürfte es damals noch üblich gewesen sein, die Gewährung einer Lärmschutzfensterförderung mit einem Verzicht auf weitere Maßnahmen zu verknüpfen (siehe Annex I). Herr H. verfügt auch über keine Angaben, von welchen Lärmwerten und welcher Lärmprognose die damalige Förderung ausgegangen ist.

4. Durch den Autobahnbau ist das **Grundstück der Familie H. vom restlichen Gemeindegebiet abgeschnitten worden**. Das hat zusätzliche Erschwernisse mit sich gebracht: Von Seiten der Gemeinde Gabersdorf habe man sich nie zuständig gefühlt. Verbesserungsmaßnahmen durch die Gemeinde Wagendorf wurden eher nur auf der anderen Seite der Autobahn gesetzt. Familie H. musste ihren Sohn mit dem Auto in den Kindergarten bzw. die Volksschule bringen, da die nahe dem Haus befindliche Brücke der Landesstraße 208 über die Autobahn zwar zweispurig ist, aber weder einen Gehsteig noch Radfahrstreifen aufweist, sodass Kindern eine gefahrlose Querung nicht möglich war (siehe auch E-Mail-Wechsel 2000/2001/2004, insbesondere mit der Marktgemeinde St. Veit am Vogau bzw. dem Amt der Stmk Landesregierung).

5. Eine erste deutliche Zunahme des Verkehrs und damit der Lärmbelastung hat das **Ende der Jugoslawien-Kriege etwa ab 1993** bewirkt, erinnert sich Herr H.; er geht von einer Verdreifachung des Verkehrs aus.

6. 1999 sind dann **zwei Lärmschutzwände** – westlich und östlich der Autobahn – errichtet worden. Ein **bestehender Lärmschutzdamm**, der vor dem Wohnobjekt geendet hätte ist von der ASFINAG um 150 m **verlängert** worden. Laut E-Mail von Herrn W./ASFINAG vom 17.11.2008 (an den Verfasser) befindet sich auf der westlichen Seite eine Lärmschutzwand (LS-Wand) LG = 150 m H = 2,0 m und einen Lärmschutzdamm (LS-Damm) mit einer Länge von etwa 250 m, erbaut im Jahre 2000 mit Baukosten von etwa 100.000 €. Die Objekte auf der

⁴ Die Verkehrsfreigabe für die rechte Richtungsfahrbahn erfolgte mit 6.12.1982, die für die Linke mit 6.12.1983; siehe Dokumentation 30 Jahre ASFINAG, S. 69 – Download <http://www.asfinag.at/ueber-uns#ap-inside-view-full>.

östlichen Seite werden offenbar durch LS-Wand mit einer Höhe von 2,5 m bis 3,0 m und einer Länge von über 350 m geschützt.

7. Familie H. hat immer wieder **Anläufe unternommen, um Unterstützung für ihr Anliegen** zu bekommen. Einer dieser Anläufe **datiert mit 2004**. Da hat sich Herr H. **per Schreiben vom 29.3.2004 an die Landeshauptfrau Klasnic** mit der Bitte um Hilfe gewandt. Der Betreff lautet „*Lärmschutz bzw. Wertminderung*“; u.a. teilt Herr H. auch mit: „*Ich wollte meine Liegenschaft schon mehrfach verkaufen, jedoch wäre der Wertverlust viel zu hoch.*“

Im Zuge des sich daran schließenden Schriftwechsels stellt Herr A./Stmk Landesregierung (in seinem landesregierungsinternen Schreiben vom 8.6.2004, das mit Schreiben vom 5.7.2004 auch der Familie H. übermittelt wird) u.a. fest, dass „*bei einer DTV von 23.000 Kfz/Tag ... sich eine Lärmbelastung von 70 dB am Tag*“ ergibt. In Hinblick auf die Wünsche von Familie H. nach wirksameren Lärmschutzmaßnahmen (LS-Maßnahmen) stellt er fest, dass eine nur geringfügige Verlängerung und Erhöhung der bestehenden LS-Wand nicht den gewünschten Erfolg bringen werde und weiter: „*Eine lärmtechnisch sinnvolle Verlängerung und Erhöhung der bereits bestehenden Lärmschutzwand ist aufgrund der erforderlichen Dimensionen und der damit verbundenen Wirtschaftlichkeit undenkbar (L = mind. 600 m, h = rund 5 m, Kosten: rund 600.000 €)*“.

Einen **neuerlichen Anlauf hat Familie H. dann im Mai 2006 unternommen**. In dessen Verlauf wird Familie H. mit Schreiben der Stmk Landesregierung vom 31.7.2006 mitgeteilt, dass „*die Verkehrsabteilung des Landes Steiermark seit 1. Mai 2006 ...*“ nicht mehr zuständig sei; zuständig sei alleine die ASFINAG.

Informationshalber sei schon hier angemerkt, dass die **ASFINAG im Jahr 2006 die Werkverträge aufgelöst hat⁵**, auf deren Basis die Landeshauptleute seit 1997 die Agenden der **Bundesstraßenverwaltung** (~Privatwirtschaftsverwaltung gemäß Art. 17 BVG) wahrgenommen haben (sogenannte Auftragsverwaltung). Bis 2002 war Grundlage für diese Auftragsverwaltung – teilweise parallel? – noch die auf der Basis von Art. 104 Abs. 2 BV-G erlassene Verordnung BGBl. 131/1963 gewesen. Seither verfügen die **Länder nur mehr über Minderheitenanteile** (~ zusammen 15 %) **an den alleine für den „Betrieb“ zuständigen ASFINAG-Tochtergesellschaften⁶**. Die Ermächtigung der ASFINAG ergibt sich grundsätzlich aus dem Infrastrukturbereitstellungsgesetz 1997 und konkret aus dem dort umrissenen „Fruchtgenussvertrag“, der rückwirkend auf den 1.1.1997 zwischen dem Bundesminister für Finanzen und der ASFINAG abgeschlossen worden ist. Dieser Vertrag ist offenbar nicht öffentlich; auch die o.g. Werkverträge waren nie öffentlich (siehe zu alledem Annex I).

8. **2008** berichtet Herr W./ASFINAG an Familie H. die **Verkehrsdaten für den A9 Abschnitt ASt Leibnitz bis zur ASt Vogau** (E-Mail vom 3.4.2008):

- JDTV 27.000 Kfz/Tag
- Lkw-Anteil 9 % Tag und 11 % im Nachtzeitraum.

Über weitere Angaben, etwa die **vollständige Entwicklung der Verkehrsdaten seit 1980** sowie die **Verkehrsprognose bei der Errichtung der A9** sowie **allenfalls später erstellte Prognosen** verfügt Familie H. nicht. Im E-Mail vom 17.11.2008 an den Verfasser gesteht Herr W./ASFINAG zu, dass im Nahebereich auf beiden Seiten der Autobahn, und zwar „*beim Wohnobjekt der Familie M. und der Familie H. ... trotz der bestehenden Maßnahmen im Nachtzeitraum eine Immissionsgrenzwertüberschreitung (LeqA night 50 dB) gegeben*“ ist.

9. Im Jänner 2009 sind (verspätet) endlich die ersten **Lärmkarten gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie** veröffentlicht worden. Sie **zeigen für das Bezugsjahr 2007 (!) für jede Fassade des Wohnobjekts die Ergebnisse der Lärmberechnungen und sind bestürzend**: Untertags betragen die Grenzwertüberschreitungen trotz LS-Wand

⁵ Vgl. dazu die Dokumentation 30 Jahre ASFINAG, S. 121 ff– Download <http://www.asfinag.at/ueber-uns#ap-inside-view-full>

⁶ Derzeit ist dies alleine die für den „Betrieb“ zuständige ASFINAG-Service GmbH FN 255627y; sie ist aus drei regionalen Gesellschaften hervorgegangen.

und LS-Damm an der (straßenseitigen) Ostfassade 10 bis 14 dB, an den übrigen 5 bis 9 dB. Während des Nachtzeitraumes ist zusätzlich noch die Nordfassade von Grenzwertüberschreitungen von 10 bis 14 dB (!) betroffen.

Hier ist noch zu bedenken, dass die Lärmberechnungen auf den **höchst zulässigen Geschwindigkeiten** aufbauen, also vor allem für die Nacht kein realistisches Bild abgeben. Laut Herrn W./ASFINAG (E-Mail vom 17.11.2008 an den Verfasser) brächte alleine die Einhaltung der bestehenden Tempolimits (Pkw 130/Lkw 80 bzw. 60 in der Nacht) etwa 3 dB Lärminderung⁷. Angemerkt sei, dass unter Heranziehung des seinerzeitigen **Schutzzieles der DA 1999 für „besondere Ruhelagen“** zu den angegebenen Überschreitungen noch 5 dB hinzuzuzählen wären!

10. Im Laufe von 2009 konnte Familie H. dann (nach unzähligen Interventionen) **endlich die beiden Lärmschutzwälle im Norden und Süden des Wohnobjektes errichten**, wobei die Bemühungen von Familie H. darum bis auf 2006 zurückgehen. Der LS-Damm im Norden des Wohnobjektes hat etwa 4-5 m Höhe und befindet sich auf 210 m² Eigengrund (!), der im Süden mit rund 7 m befindet sich auf 700 m² Eigengrund (!) und teilweise auf Grund im Eigentum der Republik (aufgelassener Parkplatz).

Die ASFINAG hatte zwar grundsätzlich weitere LS-Maßnahmen abgelehnt. Herr W./ASFINAG soll laut Auskunft von Herrn H. dann doch auch die **Erhöhung der LS-Wand auf der Ostseite** des Wohngebäudes angedacht haben; dies ist aber von der ASFINAG dann nie ernstlich ins Auge gefasst worden. Dennoch kam maßgebliche **Unterstützung bei der Projektierung von Herrn W./ASFINAG** als auch von Herrn A./Amt der Stmk Landesregierung. Beide und auch die Gemeinde St. Veit am Vogau haben sich auch um die **Beschaffung des Aushubmaterials bemüht**. Letztendlich konnte Herr H. das Material von der Fa. Südbeton kostenlos bekommen, was deswegen möglich war, weil er dort früher beschäftigt gewesen ist. Die **Kosten des Transports sowie der Aufschüttung (~ etwa 10.000 €) hat das Amt der Stmk Landesregierung getragen**.

11. Seither bemüht sich Familie H. unter anderem um eine **Schüttung auf der nur durch eine LS-Wand geschützten Ostseite des Wohngebäudes**. Auch dafür existieren schon Projektüberlegungen: Der Damm brächte denselben Lärmschutz wie eine Erhöhung der bestehenden LS-Wand um 1,5 m (auf $H_{ges} = 3,5$ m), muss aber wegen des größeren Abstands zur Fahrbahn höher geschüttet werden (siehe E-Mail Herr A. vom 5.6.2012 samt Projektskizze); durch diesen Damm würde die Hälfte des Hofraumes zugeschüttet werden; **alle Dämme zusammen würden rund 50 % der gesamten Grundstücksfläche einnehmen**.

In diesem E-Mail wirft Herr A. daher zurecht auch die **Frage der Sinnhaftigkeit des Projekts auf**, zumal so zwar eine Einhaltung der Grenzwerte erreichbar wäre, die dadurch erreichbare Lärminderung aber nicht ausreichen würden, um den berechtigten Vorstellungen von Familie H. von einer zumutbaren Lärmbelastung zu entsprechen. Schon im **Schreiben der Stmk Landesregierung am Familie H. vom 20.4.2004** hat Herr A. eine Erhöhung der LS-Wand auf 5 m – also um 1,5 m mehr! – und Verlängerung auf 600 m als lärmtechnisch sinnvoll (und offenbar nötig) eingestuft; er hat diese aber in Anbetracht der geschätzten Kosten von etwa 600.000 € (!) für unwirtschaftlich gehalten.

12. Weitere Interventionen der Familie H. betrafen auch noch andere Maßnahmen, unter anderem zur **Kontrolle der bestehenden Tempolimits sowie zur Herabsetzung der höchstzulässigen Geschwindigkeiten**. Dies hat das BMVIT als zuständige Behörde aber nie aufgegriffen. Anzumerken ist, dass auch eine diesbezügliche Anfrage der BAK vom Herbst 2008 – trotz mehrfacher telefonischer Urgenz und Zusagen, dass eine Antwort kommen werde, – letztlich „im Sande verlaufen“ ist.

⁷ Siehe dazu *Werner Hochreiter*, Statement der Bundesarbeitskammer, in: *Werner Hochreiter* (Hrsg.), Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?, Tagungsband, Informationen zur Umweltpolitik Nr. 182, S. 12 aaO.

13. Eine Intervention der Familie H. erging per E-Mail vom 11.8.2010 auch an den **Bundespräsidenten**, dessen Kanzlei dann das **BMVIT** um direkte Beantwortung ersuchte. Dem kam das BMVIT umgehend mit **Schreiben vom 14.9.2010 an Familie H.** nach (siehe dazu noch weiter unten).

14. Im Oktober 2011 ist dann in der **Zeitung Leibnitz-Aktuell** ein kritischer Artikel zur Situation der Familie H. erschienen. Die ASFINAG hat das bewogen, Familie H. die Installation von Schalldämmlüftern für die Schlaf Räume anzubieten. Zudem sei eine Fahrbahndeckensanierung sowie die „EU-Reifenrichtlinie“ in Arbeit – mit je ein bis zu 5 dB bzw. zwei bis zu 5 dB Lärminderung – , erläuterte Herr M./ASFINAG der Redakteurin. Und auf den **Wunsch von Familie H., dass das Grundstück abgelöst werde**, angesprochen – Zitat **Herr M./ASFINAG: „Wenn wir das machen würden, stehen wir vor dem Richter – eine derartige Lösung ist unmöglich“**.

Kritisch sei schon hier angemerkt,

- dass die „EU-Reifenrichtlinie“ nicht im Einflussbereich der ASFINAG liegt; zudem werden die vorgesehenen Grenzwerte in Fachkreisen als wenig ambitioniert gesehen, sodass fraglich ist, ab wann überhaupt messbare Effekte beobachtbar sein werden.
- dass Herr H. über Nachfragen bei der ASFINAG zur Kenntnis nehmen musste, dass die angekündigte „**Deckensanierung**“ **nicht vor 2018 (!) geplant** sei.

Solcherlei Hinweise⁸ würden in einer **Betroffenenkommunikation, die die Anliegen der** (nicht erst in ferner Zukunft, sondern) **aktuell Betroffenen ernst nimmt und von Wertschätzung getragen ist**, sicherlich unterbleiben.

Befremdlich ist auch, dass die ASFINAG das Anbot zum Einbau von Lüftern – das einzig konkrete und sofort umsetzbare Angebot – in der Folge nicht weiterverfolgt hat, so Familie H.; niemand habe sich mehr gerührt.

Die letzte Aussage des ASFINAG-Pressesprechers wirft schlussendlich die **Frage auf, ob in der ASFINAG das von ihr zu vollziehende Gesetz ausreichend bekannt ist!** Es mag unklar sein, ob die Bestimmungen des BStG über Grundstückseinlösen aus Lärmschutzgründen auf den konkreten Fall anwendbar sind. Aber „unmöglich“ ist eine solche Maßnahme mitnichten!

15. Im Juni 2012 erscheint in der **Zeitschrift „Wirtschaft & Umwelt“** das eingangs erwähnte Interview mit Herrn H.: Wiederum betont Herr H., dass vordringlicher Wunsch der Familie ist, dass das Grundstück abgelöst wird. Zudem weist er auf die erhebliche Wertminderung des Grundstücks hin: *„Dass unser Haus praktisch wertlos wurde, ist Fakt – ob und wie ein privater Verkauf überhaupt sinnvoll ist, ist uns nach wie vor nicht klar. Ohne Entschädigung können wir uns das nicht leisten.“*

16. Im August 2012 hat dann o.e. **Augenschein des Verfassers bei Familie H.** stattgefunden, den die Redakteurin von *Leibnitz-Aktuell* fotografisch dokumentiert hat (Annex V). Die Wahrnehmung des Verfassers waren folgende:

Nach einer Begehung des südlichen Lärmschutzwalls (LS-Wall) habe ich mich mit Familie H. am südwestlichen Balkon zu einer kurzen Aussprache getroffen. Mein Eindruck war, dass es „... **laut wie auf einer Autobahnraststelle...**“ ist und selbst ein einfaches Gespräch mir bald Stress verursacht hat, weil mir das Konzentrieren schwer fiel. Eine **Nutzung des Freiraums zu Erholungszwecken**, wie man dies auf einer solchen Liegenschaft üblicherweise erwarten würde, schien mir hier ausgeschlossen. Besonders auffallend war für mich dabei der eklatante Gegensatz zwischen optischer und visueller Wahrnehmung, wenn ich meine Augen nach Südosten gerichtet habe: Der Blick vermittelt noch einen **Eindruck von der einstigen Ruhelage am Rand** des Ortsteils Wagendorf, während die Ohren ein ständiges

⁸ Klartext gesprochen fallen solcherlei Hinweise – ebenso wie der Hinweis auf die Deckensanierung – unter die Rubrik „charmante Vertröstung und Augenauswischerei“; dass solches bei den Anfragern Ärger, Enttäuschung und das Gefühl, „höflich abgespeist“ zu werden, ist sehr verständlich.

eindringliches Rauschen des Kfz-Verkehrs von der A9 wahrnehmen und Unruhe vermitteln. Kongruent (aber keineswegs angenehmer) war das nur, wenn ich auch gleichzeitig auf die ununterbrochen vorbeie rollenden Kfz – nach Osten wie nach Süden besteht ja freier Blick auf die Kolonnen mit signifikantem Lkw-Anteil – geblickt habe.

Betroffen hat mich im Zuge dieser Unterhaltung gemacht, wie Frau H. erwähnt hat, **„wegen der Lärmbelastung ...die Freunde ihres gemeinsamen Sohnes über all die Jahre nie zu Besuch kommen“** wollten – das sei einfach nicht möglich gewesen; und jetzt sei in Hinblick auf die ständige Lärmbelastung **nicht daran zu denken, dass „... die Kinder sich am Grundstück eine eigene Wohnung einrichten“**, obwohl das Grundstück dafür groß genug wäre. Sie weist auch darauf hin, dass es ihr wie ihren Arbeitskollegen **nach dem Berufsalltag nicht möglich sei, nach Hause zu fahren, um dort mal in Ruhe auszuspannen**; das sei hier unmöglich; wenn man Ruhe wolle, müsse man woanders hinfahren. Bei der anschließenden Begehung im Haus war für mich überraschend, dass **selbst bei geschlossenen Fenstern, besonders in den Ruheräumen im OG das Verkehrsrauschen so ständig und deutlich wahrnehmbar** war, dass es zB beim Lesen eines Buches oder bei meditativen Übungen stören würde.

Das Gespräch ist dann auch in einem verkehrsabgewandten Wohnraum im EG fortgesetzt worden. Ergänzend zum Interview vom Juni 2012 gibt Herr H. an, dass er sich schon einmal testhalber bei einem befreundeten Makler hinsichtlich der **Verkäuflichkeit des Grundstücks** erkundigt habe. Dieser sei skeptisch gewesen, ob das überhaupt möglich sein; maximal könnten 100.000 € Erlöst werden, aber nur wenn es ein Landwirt oder Gewerbetreibender wirklich brauchen könne. Ein **Wohnobjekt in vergleichbarer Größe und mit „wenigstens ein wenig Grün drumherum“ und natürlich in Ruhelage könne damit in der Region sicher nicht erworben werden**.

17. Im Frühjahr 2013 sind (verspätet) die **Lärmkarten der zweiten Phase der Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie für das Bezugsjahr 2012** freigeschaltet worden: Eine Rücksprache mit Herrn G./BMLFUW hat meinen Eindruck bestätigt, dass die Neuberechnungen 4 m über Boden **noch eine weitere Verschlechterung der Lärmbelastung rund um das Wohnobjekt von Familie H. zeigen**, was bemerkenswert ist, zumal dem Vernehmen nach die neue RVS-Berechnung beim Geschwindigkeitseinfluss nach unten korrigiert wurde. So ist die Ostfassade während der Nacht mittlerweile schon einer Grenzwertüberschreitung von 15 bis 20 dB (!) ausgesetzt. Zudem ist tagsüber die relative (~ minus 5 dB) Ruheinsel im Übergangsbereich zum Nebengebäude verschwunden und nun auch die Nordfassade übermäßig betroffen. Wie schon 2009 beträgt die **Entfernung zur Grenzwertlinie** (~ Linie, ab der die Grenzwertüberschreitungen beginnen) **über 500 m (!)**. Angemerkt sei, dass unter Heranziehung des seinerzeitigen **Schutzzieles der DA 1999** für „besondere Ruhelagen“ zu den angegebenen Überschreitungen noch 5 dB hinzuzuzählen wären!

Erstmals wurden im Zuge der Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungs-lärmrichtlinie auch die **Werte für die B67** erhoben. Die Grenzwertlinie für den L_{den} liegt in etwa 300m, die Linie für 55dB etwa 100m vom Haus entfernt. In der Nacht reicht die 45 dB-Linie an die Westfassade des Wohn- und des Nebengebäudes heran.

18. Fast gleichlautend zum Schreiben des BMVIT vom 14.9.2010 (B.13.) ist **am 11.12.2012 direkt aus dem Ministerbüro des BMVIT ein E-Mail an Familie H. ergangen**, nachdem Familie H. die Frau Bundesministerin höflich zu einem persönlichen Besuch eingeladen hatte, um sich selber ein Bild von der ungelösten Problematik zu machen.

C. Wertende Betrachtung primär bezogen auf den Anlassfall und ... (Erwägungen I)

1. In der Tat hat sich Familie H. im Bemühen, eine nachhaltige Verbesserung ihrer Situation zu erreichen, **immer wieder an die zuständigen oder vermeintlich zuständigen Behörden gewandt**. Einigermaßen dokumentiert ist das Einschreiten seit etwa dem Jahr 2000. Sicherlich hat Familie H. dabei teilweise auch das **Missfallen bei den angesprochenen Dienststellen** erregt, weil man dort die Angelegenheit schlicht für erledigt halten wollte.

2. Das schwingt beispielsweise auch beim **Schreiben des BMVIT vom 14.9.2010 an Familie H.** mit, **mit dem auf eine Intervention von Familie H. beim Bundespräsidenten (E-Mail vom 11.8. 2010) reagiert wird. Selbiges gilt wohl auch** für das E-Mail vom 11.12.2012, das direkt aus dem Ministerbüro des BMVIT an Familie H. ergangen ist (B.18.).

Im Folgenden sei auf das **Schreiben des BMVIT vom 14.9.2010 an Familie H.** näher eingegangen:

Kommentarlos wird in diesem, bloß eine Din-A4-Seite langen Schreiben nur die abschlägige Stellungnahme der ASFINAG zur Kenntnis gebracht. **Eigene Erwägungen des BMVIT, ggfs als Oberbehörde oder in ihrer Funktion als Eigentümervertreterin – die ASFINAG steht ja im 100 %-Alleineigentum der Republik – , sind nicht zu entnehmen.**

Tenor der zitierten „**Stellungnahme der ASFINAG**“ ist, dass man schon „*überdurchschnittlich viel gemacht habe*“, wobei befremdlich wirkt, dass die ASFINAG eine Diktion wählt, die den Eindruck erweckt, als seien die beiden 2009 aufgeschütteten Erdwälle Maßnahmen auf Betreiben der ASFINAG gewesen. Die Wertung, dass „*ein effizienter Gesundheitsschutz ... sichergestellt*“ sei, wird nicht begründet. Die Darstellung, dass „*geringfügige bis gar keine Grenzwertüberschreitungen*“ gegeben seien, stimmt mit den Angaben auf www.laerminfo.at (siehe Annex IV) nicht im Geringsten überein; auch darauf wird nicht eingegangen. Dass hier eine **eingehende Ermittlung des Sachverhalts mit anschließender rechtlicher Würdigung stattgefunden hätte, ist nicht zu entnehmen.**

Der Verfasser geht aufgrund einer (in den Geschäftsräumen der ASFINAG schon im April 2012⁹ gewährten) Einschau in einen Ausdruck der **Hot-Spot-Analyse der ASFINAG** in Papierform¹⁰ davon aus, dass das Wohnobjekt vom Familie H. **dort als problematischer „Hot Spot“ ausgewiesen** ist; dies ist für den Verfasser allerdings nicht verifizierbar, da dieser Kataster samt der vermutlich vorhandenen Auflistung aller Problembereiche in Tabellenform **geheim** gehalten wird, **obwohl die EU-Umgebungsärmrichtlinie dazu Anlass geben sollte, solche Angaben auch transparent zu machen.** Auch darauf geht die ASFINAG natürlich nicht ein.

Aus der Sicht des Verfassers **ist mit Blick auf die Chronologie seit 1980 das stetige und wiederholte Bemühen der Familie H. sehr wohl nachvollziehbar**, weil sie zu Recht nie den Eindruck gewinnen konnten, dass ihr Anliegen einer soliden, fairen und nachhaltigen Lösung zugeführt wird. Die angebotenen Lösungen sind immer nur Stückwerk geblieben. Ohne die vehemente Initiative der Familie H. wäre der Status quo nicht einmal so zustande gekommen. Eigentlich sollte man der Familie H. Anerkennung zollen, dass sie sich angesichts des notorischen Bittsteller-Status nie in die Resignation geflüchtet hat.

Dass die im Schreiben genannte **DA – gemeint ist offenbar die Geltenden aus 2006 – weitere LS-Maßnahmen ausschließe, stellt die ASFINAG** im Übrigen **ohne jede Begründung** fest. Angesichts der tagtäglichen Lärmbelastung, hätte die **Ablehnung des Anliegens der Familie H.** schon eine eingehende Begründung verdient, wobei seltsam ist, dass ein kritischer Zeitungsartikel ein Jahr später die ASFINAG doch zum Anbot bewegt, Lüfter einzubauen (was dann in weiterer Folge die ASFINAG doch nicht weiterverfolgt hat).

Zudem darf gefragt werden, wieso die ASFINAG, die seit 1.1.1997 „... auch die *Verpflichtung des Bundes gemäß*

⁹ Anlass dieses Treffens war das beidseitige Anliegen zu einer allgemeinen Aussprache; das Anliegen der Familie H. ist hier nicht speziell zur Sprache gekommen.

¹⁰ Vgl. dazu auch den Beitrag von Herrn K./ASFINAG sowie die von ihm präsentierten Folien, einschließlich der Darstellungen zur Hot-Spot-Analyse samt Österreichkarte – abgedruckt in: *Werner Hochreiter* (Hrsg.), Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter? aaO S. 45ff, 52.

§§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 286/1971, die unter § 2 bezeichneten Straßen zu planen, zu bauen und zu erhalten, ...“ übernommen und dazu versprochen hat, „... den Bund diesbezüglich schad- und klaglos ...“ zu halten, nur auf die (interne) DA und nicht auf das Gesetz selber eingeht. **Dem BStG ist z.B. nicht zu entnehmen, dass LS-Maßnahmen nur einmalig zu setzen sind, wie dies die DA suggeriert.** Die Materialien zeigen nur, dass der Gesetzgeber die Instandhaltung und allfällige Wiederherstellung von passiven LS-Maßnahmen den Lärmbetroffenen übertragen wollte. Eine DA mag vorgeben, dass Verkehrsprognosen für 10 Jahre zu erstellen sind. **Dem BStG ist aber nicht zu entnehmen, dass eine Zunahme der Verkehrsentwicklung über die Prognosewerte hinaus dann keine Pflicht zu Lärminderungsmaßnahmen mehr bewirkt, etwa wenn die bisher getroffenen Maßnahmen nachträglich unzureichend geworden sind. Gleiches gilt für den Fall, dass getroffenen Maßnahmen sich als ursprünglich unzureichend erweisen.**

Angemerkt sei, dass eine **anfechtungsfeste bescheidförmige Erledigung in einer so verkürzten Form wie vorliegend undenkbar** wäre, wenn Familie H. einen Rechtsanspruch hätte – dass die Familie H. davon ausgeht, in ihrer Situation einen Anspruch auf Schutz zu haben, ist aus der Sicht eines mit den rechtlichen Werten verbundenen Menschen sehr wohl nachvollziehbar. Die **Pflichten des Bundes gemäß BStG sind in der Tat als Gewährleistungspflichten zu lesen, die einem pflichtgemäßen (und nicht einem beliebigen) Ermessen unterliegen.** Vor allem hätte man Erwägungen anhand § 7 Abs. 5 BStG erwarten dürfen, zumal Familie H. immer wieder – so sicher auch gegenüber Herrn. W./ASFINAG – betont hat, dass ihr „eine Einlösung des Grundstücks am liebsten“ wäre.

3. Selbstverständlich sind im Jahr 2013 Überlegungen zu allfälligen **Trassenvarianten beim Bau der Autobahn A9** nur mehr eine theoretische Vergangenheitsbetrachtung: Dennoch darf (theoretisch) gefragt werden, warum anlässlich der Planung der A9 – im Sinne des Vorrangs von Maßnahmen an der Straße vor Maßnahmen am Objekt – die Trasse nicht etwas nach Süden verschwenkt worden ist und **ob damals tatsächlich das Best-Mögliche unternommen worden ist.** Der in **Kapitel 2 der DA 1983 enthaltene Planungsgrundsatz** (siehe Annex I) wird sicher in ähnlicher Form schon vorher im Erlassweg festgelegt gewesen sein; er ergibt sich ja ohnedies aus der Natur der Sache. Ein Blick auf GIS Steiermark (siehe Annex III) legt jedenfalls eine solche Überlegung nahe; **schon eine geringfügige Verschwenkung hätte zur Grundstückseinlösung bei Familie H. geführt** und die Objekte im Osten wären möglicherweise zusätzlich leichter zu schützen gewesen und ...

4. es hätte der Familie H. ein **jahrelanges entschädigungsloses Sonderopfer** erspart. Es mag sein, dass ausgeklügelte Jurisprudenz hier mit rechtlichen Argumenten ein Sonderopfer zu verneinen versuchen wird (arg. *wo es keinen Anspruch auf Entschädigung gibt, kann es logischerweise ja auch keine Sonderopfer geben*). Doch dass die Republik der Familie H. hier eine Belastung „zugemutet“ hat, während die Öffentlichkeit daraus den Nutzen (der Mobilität) zieht, das wird jedem verständigen, mit den rechtlichen Werten verbunden Menschen einleuchten, der sich einen persönlichen Eindruck von der mangelnden Wirksamkeit der gegebenen LS-Maßnahmen verschafft hat und alles unter der Prämisse bedenkt, dass die Auskunft der befassten Stellen zutrifft, dass das Gesetz weitere Maßnahmen einfach nicht mehr vorsehe.

5. Dass es sich hier sogar um ein **besonders unverhältnismäßiges Sonderopfer** handeln könnte, diesen Eindruck bekräftigt auch die **DA 1999, die für Wohnobjekte in einer „besonderen Ruhelage“ zwischen 1999 und 2006 sogar einen verstärkten Schutz, und zwar mit dem Schutzziel von 45/55 dB (statt: 50/60 dB) vorgesehen hat.** Sollte diese Einstufung zutreffen, dann hätte dies während der Phase ihrer Geltung auch in Bezug auf das Wohnobjekt der Familie H. zur Anwendung kommen müssen/können. Klarerweise ist die DA 1999 nicht mehr in Kraft, sie drückte aber eine auch heute aktuell gültige, **von Umweltmedizinern überwiegend vertretene sachverständige Feststellung** aus, deren Grundgedanke einleuchtet und sich auch schon in der **DA 1983¹¹ von Anbeginn gefunden hat:**

¹¹ In Kapitel 6.2.1 Punkt 3.: Lärmschutzmaßnahmen sind ... dann gerechtfertigt, wenn ... 3. der bereits vorhandene Fremdgeräuschpegel unter dem Immissionsgrenzwert liegt und der Gesamtgeräuschpegel aus der Überlagerung des Fremdgeräuschpegels mit dem zu erwartenden Lärmpegel infolge des künftigen Bundesstraßenabschnitts nachweisbar um mind. 10 dB überschritten wird; mit der Zweiten Ergänzung der DA 1983 per Dezember 1984 ist vorgegeben worden, dass bei Anwendung des 10-dB-Kriteriums ... allfällige straßenseitige Maßnahmen auf 50/60dB abzustellen sind, also 5dB unter dem damals anzuwendenden Grenzwert sicherstellen sollten.

Wo es bisher besonders leise war, kann es nicht darauf ankommen, ob erst allfällige Grenzwerte überschritten sind. Vielmehr ist in solchen Fällen alleine schon eine Erhöhung der Lärmbelastung um mehr als 10 dB unzumutbar.

Bei Familie H. darf davon ausgegangen, dass ihr Wohnobjekt 1980 einer solchen „besonderen Ruhelage“ entsprochen hat, die die DA 1999 bei einem Grundgeräuschpegel von weniger als 40/50 dB angenommen hat. Spätestens ab 2004 wurden diese Werte aber nicht nur um 10 dB überschritten, sondern es wurden auch die geltenden Grenzwerte massiv überschritten. Herr A./Stmk Landesregierung gibt in seinem Schreiben vom 8.6.2004 an, dass „bei einer DTV von 23.000 Kfz/Tag ... sich eine Lärmbelastung von 70 dB am Tag“ ergibt. In Summe dürften sich heute die Pegeldifferenzen schon bei Werten bis 20 dB und mehr bewegen, was jenseits alles Vertretbaren ist.

6. Dass das Sonderopfer von Familie H. zu **Unrecht bis heute einem fairen Ausgleich harren könnte**, diesen Eindruck bekräftigt auch eine **Gegenüberstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den Schutz von Lärmbetroffenen einerseits und von Enteigneten andererseits**:

- Wo der Bund Grundstücke für den Bau oder Betrieb der Bundesstraße benötigt (§ 17 ff BStG), **erfolgt Entschädigung nach den enteignungsrechtlichen Grundsätzen**, d.h. Enteignete sind bestens gestellt und haben auch eine **im Rechtsweg überprüfbaren Anspruch**. Die Palette der Ansprüche reicht von Abgeltung für Wertminderung bis zur völligen Grundstücksablöse. Der Rechtsgedanke, dass Grundstücke abzulösen sind, wenn eine sinnvolle Nutzung nicht mehr möglich oder zumutbar ist, war übrigens von Anbeginn schon in der Stammfassung von § 18 BStG als verbindlicher klagbarer Anspruch enthalten. Seit 1983 stellt § 18 Abs. 3 BStG zudem (richtigerweise) klar: **Wer durch Enteignung seinen Hauptwohnsitz verliert**, dem soll „*Erwerb einer nach Größe und Ausstattung ausreichenden Wohngelegenheit ermöglicht*“ werden. Nach der RV dazu soll damit „*einem sozialen Anliegen Rechnung ...*“ getragen werden; es kann sich damit auch eine Untergrenze für die Entschädigung ergeben „*... für den Fall, daß sonst seine Wohnversorgung in Frage gestellt wäre*“; „*Bei Feststellung einer "ausreichenden Wohngelegenheit" wird auch auf das bisherige Wohngebiet Bezug genommen werden müssen*“, so die RV ausdrücklich.
- Ganz anders sind **Lärmbetroffene** gestellt, selbst wenn deren Lebenssphäre durch den von der Bundesstraße ausgehenden Lärm so sehr in Anspruch genommen wird, dass die „... *Benützung des Grundstücks ... unzumutbar beeinträchtigt wird*“ (~ § 7 Abs. 5 idgF): Auf die Anliegen von solcherart Lärmbetroffenen ist der Gesetzgeber überdies erst nach und nach eingegangen. Bis heute gibt es aber **keine relevanten Rechtsansprüche. Auch die Einlösung von Grundstücken als ultima ratio ist** – nun in § 7 Abs. 5 BStG idgF, aber – **weiterhin ohne Rechtsanspruch verankert**. Wo die Schwelle des § 7 Abs. 5 idgF zwar nicht überschritten ist, aber schon eine **signifikante Wertminderung** eingetreten ist, sind überhaupt keine Ansprüche vorgesehen.

Es zeigen sich also erhebliche Diskrepanzen in der Rechtsstellung der Betroffenen, die unter dem Gesichtspunkt des bundesverfassungsrechtlichen **Gleichbehandlungsgebotes** schwerlich rechtfertigbar sein dürften; die **Materialien zum BStG seit 1971 lassen jedenfalls nicht erkennen, warum der Gesetzgeber meint, dass dies gerechtfertigt sei**; sie geben sogar Anlass, das Gegenteil zu vermuten, wie der OGH in SZ 55/55 ausgeführt hat (siehe dazu unter D.5.)

Angemerkt sei noch, dass das möglicherweise gegebene **raumordnungsrechtliche Bauverbot** (A.4.) auch noch Anlass zu Überlegungen geben könnte, **ob und von wem die damit verbundene Wertminderung des Grundstücks enteignungsrechtlich abzugelten ist**. § 21 BStG regelt ja auch derartige Beschränkungen. Die Frage stellt sich für Familie H. derzeit nicht, da es am Grundstück schlicht zu laut ist, um hier ein Wohnobjekt zu errichten (B.16.). Daher wird diese Frage hier auch nicht weiterverfolgt.

7. Auch ohne Befundung durch einen umweltmedizinischen und einen lärmtechnischen Sachverständigen kann zu Fragen der lärmtechnischen Machbarkeit bzw. Zumutbarkeit iSv § 7 Abs. 5 BStG idgF festgehalten werden, dass **die für 2007 bzw. 2012 errechneten Grenzwertüberschreitungen (B.7 bis 9., B.17. und Annex IV) im Zusammenhalt mit den Auswirkungen des Lärms auf das Leben von Fam. H. (A.2. bis 4., B.4., B.10., B.11., B.15., B.16.)¹² mit gutem Grund vermuten lassen, dass beigezogene Umweltmediziner „... die Benützung des Grundstücks ...“ für „... unzumutbar beeinträchtigt ...“ halten werden.**

Dass am Grundstück der Familie H. „**mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand ... kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann**“ (§ 7 Abs. 5 idgF), darf als lärmtechnische Einschätzung spätestens seit 2004 als amtsbekannt vorausgesetzt werden, wenn Herr A./Stmk Landesregierung (in seinem landesregierungsinternen Schreiben vom 8.6.2004, das mit Schreiben vom 5.7.2004 auch der Familie H. übermittelt wird – B.7.) feststellt, dass eine nur geringfügige Verlängerung und Erhöhung der bestehenden LS-Wand nicht den gewünschten Erfolg bringen werde und weiter: „*Eine lärmtechnisch sinnvolle Verlängerung und Erhöhung der bereits bestehenden LS-Wand ist aufgrund der erforderlichen Dimensionen und der damit verbundenen Wirtschaftlichkeit undenkbar (L = mind. 600 m, H = rund 5 m, Kosten: rund 600.000 €)*“.

Das kann doch nicht anders gelesen werden, als dass die Lärmproblematik unsanierbar ist, weil sinnvolle Schutzmaßnahmen deutlich mehr kosten werden, als das ganze Objekt an Verkehrswert hat, würde man die Autobahn wegdenken. Möglicherweise stoßen solche LS-Maßnahmen sogar an technische Grenzen, da die – damals geltende – DA 1999 nur in Ausnahmefällen LS-Wandhöhen von 5,5 m vorsieht. Angemerkt sei, dass regelmäßig von Seiten der Lärmtechniker auch der Einbau von Lüftern angesprochen worden ist, weil die **Lärmbelastung am Gebäude offenkundig so hoch ist, dass an ein Kippen oder gar Öffnen der Fenster z.B. im Sommer während der Nacht schlicht nicht zu denken ist.**

Zudem wird das Faktum der Unsanierbarkeit indirekt auch durch die **Skepsis von Herrn A./Stmk Landesregierung zum Projekt der Errichtung eines dritten, östlichen LS-Walls (B.11.)** bestätigt. Damit ist auch **dargelegt, dass der Zustand der Unsanierbarkeit ein Fortdauernder ist**: Dieser LS-Wall würde in seiner Schutzwirkung ja nur der Erhöhung der bestehenden LS-Wand auf 3,5 m entsprechen. Ausgehend von der 2012 von Herrn A. gefertigten Projektskizze darf vermutet werden, dass eine **Erhöhung des LS-Walls auf eine Höhe, die einer Erhöhung der LS-Wand auf 5,5 m gleichkommt, annähernd zur vollständigen Verfüllung des Hofes von Familie H. führen würde**, was nicht mehr kommentiert werden muss.

Fragt man noch näher, ab wann denn die „Unsanierbarkeit“ tatsächlich eingetreten sein dürfte, so könnte das schon viel früher als 2004 der Fall gewesen sein:

- So darf an dieser Stelle in Frage gestellt werden, ob die 1999 errichtete LS-Wand (H = 1,5 m – B.6) nicht schon bei ihrer Projektierung, also ursprünglich unzureichend war, wenn wenige Jahre später Herr A./Stmk Landesregierung schon erhebliche Grenzwertüberschreitungen konstatiert und eine Erhöhung dieser Wand um 3,5 m (auf 5 m !!!) für lärmtechnisch sinnvoll hält, dann natürlich angesichts der Kosten von 600.000 € diesen Gedanken fallen lässt (B.7, B.11.). Dies **spricht dafür die Unsanierbarkeit jedenfalls schon vor 1999 anzusetzen.**
- Zu den **davor liegenden Zeiträumen liegen dem Verfasser keine Informationen vor**, die Schlüsse in die eine oder andere Richtung zulassen (zu den Verkehrsprognosen etc. – siehe B.8.). **Alle dem Verfasser bekannten DA seit 1983 verschweigen sich jedenfalls vollends zum Maßnahmen-typus „Grundstückseinlöse wegen Unsanierbarkeit“**, die DA 2006 erweckt sogar den Eindruck, als ob es ihn nicht gäbe (arg. Kapitel 7.1.2 „Sonderfälle mit Gesamtbaukosten über 1 Mio. € ...“ – vgl. zur

¹² Stichworte dazu z.B.: Leben im Dauerlärm ... Ruhe finden nach der Berufstätigkeit nicht möglich ... Freiraumnutzung, wie sie (unter fiktivem Wegdenken der Autobahn) auf einem Grundstück am Rande einer Streusiedlung üblich wäre, ist nicht möglich ... Verkehrsrauschen ist bei geschlossenen Fenstern sogar im Gebäude wahrnehmbar ... Offenlassen der Fenster im Sommer undenkbar ... Schulfreunde des Sohnes kommen deswegen nie zu Besuch ... künftige Wohnnutzung des Grundstücks für die Kinder undenkbar, obwohl ausreichend Platz wäre ... Leben zwischen den Erdwällen ... Leben hinter der Autobahn ...

Entwicklung der Dienstanweisungen seit 1983 die Übersicht in Annex I); Grundstückseinlösen standen offenbar als Option nicht zur Verfügung?!

Es ist davon auszugehen, dass dieser **Sachverhalt in seiner ganzen Tragweite sowohl dem LH Steiermark (B.7.) als auch im Grunde auch der ASFINAG seit Anbeginn** – Herr W. stand ja immer wieder im Kontakt mit der Familie – **so bekannt gewesen** ist, und zwar einschließlich dem Faktum, das Familie H. immer wieder betont hat, dass ihr als ultima ratio *„eine Einlösung des Grundstücks am liebsten“* wäre.

Zusammenfassend sei an dieser Stelle festgehalten, **dass der für Bundesstraßenverwaltung zuständigen Behörde oder Dienststelle bzw. dem dafür zuständigen privaten Rechtsträger vermutlich schon vor der Verlängerung des LS-Walls und Errichtung der LS-Wand 1999 (B.6) die Unsanierbarkeit bekannt war bzw. bekannt hätte sein müssen.** Bei gehöriger Ermittlung des Sachverhalts anhand der Maßstäbe des damaligen § 7a Abs. 3 (~ heutigen § 7 Abs. 5) hätte sie/er zu diesem Ergebnis kommen können.

Dennoch kann letztlich dahingestellt bleiben, **mit welchem Zeitpunkt die Unsanierbarkeit eingetreten ist.** Gleiches gilt für die Frage, ob die getroffenen Maßnahmen erst nach Ablauf des 10-jährigen Prognosezeitraums **nachträglich unzureichend geworden sind**, oder ob sie sich schon davor **als ursprünglich unzureichend erwiesen haben.** Das alles ist offensichtlich aus der Sicht des Gesetzgebers von 1983 **irrelevant**, wenn die RV zum damaligen § 7a Abs. 3 ausführt:

„Es wird wohl nicht erst erprobt werden müssen, ob durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 kein Erfolg erzielt wurde, sondern es wird gleich eine Einlösung erfolgen können, wenn die Erfolglosigkeit anderer Maßnahmen vorher sicher abzusehen ist.“

Denn damit ist auch klar, dass die Behörde oder Dienststelle – bzw. wer immer mit der Bundesstraßenverwaltung betraut ist – auch nachträglich eine möglicherweise verfehlte Auffassung richtigstellen oder schlicht zu einer geänderten Auffassung kommen kann. Klar ist nur, dass ab dann, wenn die Unsanierbarkeit indiziert ist, **pflichtgemäßes Ermessen** gebietet wird, **allfällig Betroffene auch auf diese Option hinzuweisen, wenn das Anbringen die Deutung zulässt, das Derartige auch vom Parteiwillen umfasst sein könnte** (so z.B. im Schreiben vom 29.3.2004 an die Landeshauptfrau Klasnic – B.7.)

8. Angesichts dieser Umstände erscheint es nun doch **höchst befremdlich, dass Familie H. definitiv nie auf die Möglichkeit der Grundstückseinlöse gemäß § 7a Abs. 3 bzw. ab 2006: § 7 Abs. 5 BStG hingewiesen worden ist, geschweige denn dass dies aufgegriffen worden wäre.** Das haben sowohl Herr H. als auch Frau H. in Telefonaten kurz vor Fertigstellung dieses Berichts dem Verfasser gegenüber ausdrücklich bekräftigt. Herr H.: *„Ich will weder Herrn A. noch Herrn W. etwas Schlechtes nachsagen, weil sich beide auch immer sehr bemüht haben. Wenn sie bei uns waren, habe ich auch den Eindruck gehabt, dass sie unsere Situation im Grunde schon verstehen ... Aber schlussendlich hat es immer geheißen: Es ist schon alles getan, was möglich ist. Mehr ist nicht möglich.“*

2011 hat der ASFINAG-Pressesprecher zum **Wunsch von Familie H., dass das Grundstück abgelöst werde**, gegenüber *Leibnitz Aktuell* sogar noch öffentlich festgehalten: **„Wenn wir das machen würden, stehen wir vor dem Richter – eine derartige Lösung ist unmöglich“.**

Damit sind – in ihren jeweiligen Rollen und Zuständigkeiten – sowohl die **ASFINAG als auch der LH bzw. das Amt der Stmk Landesregierung, aber natürlich das BMVIT selber angesprochen**, sobald die Sache herangebracht wird:

Ein unbefangener Betrachter wird die Frage: *„Hätten diese Stellen die Familie H. richtig über die Rechtslage informieren und das Anliegen aufgreifen müssen?“* unumwunden mit *„Ja“* beantworten. Eine flüchtige Lektüre

von **§ 7 Abs. 5 BStG idGF** erweckt ja schnell den Eindruck, als handle es sich hier um eine Schutzvorschrift. Und Schutzvorschriften vollziehen Behörden. Und: Behörden müssen Verfahrensvorschriften einhalten.

Wenn § 7 Abs. 5 BStG idGF von einer Behörde umzusetzen wäre, dann hätte sie solches „Anbringen“ – wie von Familie H. – (§ 13 AVG) von sich aus aufzugreifen und **unter Anwendung der Verfahrensgrundsätze im AVG**, z.B. der Manuduktionspflicht (§ 13a AVG) die „Anbringenden“ – Familie H. käme hier wohl Beteiligtenstellung zu – anzuleiten, ihr Anliegen zu konkretisieren, nötigenfalls die Behebung von Mängeln zu beauftragen und insgesamt **den Sachverhalt im Lichte der maßgeblichen Vorschriften bis zur Erledigungsreife sorgfältig zu ermitteln** (Amtswegigkeitsgrundsatz – u.a. § 37, 39 AVG). Selbstverständlich würde eine Behörde da vorsorglich auch auf eine allfällig gegebene interne Letztentscheidungskompetenz einer übergeordneten Behörde informativ hinweisen. Schlussendlich **hätte eine solche Behörde dann auch ein Anbot zu einem Vertragsabschluss auf Einlösung des Grundstücks der Familie H. vorzulegen**. Denn bei pflichtgemäßer Ausübung des gegebenen Ermessens wird das „können“ in § 7 Abs. 5 BStG letztlich als „hat“ zu interpretieren sein, sofern alle übrigen Voraussetzungen gegeben sind.

Und wenn „Anbringen“ bei einer unzuständigen Behörde landen, so wäre diese auch klar verpflichtet, ihre Unzuständigkeit wahrzunehmen (§ 6 AVG), was etwa das Amt der Stmk Landesregierung bei seinem Einschreiten 2004 (Schriftwechsel März bis Juli 2004 – B.7) vermutlich hätte beachten müssen: Die Schreiben erwecken den Eindruck, als entscheide das Amt abschlägig über das Ansuchen der Familie H.; mit keinem Wort wird erwähnt, dass die DA 1999 die Entscheidung von Sonderfällen – dazu könnte man auch **Maßnahmen nach dem damaligen § 7a Abs. 3 BStG** zählen – dem Minister vorbehält; **man hätte entweder Familie H. an das Ministerium verweisen müssen oder sich selber um die Einholung der Zustimmung des Ministeriums bemühen müssen**.

Wie schon oben unter B.7. angedeutet weist jedoch der Gesetzgeber die Umsetzung von § 7 Abs. 5 BStG idGF dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung zu. Damit entfällt auch die Anwendung der **Verwaltungsverfahrensgesetze**, da diese **nur auf die Hoheitsverwaltung**, d.h. die Besorgung behördlicher Aufgaben durch Verwaltungsorgane **anzuwenden** sind (Art. II Abs. 1 EGVG).

Doch kann daraus geschlossen werden, dass die befassten Dienststellen § 7 Abs. 5 BStG idGF **frei von jeglichen Vorgaben umsetzen oder gar nichtumsetzen oder irgendwie umsetzen dürfen?**

Das verbietet sich wohl schon mit Blick auf den Willen des historischen Gesetzgebers, zumal die **Regierungsvorlage zur BStG-Novelle 1983** zum damaligen § 7a Abs. 3, der heute als § 7 Abs. 5 in Geltung steht, höchst klare Worte findet (siehe Annex I):

„Der Zweck dieser Bestimmung liegt darin, dass es immer wieder Fälle gibt, in denen mit Umweltschutzmaßnahmen an der Straße oder am Gebäude keine wirksame Abhilfe geschaffen werden kann; diese offensichtliche Unbilligkeit soll beseitigt werden.“

Dass es solche Fälle gibt, davon geht also die vom für Bundesstraßen-Agenden zuständigen Ministerium erarbeitete RV aus. Sogar der Mieter soll geschützt sein:

„Hinzuweisen ist darauf, dass die Benützung eines Gebäudes nicht nur für den Eigentümer, sondern auch für Mieter unzumutbar werden kann.“

Drei Jahre später, anlässlich der BStG-Novelle 1986 bekräftigen die Abgeordneten im Verkehrsausschuss den Gedanken, dass unter bestimmten Umständen auch Absiedlungen möglich sein sollen. Während die Regierungsvorlage (RV 713 XVI GP) sich noch darauf beschränkte, den damaligen § 7a Abs. 3 um den Fall zu ergänzen, dass Grundstückseinlösen auch dann möglich sein sollen, wenn z.B. durch ein Verkehrsbauwerk **der Lichtraum beeinträchtigt** wird, fügten die Abgeordneten im Umweltausschuss dem damaligen § 7a noch einen neuen Abs. 5 an, der heute als § 7 Abs. 6 in Geltung steht:

„(5) Im Falle sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt **als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen** als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden“.

...und erläuterten dazu (AB 895 XVI GP zu Z 4 (§ 7a Abs. 5):

„Mit dieser Bestimmung soll die Möglichkeit eröffnet werden, an Stelle von aufwendigen Baumaßnahmen "an der Bundesstraße selbst, insbesondere solcher, die sich durch die Auswirkungen des Verkehrs -auf die Umwelt als erforderlich erweisen, andere Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen, die zweckmäßiger und wirtschaftlicher sind, zu treffen (**z.B. Absiedlungen**)“.

Will man dem Gesetzgeber nicht unterstellen, dass er „totes Recht“ schaffen wollte, dann wird man wohl daraus schließen dürfen, **dass die befassten Dienststellen wenigstens an die Verfahrensgrundsätze des AVG gebunden sein sollen**. In diese Richtung geht auch die Judikatur des VfGH und des VwGH, wonach in den Fällen, für die keine Verwaltungsverfahrensvorschriften gelten, „*aushilfsweise die im AVG niedergelegten Grundsätze eines geordneten rechtsstaatlichen Verfahrens in der Verwaltung ganz allgemein*“ Anwendung zu finden haben¹³. Damit sollten zumindest die verfahrensrechtlichen Mindestanforderungen an das **Verwaltungshandeln der LH in Ausübung der Auftragsverwaltung gemäß VO BGBl. 131/1963** sowie an das **Verwaltungshandeln des Ministeriums** selber geklärt sein, sobald eine „Sache“ wie die der Familie H. herangetragen wird.

Zum Verwaltungshandeln des Ministeriums sei noch angemerkt, dass man schon **erwarten darf, dass dieses auch Fehlentwicklungen in der Aufgabenwahrnehmung durch die untergeordneten oder beauftragten Dienststellen wahrnimmt, sobald sie sichtbar werden**: So hätten die Ausführungen von Familie H. im E-Mail vom 11.8. 2010 an den Bundespräsidenten schon Anlass geben müssen, sich nicht mit einer knappen Gegenüberstellung der ASFINAG zu begnügen, sondern ihr eine ausführlich begründete und mit Fakten untermauerte Darstellungen abzuverlangen, zumal im Ministerium ja bekannt sein muss, dass die DA Fälle, die potentiell § 7 Abs. 5 unterfallen, in keiner Weise behandelt. Möglicherweise hätten auch schon andere Fälle wie der von Familie H. **Anlass gegeben, die diesbezüglichen Lücken in der DA zu schließen**.

Diese Überlegungen zum anzuwendenden Verfahrensrecht stoßen aber dort an **Grenzen, wo vormaliges Handeln in Formen der Privatwirtschaftsverwaltung per Vertrag an private Rechtsträger delegiert wird**. 1997 hat eine solche „**Privatisierung der Rechtssetzung**“ stattgefunden, indem das BMF im Wege des Fruchtgenussvertrages die ASFINAG verpflichtet hat, dass sie „*auch die Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 286/1971, die unter § 2 bezeichneten Straßen zu planen, zu bauen und zu erhalten, übernimmt und den Bund diesbezüglich schad- und klaglos hält*“ (**§ 9 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz**). Eine streng nach ökonomischen Prinzipien ausgerichtete und agierende Kapitalgesellschaft wird man schwerlich noch als „Verwaltung“ bezeichnen können. Eine Kapitalgesellschaft folgt auch einer anderen Logik als eine Dienststelle im Rahmen der Verwaltung.

Freilich wird man im Wege der **ergänzenden Vertragsauslegung des Fruchtgenussvertrages** zum Ergebnis kommen können, dass der **ASFINAG als Auftragnehmer zur Einhaltung der oben genannten Verfahrensgrundsätze vertraglich verpflichtet** ist. Doch ob das alleine effektiv ist, darf bezweifelt werden, zumal die Interessenslagen im „Grundstückeinklösungsfall“ sich deutlich von denen im „Enteignungsfall“ unterscheiden: Während im zweiten Fall die ASFINAG an der Enteignung interessiert ist, um Straßenbauprojekte voranzubringen, ist es im ersten Fall gerade umgekehrt: Was sollte sie dazu veranlassen, was auf den ersten Blick nur Kosten verursacht? Hier wird man daher **umso größer Anstrengungen des beauftragenden Ministeriums** erwarten müssen, um im Wege von Dienstanweisungen und sonstigen geeigneten Rahmenbedingungen – und auch bessere Überwachung – sicherzustellen, dass die Vorschriften auch tatsächlich umgesetzt werden.

¹³ So Walter-Mayer, Verwaltungsverfahrensgesetze 7. Auflage S. 24.

Kurzum: Normen, mit denen der Bund sich selber bindet, allfällige Lärmbetroffene zu schützen, entbinden die beauftragten Dienststellen nicht von der Anwendung der grundlegenden Verfahrensstandards, die die Verwaltungsvorschriften, insbesondere das AVG fordern.

Umso größere Anstrengungen für geeignete Rahmenbedingungen, damit die Vorschriften auch tatsächlich umgesetzt werden, wird man vom beauftragenden Ministerium erwarten müssen, wenn private Rechtsträger *vertraglich* mit ihrer Umsetzung betraut werden.

Angemerkt sei, dass leider nicht nur dieses Beispiel zeigt, welcher Anreiz in der Praxis entsteht, von gegebenen Anforderungen abzuweichen, wenn solches Handeln oder Unterlassen – von öffentlichen Dienststellen wie von Privaten – im Rechtsweg nicht überprüfbar ist, sondern – wie in concreto – Lärmschutz im Wege von „Förderungsverwaltung“ bzw. gar per „externe Beauftragung“ umgesetzt wird. In der Verwaltungslehre ist darum nicht zu Unrecht der Begriff „**Flucht ins Privatrecht**“ geprägt worden, weil so ja alle klassischen Formen der Rechtskontrolle im Verwaltungsrecht ausgehebelt sind, während das Zivilrecht hier wohl nicht annähernd eine adäquate Abhilfe zu geben vermag: Auf den Abschluss solcher Verträge besteht bekanntermaßen ja kein Rechtsanspruch; auch eine Inhaltskontrolle der Vertragsbedingungen wird nur in engen Grenzen möglich sein.

Hier schließt sich auch ein Kreis: **Beteiligte werden da schnell zu „Bittstellern“**, wenn sogar zweifelhaft bleibt, wer denn nun zuständig ist. Das macht verständlich, dass Schutzsuchende wie Familie H. sich dann „vorsorglich“ an alle nur denkbaren Stellen wenden und sich „an jeden Strohhalm“ klammern.

9. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass **auch der Verfasser erst aufgrund der detaillierten Recherche im RIS zum vorliegenden Fall** (siehe Annex I) **auf die Möglichkeit der Grundstückseinlöse gemäß § 7 Abs. 5 BStG idGF gestoßen ist!** Trotz zahlreicher Gespräche in der Sache ab 2008 mit Behördenvertretern, Vertretern der ASFINAG ist dieses „Stichwort“ nie gefallen, so als ob es die Bestimmung nicht gäbe! Im Oktober 2011 hat der ASFINAG-Pressesprecher gegenüber *Leibnitz Aktuell* sogar festgestellt, dass eine solche Maßnahmen „*unmöglich*“ sei, weswegen der Verfasser ursprünglich zum Anlassfall als Hypothese verfolgt hat, dass eine solche Maßnahme – wenn überhaupt – nur aufgrund einer Eigentümerweisung an die ASFINAG *praeter legem* denkbar wäre.

Abgesehen davon, dass **alle dem Verfasser bekannten DA seit 1983 sich jedenfalls vollends zum diesem Maßnahmentypus verschweigen** (C.7.), ist dem Verfasser auch **keine Verwaltungspraxis zu § 7 Abs. 5 BStG idGF bekannt geworden**, was angesichts des Willens des historischen Gesetzgebers schon seltsam anmutet.

Im Übrigen geben die **vielen Unzulänglichkeiten und Versäumnisse**, die Familie H. seitens der befassten Dienststellen und Rechtsträger widerfahren sind und letztlich dazu geführt haben, dass Familie H. im Bemühen um Hilfe gleichsam „*im Kreis gelaufen*“ und bis zuletzt sogar über die maßgeblichen Rechtsvorschriften und Zuständigkeiten im Unklaren geblieben ist, **in ihrer Gesamtheit** Anlass zur Vermutung, dass hier auch das **Recht auf den gesetzlichen Richter** verletzt worden sein könnte (Art. 83 Abs. 2 BV-G), selbst wenn die Rechtsprechung dies im allgemeinen nur dort erwägt, wo echte Parteirechte gegeben sind.

D. ... und wertende Betrachtung darüber hinaus (Erwägungen II)

1. Sicherlich: Die Existenz der Bestimmungen über die Grundstückseinlöse aus Lärmschutzgründen hat eine deutliche Verbesserung der Rechtsstellung von Lärmschutzbetroffenen ab 1983 gebracht.

Da diese Bestimmungen aber möglicherweise bisher gar nicht zur Anwendung gekommen sind („totes Recht“?) bzw. das Ermessen im Rahmen dieser Bestimmung sehr engherzig ausgeübt werden könnte¹⁴, möchte der Verfasser mit den folgenden Ausführungen noch vorsorglich klarlegen, dass § 7 Abs. 5 BStG idgF

- nicht als „unvermutetes gesetzgeberisches Sondergeschenk“ zu sehen ist, sondern
- im Rahmen des rechtspolitisch, verfassungs- und grundrechtlich Gebotenen bleibt,
- unter dem Gesichtspunkt der Durchsetzbarkeit sogar dahinter noch bedenklich zurückbleibt und
- inhaltlich gesehen – hinsichtlich der verbleibenden Schutzlücken (insbesondere fehlende Abgeltung von erheblichen Wertminderungen in Fällen, die die Erheblichkeitsschwelle von § 7 Abs. 5 idgF noch nicht erreichen) noch an die Standards des Enteignungsrechts heranzuführen sein wird.

2. Dass **der Vergleich von § 7 Abs. 5 idgF mit den enteignungsrechtlichen Regelungen** erhebliche Wertungswidersprüche zutage fördert, ist oben schon (unter C.6.) dargelegt. Solcherart Lärmbetroffenen geraten zwangsläufig in eine Bittstellerposition, was mit modernen Maßstäben des *fair trial* und *Zugang zum Recht* schwer in Einklang zu bringen ist. Solche Wertungswidersprüche macht z.B. auch Familie H. (verständlicherweise) geltend, wenn sie darauf verweisen, dass es für „Anrainer am A1-Ring eine Ablöse seitens der Landesregierung“ gegeben hat, während sie aber „Tag und Nacht den enormen Lärm“ haben (E-Mail Familie H. an Herrn S./Büro LR. Edlinger-Ploder vom 7.3.2009).

Inkonsistenzen und Wertungswidersprüche bergen aber auch die 2006 neu geschaffenen Regeln zum subjektiven Nachbarschutz (§ 7a BStG idgF):

- Denn zum einem soll nur die echte Gesundheitsgefahr rechtswirksam eingewendet werden können, **nicht aber die unzumutbare Belästigung**. Das ist rechtspolitisch bedenklich. Zudem sehen dem Vernehmen nach Umweltmediziner hier einen fließenden Übergang, der nur schwer abgrenzbar sei.
- Darüber hinaus ist schwer einzusehen, wieso es einen Rechtsanspruch auf Ablöse wegen *Eigentumsgefährdung* aufgrund der künftigen Lärmbelästigung nur anlässlich der Bestimmung des Straßenverlaufs geben kann. Wenn § 7a Abs. 4 letzter Satz (überhaupt) so zu lesen ist, dass damit auch *Wertminderungen* gemeint sind, dann wäre es einerseits sicherlich ein Fortschritt. Gravierende Wertminderungen können sich aber auch **erst während des Betriebs der Straße** zeigen. Warum soll es dann keinen Rechtsanspruch mehr geben? Oder soll dann nur mehr § 7 Abs. 5 idgF zum Tragen kommen? Damit stößt man aber auf die o.g. Inkonsistenzen zum Enteignungsrecht: Das unterscheidet ja nicht, ob der Bedarf eines Grundstücks für den Betrieb einer Straße von Anfang an gegeben und daher anlässlich ihres Baus geltend gemacht wird, oder ob dieser Bedarf z.B. zur Errichtung einer Abwasserab-leitung erst später, vielleicht 10 Jahre nach Verkehrsfreigabe entsteht. Auch da haben Enteignete einen im Rechtsweg überprüfbaren Anspruch.

3. Ein **Blick auf die Deutsche und die Schweizer Rechtslage¹⁵** zeigt, dass Fallkonstellationen wie im **Anlassfall dort als entschädigungspflichtiges Sonderopfer** behandelt werden. Verkehrslärm-betroffenen wie Familie H. wird dort ein viel höheres Schutzniveau gewährt als in Österreich.

¹⁴ Kürzlich ist dem Verfasser von Dritten als Rechtsmeinung aus dem BMVIT zugekommen, dass „mit einer Einlösung von Grundstücken gemäß § 7 Abs. 5 den Betroffenen ... nicht geholfen (sei), da die Grundstücke durch den Lärm ja nicht mehr viel Wert sind“.

¹⁵ Die folgenden Ausführungen folgen *Kerschner*, Verkehrsimmissionen – Haftung und Abwehr, nWV 2007, 53 ff mwN, für die Schweiz ergänzt um eigene Recherchen des Verfassers.

So kann ein durch den Verkehr beeinträchtigter Nachbar in **Deutschland** Schutzmaßnahmen bzw. eine Verminderung der Beeinträchtigung verlangen. Ist dies aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar, kommt nur ein öffentlich-rechtlicher Entschädigungsanspruch (in Geld) gemäß § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB (als Pendant zum privatrechtlichen Aufopferungsanspruch) in Betracht. Dieser ist vor den Zivilgerichten geltend zu machen. Ein Anspruch auf Entschädigung wegen Minderung des Grundstückswertes steht nur dann zu, wenn Schallschutzeinrichtungen keine Wirkung versprechen oder einen unverhältnismäßig hohen Aufwand erfordern. **Die Rechtsprechung nimmt dann einen enteignenden und damit entschädigungspflichtigen Eingriff durch Verkehrsimmissionen an, wenn die zugelassene Nutzung des lärmemittierenden Grundstücks die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert und dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft.** Dabei muss die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten sein. Diese wird von der Rechtsprechung über der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle angesiedelt, was aber in der Lehre kritisiert wird.

4. In der **Schweiz** werden **berechtigte Abwehrrsprüche betroffener Nachbarn gegen übermäßige Verkehrsimmission**, deren Durchsetzung die bestimmungsgemäße Nutzung der jeweiligen öffentlichen Werke und Anlagen (wie Straßen, Flughäfen, Eisenbahnen, militärische Anlagen etc.) vereiteln oder erschweren würde, **im Rahmen eines formellen Enteignungsverfahrens mit Entschädigungsleistungen abgegolten.** Vorausgesetzt ist jedoch, dass die **vom Schweizer Bundesgericht festgelegten Kriterien kumulativ erfüllt werden.** Es sind dies: die Unvorhersehbarkeit und die Spezialität der Immissionen sowie die Schwere des Schadens.

Grundsätzlich haben Nachbarn einen **Anspruch auf Lärmschutzvorkehrungen oder auf Entschädigung aus formeller Enteignung.** Die Zusprechung einer enteignungsrechtlichen Entschädigung kommt auch insoweit in Betracht, als die lärmbeeinträchtigten Liegenschaften auch nach einer (umweltschutzrechtlichen) Lärmisolation der Bauten lärmbedingt entwertet bleiben. Die beiden Verfahren schließen einander somit nicht aus und **können parallel geführt werden** (BGE 130 II 394 S. 412).

Im Rahmen des Kriteriums der **Unvorhersehbarkeit** wird geprüft, **ob der Nachbar beim Erwerb des Grundstücks oder bei der Errichtung eines Wohngebäudes darauf mit übermäßigen Immissionen** vom Betrieb einer Verkehrsanlage **rechnen musste.** So hat ein „Nachbar einer öffentlichen Straße ... deshalb grundsätzlich keinen Anspruch auf eine Immissions-Entschädigung für ein Grundstück, das er erst nach Bekanntwerden der Straßenbau-Pläne gekauft hat, oder für ein Gebäude, das er erst nach diesem Zeitpunkt erstellen ließ“ (BGE 111 Ib 233 S. 235). Wirkt Lärm auf eine Liegenschaft ein, die im Erwerb erworben worden ist, so ist zu prüfen, ob die Immissionen für den Rechtsvorgänger voraussehbar waren (BGE 111 Ib 233 S. 233). Die Voraussetzung der **Spezialität** ist insbesondere dann gegeben, **wenn die Lärmimmissionen eine Intensität erreichen, die das Maß des Üblichen und Zumutbaren übersteigt;** nach der bisherigen Rechtsprechung ist dies anzunehmen, wenn die von der Eidgenössischen Expertenkommission 1963 im Bericht "Lärmbekämpfung in der Schweiz" (Bericht 1963) festgelegten Grenzwerte überschritten werden. Die Spezialität steht in solchen Fällen in Zusammenhang mit der Höhe des Lärmpegels (BGE 110 Ib 340 S. 347). Die Voraussetzung der **Schwere** bezieht sich dagegen **auf den durch die Immissionen entstehenden Schaden.** Das Ausmaß der Überschreitung der Grenzwerte gibt hier zwar ein "wichtiges Indiz". „Die Schadenshöhe ist vielmehr stets von den beigezogenen Architekten ermittelt worden, welche den Minderwert der betroffenen Liegenschaften zwar ebenfalls gestützt auf das Lärmgutachten, aber unter Berücksichtigung der Lage, der Art und der Umgebung der Bauten in jedem Einzelfalle prozentmäßig festgelegt haben“ (BGE 110 Ib 340 S. 348).

Anschaulich zeigt vieles davon das **Urteil des Bundesgerichts betreffend die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrsprüche im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Zürich** (BGE 134 II 49)¹⁶ Das Bundesgericht äußert sich darin insbesondere zu den oben erwähnten Kriterien, zur Bemessung des Schadens, zur anwendbaren Schätzungsmethode sowie zur Höhe, Form und Verzinsung der Entschädigung.

¹⁶ Siehe dazu den Auszug aus dem Urteil BGE 134 II 49 in Annex II.

Angemerkt sei noch, dass nach Schweizer Recht auch **Ansprüche aus materieller Entschädigung** abgegolten werden, etwa wenn – wie im Fall von Familie H. – ein Bauverbot verhängt wird (A.4, C.6.). *„Eine materielle Enteignung liegt vor, wenn dem Eigentümer der bisherige oder ein voraussehbarer künftiger Gebrauch einer Sache untersagt oder in einer Weise eingeschränkt wird, die besonders schwer wiegt, weil der betroffenen Person eine wesentliche aus dem Eigentum fließende Befugnis entzogen wird. Geht der Eingriff weniger weit, so wird gleichwohl eine materielle Enteignung angenommen, falls einzelne Personen so betroffen werden, dass ihr Opfer gegenüber der Allgemeinheit unzumutbar erschiene und es mit der Rechtsgleichheit nicht vereinbar wäre, wenn hierfür keine Entschädigung geleistet würde“* (BGE 123 II 481 S. 487). *„Ein Entschädigungsanspruch besteht wie dargelegt nur dann, wenn eine wesentliche aus dem Eigentum fließende Befugnis aufgehoben wird, also etwa, wenn eine Überbaumöglichkeit vollkommen entzogen wird. Dagegen gelten nach ständiger Rechtsprechung selbst massive Nutzungsbeschränkungen regelmäßig nicht als besonders schwerer und daher gemäß Art. 22ter BV entschädigungspflichtiger Eingriff, falls auf den fraglichen Liegenschaften noch eine wirtschaftlich sinnvolle und gute Nutzung möglich bleibt“* (BGE 123 II 481 S. 490).“

Zusammenfassend zeigt dieser **rechtsvergleichende Blick auf Deutschland und die Schweiz**, dass das Instrument der **Entschädigung für Wertminderung** dort viel breiter, aber jedenfalls auch **für Fälle wie den Vorliegenden anerkannt** ist und in der konkreten Umsetzung (für Fälle wie den Vorliegenden) **auch zu einem in wirtschaftlicher Sicht vergleichbaren Ergebnis** führen dürfte (wie bei Anwendung von § 7 Abs. 5 BStG): Denn wenn eine Entschädigung wegen Wertminderung die Differenz zum aktuellen Verkehrswert einer Liegenschaft abdeckt, der ja auch die tatsächliche Verkäuflichkeit dieser Liegenschaft spiegeln wird, dann kommt das einem Anbot auf Einlösung des Grundstück praktisch gleich, wenn diese Ablöse sich nach der Summe des aktuellen Verkehrswert der Liegenschaft zusammen mit dem Betrag bemisst, der die lärmbedingte Wertminderung abbildet.

§ 7 Abs. 5 BStG stellt den Lärmbetroffenen nur insofern besser, als er sich selber um die Veräußerung der Liegenschaft nicht mehr bemühen muss.

5. Abschließend sei nicht verschwiegen, dass die Rechtsprechung der Zivilgerichte in Österreich Nachbarn in vergleichbarer Betroffenheit – anders als in Deutschland oder der Schweiz – bislang keine Ansprüche zuerkannt hat¹⁷.

Die Rechtsprechung qualifiziert öffentliche Verkehrsanlagen wie Flughäfen, Eisenbahnen oder Straßen als „behördliche genehmigte Anlagen“¹⁸ im Sinne von § 364a ABGB und **nimmt auf diesem Weg den Anrainern die Möglichkeit, den Infrastrukturerhalter auf Unterlassung von wesentlichen und ortsunüblichen Immissionen** (§ 364 Abs. 2 ABGB) zu klagen. Während aber die Rechtsprechung bei Anlagen, die dem Gewerberecht unterliegen, diese Privilegierung nur gewährt, wenn die Nachbarn im Genehmigungsverfahren einbezogen sind und dort effektiv ihre Einwendungen vorbringen können, sieht sie bei Verkehrsanlagen unter Berufung auf das (große) öffentliche Interesse (an diesen Anlagen) darüber hinweg, dass Nachbarn im Rahmen der einschlägigen verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren keinerlei geschützte Rechte haben.

Dass unter Bezugnahme auf die öffentlichen (Mobilitäts-)Interessen Verkehrsanlagen anders als Gewerbeanlagen behandelt werden, mag ja noch einleuchten. Doch bei weiterer Prüfung zeigt sich, dass die **Rechtsprechung auch den vermeintlich bestehenden Ausgleichsanspruch gemäß § 364a ABGB dadurch verneint, indem sie den Infrastrukturerhalter nicht als Verursacher der belästigenden Lärm-Emissionen ansieht**. Im Erkenntnis SZ 55/55¹⁹ hat dies der Oberste Gerichtshof (OGH) aus § 28 Bundesstraßengesetz gefolgert: Dort werde jedermann eine Benützungrecht in Bezug auf öffentliche Straßen eingeräumt; und wenn eine Straße

¹⁷ Hochreiter, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? in: Hochreiter (Hrsg.), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich, Tagungsband, Informationen zur Umweltpolitik Nr. 178, Wien 2008, S. 76f mwN –

Download: http://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/informationen_zur_umweltpolitik/ausgabe_178_1.html

¹⁸ Dazu umfassend Wagner, Die Betriebsanlage im zivilen Nachbarrecht, 1997 S. 36ff.

¹⁹ 6 Ob 548/81 vom 21.4.1982; SZ 55/55.

erstmalig gebaut ist, dann könne der Bund (als Infrastrukturerhalter) den Verkehr darauf (samt dem daraus resultierenden Lärm) gar nicht mehr verhindern, so das Auslegungsergebnis des OGH.

Freilich ist diese Rechtsprechung, die unschwer auf die anderen Verkehrsträger übertragbar ist, auf **Kritik in der Lehre** gestoßen²⁰, bislang aber ohne Folge.

Nicht unterschlagen sei aber auch der Vorbehalt, der in **SZ 55/55** enthalten ist: Denn der OGH hält hier fest, dass die **Frage noch nicht entschieden sei, ob Immissionsschäden (z.B. die Wertminderung eines Grundstücks durch den Betrieb z.B. einer „lauter gewordenen“ Bundesstraße) gegen die Republik Österreich selber – und zwar im Außerstreitverfahren – geltend gemacht werden können**. Auffallend sei, so der OGH, dass der Gesetzgeber (zumindest der des Jahres 1975) offenbar von einer „Haftung des Bundes“ ausgegangen ist²¹. „In Frage könnte daher ... is der Lehre von Aicher und der deutschen Rechtsprechung eine Entschädigung wegen Enteignung kommen“, so der OGH.

Angemerkt sei, dass ohne diese Praxis der Rechtsprechung, insbesondere ihre restriktive Haltung im Nachbarrecht die beständige Abschottung des öffentlichen Verkehrsrechts gegen jedwede substantielle Fortentwicklung und Öffnung zum lärmschutzsuchenden Bürger hin nicht denkbar wäre. Und **wenn die Rechtsprechung SZ 55/55 folgend im Rahmen eines Anlassfalles diesen Schwenk doch vollzieht und Entschädigungen für verkehrslärmbedingte Wertminderung zuspricht**, so müssten auch im öffentlichen Verkehrsrecht die „Karten neu gemischt werden“. Denn dann könnte der Bund nur mehr mit effektiven LS-Maßnahmen den Entschädigungsforderungen entgegen.

Dann könnte sich auch mehr oder minder dringender **gesetzgeberischer Handlungsbedarf**²² ergeben, alleine um zu klären, an welche Behörde sich nun Lärmbetroffene wenden können, die Entschädigung wegen Wertminderung begehren. Erfahrungsgemäß klären solche Erkenntnisse ja nicht alle Fragen, die Behörden dann in der Praxis zu lösen haben.

Auch der weitgehende **Entzug von Parteirechten von Lärmbetroffenen** heute wird dann zu überdenken sein.

Vor allem aber **werden die Grundlagen für Lärmschutzprogramme, die derzeit nur in Dienstanweisungen geregelt sind, dahingehend überprüft werden müssen, ob sie ausreichend sind**, um künftigen Entschädigungsforderungen wegen Wertminderung bestmöglichst vorzubeugen. Ein Blick auf die Entwicklung des Schutzniveaus, das die unterschiedlichen DA vermittelt haben und vermitteln (siehe Annex I), gibt eher Anlass zur Vermutung, dass sich reflexartig zahlreiche Schutzlücken und Verbesserungswürdigkeiten zeigen werden, die tunlichst rasch abzarbeiten sind: **Denn wo aktuell zu wenig Schutz gewährt wird**²³, **wird das die Höhe der Entschädigungszahlungen negativ beeinflussen**. Gleiches gilt natürlich auch für die Rechtsgrundlagen dieser Dienstanweisungen, vor allem die korrespondierenden **Betreiberpflichten** (~ Lärmvorsorge- und –sanierungspflichten der Betreiber von Verkehrsinfrastrukturanlagen), die heute höchstens in Ansätzen geregelt sind.

²⁰ Vgl. dazu die umfangreichen Nachweise bei Wagner, Die Betriebsanlage im zivilen Nachbarrecht, 1997 S. 36 ff rund um die Frage, ob Verkehrsanlagen „behördlich genehmigte Anlagen“ iSv § 364a ABGB sind; zuletzt hat Kerschner überzeugend dargelegt, dass die in SZ 55/55 entwickelte Hypothese, dass Immissionsschäden dem Bund nicht zurechenbar seien, nicht haltbar ist (Kerschner, Verkehrsimmissionen 2007, S. 102ff, 115f).

²¹ Denn in der Regierungsvorlage und im Ausschussbericht zur Novelle des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. 239/1975, durch die im § 7 Abs. 2 Vorkehrungen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den künftigen Verkehr auf der Bundesstraße vorgesehen sind, war ein Abs. 3 mit folgendem Wortlaut enthalten (vgl. 1459 und 1505 BlgNR, XIII. GP): „Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken haben keinen Anspruch auf Entschädigung gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) als Träger der Straßenbaulast für Einwirkungen, die von dem Verkehr auf der Bundesstraße ausgehen.“ Diese Bestimmung wurde im Plenum auf Grund eines Antrages aller Parteien gestrichen. Aus dem Protokoll über die 140. Sitzung der XIII. GP ergibt sich (S. 13 613), dass der zuständige Minister den Standpunkt vertrat, durch den vorgesehenen § 7 Abs. 3 hätte nur verhindert werden sollen, dass Mittel des Straßenbaues als Entschädigungsgelder verwendet werden müssten, es stehe jedoch außer Zweifel, dass der Eigentümer Bund sonst selbstverständlich Haftungen zu übernehmen habe. Aus der Streichung dieser Bestimmung kann man somit darauf schließen, dass zumindest der Gesetzgeber des Jahres 1975 eine Haftung des Bundes für Immissionsschäden auf Grund des Verkehrs auf einer Bundesstraße bejaht hat.

²² Schon heute könnte erwogen werden, § 7 Abs. 5 BStG per analogiam auch auf Fälle zu erstrecken, wo eine Kompletteinlösung der Liegenschaft als überschießend erscheint, weil die Benützung noch nicht gänzlich unzumutbar geworden ist, aber dennoch eine signifikante Wertminderung gegeben (arg. Wenn das Gesetz für die ganz schwerwiegenden Fälle eine Einlösung vorsieht, dann sollen nicht ganz so schwer gelagert Fälle unter Gleichheitsgesichtspunkten nicht leer ausgehen, sondern sollen eine Entschädigung wegen Wertminderung anhand der „... Grundsätze von § 18 (BStG) in Verbindung mit den §§ 4 bis 8 EibEG ...“ erhalten.

²³ Der bizarreste „Auswuchs“ ist hier sicherlich der in der DA 1983 noch enthaltene Pauschalverzicht, der wohl sittenwidrig und gesetzwidrig war: „Bei Gewährung der angeführten Beihilfe hat der Antragsteller für sich und sein Rechtsnachfolger eine Erklärung abzugeben, dass er auf jegliche Forderung gegen die Bundesstraßenverwaltung aus dem Titel der Lärmimmission verzichtet“ (= Kapitel 9.5.); im Gedanken, dass Schutzvorkehrung nur einmal gewährt werden, lebt das aber in der geltenden DA fort; auch werden die im Zeitverlauf offenbar immer restriktiver gewordenen „Kriterien für den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen“ in dieser Hinsicht zu überdenken sein; z.B. gilt dies auch für die Pflicht von Fensterförderungsempfängern, die Förderung bei nachträglicher LS-Wanderrichtung ganz oder teilweise zu refundieren.

E. Versuch einer Lösungsskizze in Güte

1. Aus der Sicht der BAK ergeht somit an die Frau Bundesminister das Ersuchen zu prüfen, ob dem **primären Anliegen** von Familie H. – das ist die **Ablöse des Grundstücks gegen einen Betrag**, der sich unter **Außerachtlassung der durch den Verkehrslärm bewirkten Wertminderung** bestimmt – im Wege eines **Anbots auf der Basis von § 7 Abs. 5 idgF BStG** entsprochen werden kann.

2. Dass für die Anwendung dieser Vorschrift im Anlassfall gute Gründe sprechen ist unter C.5. bis C.9. dargelegt:

- Gute Gründe sprechen dafür, dass die „... **die Benützung des Grundstücks ... unzumutbar beeinträchtigt ...**“ ist (C.7.).
- Es sollte auch dargetan sein, dass am Grundstück von Familie H. „**mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand ... kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann**“ (C.7.); das zeigt auch die schon lange eingetretene **Wertminderung** (B.16).
- Nach dem Gesetz kommt es nicht drauf an, wann die „**Unsanierbarkeit**“ eingetreten ist (C.7.).
- **Es genügt, dass die Umstände der bekannt geworden sind** – das darf spätestens mit 2004, vermutlich aber schon mit einem Zeitpunkt vor 1999 angenommen werden (C.7.).
- **Ab dann ist** die Zuständigkeit wahrzunehmen (C.8.), der Sachverhalt im Lichte der maßgeblichen Vorschriften bis zur Erledigungsreife sorgfältig zu ermitteln und Familie H. ein **Anbot zu einem Vertragsabschluss auf Einlösung des Grundstücks vorzuschlagen**; das „**können**“ in § 7 Abs. 5 idgF BStG ist dann als „**hat**“ zu interpretieren (C.8).
- Und dabei **sollten die Bundesstraßenverwaltung bzw. das BMVIT auch keine zu engherzige Auslegung walten lassen**: Denn der Gesetzgeber wollte für solche Fälle „**eine wirksame Abhilfe**“ schaffen und „**offenbare Unbilligkeiten beseitigen**“ (C.8).

3. Gute Argumente für eine nicht zu engherzige Auslegung und dafür, **dass § 7 Abs. 5 BStG idgF – auch über den Anlassfall hinaus – generell zur praktischen Anwendung verholffen werden sollte**, zeigen darüber hinaus

- einen Blick auf die übrige Rechtsordnung, insbesondere das **Enteignungsrecht** (D.2. und C.6.),
- einen Blick auf den „**subjektiven Nachbarschutz**“ gemäß BStG, insbesondere die beobachtbaren Schutzlücken ebenda (D.2.),
- die **Erwägungen des OGH zur Anwendung des Enteignungsrecht bei Immissionsschäden** (D.5.) sowie
- einen **rechtsvergleichenden Blick auf die Schweiz und Deutschland**, wo die Rechtsansprüche der Betroffenen auf Entschädigung der Wertminderung **für Fälle wie den Vorliegenden** anerkannt sind und die Umsetzung zu einem in wirtschaftlicher Sicht **vergleichbaren Ergebnis** führen dürfte (wie bei Anwendung von § 7 Abs. 5 BStG idgF – D.3 und D.4.).

Daraus lässt sich gut ableiten, **dass § 7 Abs. 5 BStG idgF**

- nicht als „unvermutetes gesetzgeberisches Sondergeschenk“ zu sehen ist, sondern
- **im Rahmen des rechtspolitisch, verfassungs- und grundrechtlich Gebotenen bleibt**,
- unter dem Gesichtspunkt der Durchsetzbarkeit sogar dahinter noch bedenklich zurückbleibt und
- – inhaltlich gesehen – hinsichtlich der verbleibenden Schutzlücken (insbesondere fehlende Abgeltung von erheblichen Wertminderungen in Fällen, die die Erheblichkeitsschwelle von § 7 Abs. 5 idgF noch nicht erreichen) noch an die Standards des Enteignungsrechts heranzuführen sein wird.

4. Darüber hinaus **sollte auch kein Anlass bestehen, dass die Bundesstraßenverwaltung gegen den „Anspruch“ von Familie H. die Aufwendungen, die sie schon für LS-Maßnahmen getätigt hat, einwendet, weil diese bei einer Einlösung ganz oder teilweise frustriert sein könnten.**

Sollte erwogen werden, diese Aufwendungen im Rahmen der *Grundsätze des § 18 BStG sowie der §§ 4 bis 8 EiszEG* auf die Ablösesumme anzurechnen, so ist dem vorsorglich zu entgegnen, dass dann noch näher **untersucht werden müsste, ab wann die „Unsanierbarkeit“ tatsächlich eingetreten ist**. Diese könnte schon viel früher als 2004, zumindest vor 1999 eingetreten sein, da die 1999 errichtete LS-Wand (B.6) möglicherweise schon damals unzureichend war, wenn wenige Jahre später Herr A./Stmk Landesregierung massive Grenzüberschreitungen konstatiert und eine Erhöhung dieser Wand um 3,5 m für lärmtechnisch sinnvoll hält, was aber 600.000 € kosten würde (B.7, B.11, C.7).

Denn klar ist, dass alle nach diesem Zeitpunkt getätigten Aufwendungen der Familie H. nicht entgegeng gehalten werden können. Familie H. hat sie nicht veranlasst. Ihre Veranlassung ist vielmehr der Bundesstraßenverwaltung selber zuzuschreiben, die bei gehöriger Wahrnehmung ihrer Zuständigkeit, gehöriger Ermittlung des Sachverhalts und pflichtgemäßer Ausübung des Ermessens schon damals Familie H. über die Möglichkeit der Ablöse gemäß § 7a Abs. 3 bzw. (ab 2006) § 7 Abs. 5 BStG informieren hätte müssen (C.7.). Familie H. hat immer wieder betont, dass ihr „die Einlöse am liebsten wäre“, wenn sonst keine Maßnahmen mehr möglich sind (B.2., B7, B.14, B.15, C.7., C.8.). **Es kann nicht angenommen werden, dass Familie H. ein faires Angebot auf Einlösung ausgeschlagen hätte.**

5. Schließlich ist aus rechtlicher Sicht hier noch § 18 Abs. 3 BStG hervorzuheben, auf den § 7 Abs. 5 ausdrücklich verweist: Demnach ist die **Entschädigung des Enteigneten, der seinen Hauptwohnsitz hingeben muss, so zu bemessen ist, „... dass ihm der Erwerb einer nach Größe und Ausstattung ausreichenden Wohngelegenheit ermöglicht wird“**. Daraus kann auch eine Untergrenze für den zu ermittelnden Entschädigungsbetrag ergeben, wenn anders den berechtigten Wünschen der Familie nicht entsprochen werden kann (C.6.).

6. Angesichts dessen, dass

- Familie H. somit möglicherweise **schon seit mehr als zehn Jahren** auf eine „anschlussfähige“ Erledigung ihres Anliegens **wartet**,
- Familie H. mittlerweile von den befassten Stellen **mehrere abschlägige Antworten** – zweimal auch aus dem BMVIT selber (B.13, B.18, C.2!) – **erhalten** hat,
- § 7 Abs. 5 BStG idgF eine Vielzahl von unbestimmten Gesetzesbegriffen enthält und
- ein allfälliges **Anbot der ASFINAG** (in ihrer Eigenschaft als Bundesstraßenverwaltung) an Familie H. bei gegebener Rechtslage **im Rechtsweg** – wie schon dargestellt – **nicht überprüfbar** ist

ersucht der Verfasser **für den konkreten Anlassfall** darum, dass

- die Erledigung des Anliegens von Familie H. **nicht bis zur Erlassung einer einschlägigen Dienstanweisung hinausgeschoben wird**, sondern vielmehr
- die Frau Bundesministerin ein **Ermittlungsverfahren nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrens** (insbesondere Amtswegigkeitsgrundsatz, Parteiengehör, Akteneinsicht, Begründungspflicht) unter ihrer Obhut veranlasst (C.16).

Ob eine Fachabteilung im Haus betraut oder doch die ASFINAG angewiesen wird (~ per Ausübung der Richtlinienkompetenz gemäß § 10 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz) obliegt der Einschätzung der Frau Bundesministerin. Denkbar wäre auch ein Ersuchen an den LH für Steiermark in seiner Eigenschaft als Bundesstraßenbehörde für Enteignungsverfahren gemäß § 20 BStG, vor allem wenn er über die nötigen Amt sachverständigen vor Ort verfügt.

Wichtig ist nur, dass die **Qualität des Verfahrens zeigt, dass die tagtägliche persönliche Betroffenheit von Familie H. wirklich ernst genommen wird**. Zudem kann ein sorgfältig geführtes Pilotverfahren auch wichtige Rückschlüsse für eine allfällige künftige DA des BMVIT erbringen.

Jedenfalls wird zu veranlassen sein, **dass die ASFINAG Familie H. Einsicht in alle für die Beurteilung des Falles nötigen und bei ihr vorhandenen lärmtechnischen Fakten gewährt und allfällig Fehlendes noch ermittelt**, außer die von Verfasser vertretene Auffassung wird außer Streit gestellt. Die Evidenz der lärmschutztechnischen Faktenlage gehört nach Ansicht des Verfassers zu den elementaren Betreiberpflichten der ASFINAG (als Betreiber der hochrangigen Straßeninfrastruktur).

Sollten sich im Zuge eines solchen, mit der gebotenen Sorgfalt geführten Verfahrens noch divergente Sichtweisen in lärmtechnischer oder umweltmedizinischer Hinsicht oder bezüglich der Berechnung und/oder Höhe der anzubietenden Ablösezahlung zeigen, so sollte eine **allenfalls nötige Bestellung von Sachverständigen tunlichst im Einvernehmen mit Familie H.** erfolgen.

7. Schlussendlich sei noch erwähnt, dass **auf der gegenüberliegenden Seite der A9/Kilometer 220 auch zwei Familien in ähnlicher Weise betroffen sein sollen** (siehe dazu den Auszug aus Google Maps in Annex III sowie die Lärmkarten für 2007 bzw. 2012 in Annex IV). Näheres ist dem Verfasser nicht bekannt.

8. Mit Blick über den Anlassfall hinaus möchte der Verfasser dazu anregen, dass die ASFINAG – auch an Sinngemäßes in Richtung ÖBB möchte man denken – angewiesen wird,

- die einschlägigen Informationen zu **kritischen Lärmbelastungszonen**, insbesondere die **Hot-Spot-Analyse samt dem dazu vorhandenen Hintergrundmaterial** (C.2.) auch im Lichte von § 7 Abs. 5 sowie § 7 Abs. 6 BStG idgF auszuwerten und
- dem BMVIT **bekanntzugeben**, welche Problemzonen
 - mit Maßnahmen gemäß DA in absehbarer Zeit abgearbeitet werden können oder
 - **einer Lösung über § 7 Abs. 5 oder Abs. 6 zugänglich sind** bzw.
 - nach heutigem Stand unlösbar scheinen.

Wien am 14.8.2013

Annex I: Entwicklung der einschlägigen Bestimmungen, insbesondere des BStG, teilweise unter Heranziehung der Materialien (RV, AB) und einschlägiger Rechtsprechung, Entwicklung der relevanten Dienstanweisungen (~ soweit ermittelbar; hier: DA 1983 samt Ergänzungen, DA 1999 und DA 2006)

VO BGBl Nr 131/1963 vom 27. Mai 1963 – Dieser VO ist erst 2002 aufgehoben worden und bildete bis dahin die Grundlage für die Auftragsverwaltung der Länder. Der damalige **BM hatte die Landeshauptleute auf der Basis von Art 104 Abs 2 BV-G mit der Bundesstraßenverwaltung im Wege der Privatwirtschaftsverwaltung betraut**; in der unveränderten StF hat sie gelautet:

„Gemäß Artikel 104 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 wird die Besorgung der Geschäfte der Bundesstraßenverwaltung in den Bundesländern nach Maßgabe der gemäß § 4 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau aufgestellten Grundsätze und erteilten Dienstanweisungen dem Landeshauptmann und den ihm unterstellten Behörden im Land übertragen.“

§ 4 Abs 2 Bundesstraßengesetz BGBl. Nr. 59/1948 hat gelautet:

(2) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bestimmt unter Bedachtnahme auf die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, insbesondere auch auf jene, betreffend den Natur- und Denkmalschutz, die Grundsätze für die Ausführung und die Erhaltung der Bundesstraßen und der in ihrem Zuge befindlichen Brücken und sonstigen zur Straße gehörigen Anlagen und erläßt die zu diesem Zwecke erforderlichen Dienstanweisungen.

BStG BGBl 286/1971 – Stammfassung: § 7 Abs 1 regelt Bau und Erhaltung mit dem Ziel Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs; § 7 Abs 2 ermächtigt zu Dienstanweisungen; enthält noch keine § 7a – **Lärmschutz ist als Thema im Gesetz unbekannt**;

§ 17f sieht Enteignung aus Verkehrsrücksichten oder zur Verkehrssicherheit vor und **kennt schon den Gedanke, dass Grundstücke einzulösen sind, wenn eine sinnvolle Nutzung nicht mehr möglich ist (Rechtsanspruch)**; § 21 normiert (allerdings entschädigungspflichtige) Beschränkungen für Bauten in bis zu 40m Entfernung von der Autobahn – **hier ist als Rechtsgedanke ausgedrückt: Enteignungsrecht gilt bei enteignungsgleichen Eingriffen sinngemäß**; dagegen: entschädigungslose Duldungspflicht von Anrainern für Einwirkungen beim Bau von der Straßen, außer bei grobem Verschulden; **A9 ist im Straßenverzeichnis für den fraglichen Abschnitt schon enthalten**

II. Bau und Erhaltung

§ 7. G r u n d s ä t z e

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bedingten Umstände **ohne Gefahr benützbar** sind; hiebei ist auch auf die **Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit** des Verkehrs Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für Bauten und Technik erläßt die für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen **Dienstanweisungen**.

§ 17. Enteignung

Für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für Baulichkeiten und sonstige Anlagen, deren Entfernung sich aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig erweist. Auch können zu diesen Zwecken durch Enteignung die zur Gewinnung von Steinen, Schotter, Sand und dergleichen, dann für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Straßenwärterhäusern, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten erforderlichen Grundstücke erworben werden.

§ 18. Schadloshaltung

(1) Dem Enteigneten gebührt für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Bei Bemessung der Entschädigung hat jedoch der Wert der besonderen Vorliebe und die Werterhöhung außer Betracht zu bleiben, den die abzutretende Liegenschaft durch die straßenbauliche Maßnahme erfährt. Hingegen ist auf die Verminderung des Wertes eines etwa verbleibenden Grundstückrestes Rücksicht zu nehmen. Ist dieser Grundstückrest nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Verlangen des Eigentümers das ganze Grundstück einzulösen.

(2) Als Enteigneter ist derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört oder ein dingliches Recht zusteht.

IV. Schutz der Straßen

§ 21. Bauten an Bundesstraßen

(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahnen dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Die Behörde hat auf Antrag Ausnahmen zu bewilligen, soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung nicht beeinträchtigt werden. Diese Bestimmungen gelten nicht für Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.

(2) Bei Bundesschnellstraßen sowie bei Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen gilt auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der Straßenverkehrsordnung 1960) Abs. 1 sinngemäß für eine Entfernung von 25 m, bei den übrigen Bundesstraßen für eine Entfernung von 15 m.

(3) Erwächst einem Grundeigentümer beziehungsweise

Bergbauberechtigten durch die Verweigerung der Ausnahmegewilligung gemäß Abs. 1 oder 2 ein Nachteil, so hat die Behörde dem Grundeigentümer (Bergbauberechtigten) auf seinen Antrag in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20 eine angemessene Entschädigung zuzuerkennen, soweit es sich nicht um ein Vorhaben des Grundeigentümers (Bergbauberechtigten) innerhalb einer Zone von 15 m handelt. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann in diesem Verfahren die Enteignung des von der Verfügung betroffenen Grundstückes oder Grundstücksteiles beantragen.

(4) Die Breite der in Abs. 1 und 2 genannten Zonen ist vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittsböschungskante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette zu messen.

(5) Der Bundesminister für Bauten und Technik wird ermächtigt, die in Abs. 1 und 2 genannten Entfernungen bei Bundesstraßenabschnitten im dicht besiedelten Gebiet oder im Gebirge auf einen örtlichen Verhältnissen entsprechendes Ausmaß zu verringern.

(6) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

§ 24. Anrainerverpflichtungen

(1) Die Wasserableitung auf die Bundesstraße, insbesondere von Dächern der Häuser, oder des Drainagewassers sowie die Ableitung von Abwässern, ist verboten. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(2) Hingegen sind die Anrainer der Bundesstraßen verpflichtet, den freien Abfluß des Wassers von der Straße auf ihren Grund und die Ablagerung von Schnee ohne Anspruch auf Entschädigung, die Herstellung von Ableitungsgräben, Sickergruben und dergleichen, gegen Entschädigung, die im Streitfall unter sinngemäßer Anwendung des § 20 zu bestimmen ist, zu dulden.

(3) Das Weiden des Viehes auf Anlagen der Bundesstraße sowie jede eigenmächtige Baumoder Grasnutzung ist verboten. Auf den gegen eine Bundesstraße nicht eingefriedeten Grundstücken darf innerhalb einer Entfernung von 4 m von der Straße (§ 21 Abs. 4) nur parallel zu dieser gepflügt werden.

(4) Die Anrainer von Bundesstraßen sind verpflichtet, ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden, daß der Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schneezäune auf ihren Grundstücken aufstellt und andere zur Hintanhaltung von Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlägen und dergleichen erforderliche, jahreszeitlich bedingte Vorkehrungen trifft.

(5) Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken können die beim Bau der Bundesstraße von Grundstücken des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein grobes Verschulden trifft.

DA oder Erlass Lärmschutz 1971? - Frage: ab wann gab es tatsächlich Erlässe oder Dienstweisungen, um Lärmschutzmaßnahmen systematisch umzusetzen?

BStG-Nov BGBl 416/1975: § 7 Abs 2 führt Nachbarschutz „soweit wirtschaftlich zumutbar“ ein – das gilt allerdings nur für die Planung und den Bau! Was zu gelten hat, wenn Schutzmaßnahmen wirtschaftlich unzumutbar sind, wird offen gelassen.

3. § 7 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den künftigen Verkehr auf der Bundesstraße soweit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand ermöglicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.“

4. Der bisherige Abs. 2 des § 7 erhält die Absatzbezeichnung (3).

In SZ 55/55 (=OGH 21. April 1982, 6 Ob 548/81 (OLG Wien 15 R 120/80; KG Korneuburg 2 Cg 1/80)) spricht der OGH aus: „Im streitigen Verfahren können Immissionsschäden, welche durch den Verkehr auf einer Bundesstraße auf Nachbargrundstücken entstehen, nicht geltend gemacht werden“. **In der Erwägungsgründen bemerkt der OGH zur BStG-Nov 1975:**

„Auffallend ist schließlich noch, daß in der Regierungsvorlage und im Ausschußbericht zur Novelle des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. 239/1975, durch die im § 7 Abs. 2 Vorkehrungen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den künftigen Verkehr auf der Bundesstraße vorgesehen sind, ein Abs. 3 mit folgendem Wortlaut enthalten war (vgl. 1459 und 1505 BlgNR, XIII. GP): "Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken haben keinen Anspruch auf Entschädigung gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) als Träger der Straßenbaulast für Einwirkungen, die von dem Verkehr auf der Bundesstraße ausgehen." Diese Bestimmung wurde im Plenum auf Grund eines Antrages aller Parteien gestrichen. Aus dem Protokoll über die 140. Sitzung der XIII. GP ergibt sich (S 13 613), daß der zuständige Minister den Standpunkt vertrat, durch den vorgesehenen § 7 Abs. 3 hätte nur verhindert werden sollen, daß Mittel des Straßenbaues als Entschädigungsgelder verwendet werden müßten, es stehe jedoch außer Zweifel, daß der Eigentümer Bund sonst selbstverständlich Haftungen zu übernehmen habe. **Aus der Streichung dieser Bestimmung könnte man somit darauf schließen, daß zumindest der Gesetzgeber des Jahres 1975 eine Haftung des Bundes für Immissionsschäden auf Grund des Verkehrs auf einer Bundesstraße bejaht hat.**“

BSStG-Nov BGBl 63/1983 – Inkrafttreten 1.4.1983: § 7a wird eingeführt und schafft für die **Bundesstraßenverwaltung** erstmals auch **Grundlagen für Grundstückseinlösen** (allerdings **ohne Rechtsanspruch**), wenn **Lärmschutz mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht erreichbar** ist; Maßnahmen nach Abs 1 bis 3 sollen nun auch bei **bestehenden Straßen** Anwendung finden; § 17 u 18: **wer durch Enteignung seinen Hauptwohnsitz verliert, dem soll „Erwerb einer nach Größe und Ausstattung ausreichenden Wohngelegenheit ermöglicht“** werden; § 21 u 22 angepasst – **Rechtsgedanke, dass Sonderopfer entschädigungspflichtig sind, wird offenbar verstärkt.**

5. § 7 hat zu lauten:

„§ 7. Grundsätze

- (1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs **sowie auf die Umweltverträglichkeit** Bedacht zu nehmen.
- (2) Der Bundesminister für Bauten und Technik erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanweisungen.“

6. Nach § 7 ist ein § 7 a einzufügen:

„§ 7 a. Schutz der Nachbarn

- (1) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzuzusehen, **daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße so weit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann**, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. **Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.**
- (2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße (Abs. 1) kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von **Lärmschutzfenstern** und dergleichen, **sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.**
- (3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 1 und Abs. 2 **kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können** mit Zustimmung des Eigentümers **Grundstücke** oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, **eingelöst werden, sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße die Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird.**

(4) Für Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr (Abs. 1 bis Abs. 3) auf bestehenden Bundesstraßen sind mindestens 1 vom Hundert der jährlichen für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer zu verwenden. Die Verfügung über diese Mittel obliegt dem Bundesminister für Bauten und Technik. Soweit sie für diese Zwecke nicht verbraucht werden, sind sie für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen zu verwenden.“

11. § 17 hat zu lauten:

„§ 17. E n t e i g n u n g

Für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten (insbesondere Nutzungs- und Bestandrechten) an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für Baulichkeiten und sonstige Anlagen, deren Entfernung sich aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig erweist. Auch können zu diesen Zwecken durch Enteignung die für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Straßenwärterhäusern, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen erforderlichen Grundstücke erworben werden.“

12. § 18 hat zu lauten:

„§ 18. E n t s c h ä d i g u n g , P a r t e i s t e l l u n g

(1) Dem Enteigneten gebührt für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Bei Bemessung der Entschädigung hat jedoch der Wert der besonderen Vorliebe und die Werterhöhung außer Betracht zu bleiben, den die Liegenschaft durch die straßenbauliche Maßnahme erfährt. Hingegen ist auf die Verminderung des Wertes eines etwa verbleibenden Grundstücksrestes Rücksicht zu nehmen. Ist dieser Grundstücksrest unter Berücksichtigung seiner bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Verlangen des Eigentümers das ganze Grundstück einzulösen.
(2) Enteigneter ist der Eigentümer des Gegenstandes der Enteignung, andere dinglich Berechtigte, sofern das dingliche Recht mit einem nicht der Enteignung unterworfenen Gegenstand verbunden ist, sowie der dinglich und obligatorisch Berechtigte (insbesondere der Nutzungs- und Bestandsberechtigten), sofern dieses Recht für sich allein Gegenstand der Enteignung ist.

(3) Wird dem Enteigneten durch die Enteignung die seinen Hauptwohnsitz bildende Wohngelegenheit entzogen, so ist die Entschädigung unter Berücksichtigung der Bestimmung des Abs. 1 zumindest so zu bemessen, daß ihm der Erwerb

einer nach Größe und Ausstattung ausreichenden Wohngelegenheit ermöglicht wird. Entsprechend ist auch auf die Wohnversorgung der Bestandnehmer und sonstigen Nutzungsberechtigten Rücksicht zu nehmen."

14. § 21 Abs. 1 und 2 haben zu lauten:

„(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahnen dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Die Behörde hat auf Antrag Ausnahmen zu bewilligen, soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7 a nicht beeinträchtigt werden. Eine solche Bewilligung ist auch bei Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen erforderlich. Diese Bestimmungen gelten nicht für Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt. (2) Auf Bundesschnellstraßen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen gilt Abs. 1 sinngemäß für eine Entfernung von 25 m, bei den übrigen Bundesstraßen auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z 16 der Straßenverkehrsordnung 1960) für eine Entfernung von 15 m."

15. § 22 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Wird ein Grundeigentümer durch die Verweigerung einer Ausnahmegewilligung nach Abs. 1 in der freien Benützung seines Grundes, welche er schon vor Erlassung der in Abs. 1 bezeichneten Anordnung rechtmäßig ausgeübt hat, behindert oder tritt durch Bedingungen oder Auflagen, unter denen die Ausnahmegewilligung erteilt wird, eine erhebliche Erschwernis gegenüber dieser freien Benützung ein, so hat er gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) einen Anspruch auf angemessene Entschädigung; diese ist im Streitfalle unter sinngemäßer Anwendung des § 20 zu bestimmen. Die Bestimmungen des § 23 werden hiedurch nicht berührt."

RV 1204 zu § 7a (AB 1398 sagt nichts dazu):

Zu Artikel I, Punkt 5 (Einfügung eines § 7 a) :
Die Einfügung eines § 7a ist aus systematischen Gründen erfolgt. Nach dem aus dem geltenden Gesetz (§ 7 Abs. 2) nahezu unverändert übernommenen Abs. 1 (es wurde lediglich statt der Worte "künftiger Verkehr auf der Bundesstraße" richtiger "zu erwartender Verkehr auf der Bundesstraße" formuliert), wird durch den Abs. 2 eine Klarstellung über Maßnahmen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf fremden Grundstücken getroffen. Insbesondere ist nunmehr im Gesetz selbst angeführt, daß solche

Maßnahmen, etwa der Einbau von Lärmschutzfenstern, nur mit Zustimmung des Grundeigentümers gesetzt werden dürfen und daß, vor Setzung dieser Maßnahmen die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Grundeigentümer oder einen Dritten sicherzustellen ist.

Damit soll zusätzlich zu dem in Abs. 1 letzter Satz ohnedies normierten Fehlen eines subjektiven Rechtes der Nachbarn verdeutlicht werden, daß der Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur die erstmalige Herstellung der in Abs. 2 'angeführten Lärmschutzmaßnahmen durchführt, nicht aber Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen (bei Abnutzung oder Beschädigungen) setzt. Daß die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung "sichergestellt ist", wird sich in der Regel in einer einfachen Erklärung des Begünstigten erschöpfen können, ohne daß es einer besonderen etwa grundbücherlichen Absicherung bedarf. Es soll nur dem Begünstigten selbst und seinem Rechtsnachfolger, deutlich gemacht sein, daß Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten nicht vom Straßenerhalter erfolgen.

Sollte durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand kein entsprechender Erfolg erzielt werden können, kann auch die Einlösung von Grundstücken erfolgen, jedoch nur solcher, auf denen Gebäude errichtet sind, deren Benützung unzumutbar beeinträchtigt wird (Abs. 3). Voraussetzung ist hiebei, daß nicht etwa mögliche Maßnahmen nach Abs. 2 vom Eigentümer abgelehnt werden. **Es wird wohl nicht erst erprobt werden müssen, ob durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 kein Erfolg erzielt wurde, sondern** es wird gleich eine Einlösung erfolgen können, wenn die Erfolglosigkeit anderer Maßnahmen vorher sicher abzusehen ist.

Wie ausgeführt, kann eine Einlösung nur erfolgen, wenn die Benützung eines Gebäudes "unzumutbar beeinträchtigt wird". **Durch die Wahl des Wortes "unzumutbar" soll deutlich eine Verstärkung gegen Beeinträchtigungen von der Straße, die überhaupt zu Umweltschutzmaßnahmen führen, ausgedrückt werden. Man wird wohl nur bei besonders gravierenden Belastungen eines Gebäudes durch den Verkehr auf Bundesstraße eine Einlösung vertreten können.** Hinzuweisen ist darauf, daß die Benützung eines Gebäudes nicht nur für den Eigentümer, sondern auch für Mieter unzumutbar werden kann. **Der Zweck dieser Bestimmung liegt darin, daß es immer wieder Fälle gibt, in denen mit Umweltschutzmaßnahmen an der Straße oder am Gebäude keine wirksame Abhilfe geschaffen werden kann; diese offenbare Unbilligkeit soll beseitigt werden.** Es ist jedoch zu bemerken, daß - wie schon bei Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 - ein subjektives Recht des Betroffenen durch diese Bestimmung nicht begründet wird.

Neu ist auch die Bestimmung des Abs.4, mit dem die bisherige unbefriedigende Regelung, daß Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn

durch de,n Verkehr nur für neu zu errichtende, nicht aber für bestehende Bundesstraßenstrecken getroffen werden dürfen (arg. "Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusorgen ... "), behoben werden soll. Für Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen werden 1 Prozent der jährlichen für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer (1982: rund 135 Millionen Schilling) verwendet werden können. Hiezu kommen noch allfällige nicht verbrauchte Beträge aus der Straßenforschung (§ 6). Es wird hier wohl eine **Dringlichkeitsreihung** nach besonders belasteten Straßenstrecken zu erarbeiten sein; vorerst sollen jedenfalls die **Strecken mit extremer Belastung saniert werden**. Die Höhe der hierfür vorgesehenen Mittel ergibt sich aus der beengten finanziellen Gesamtsituation des Bundesstraßenbaues.

Als "**bestehende Bundesstraßen**" im Sinne dieser Bestimmung sind jene anzusehen, **die vor Inkrafttreten der Bundesstraßengesetznovelle 1975, BGBl. Nr. 239**, mit welcher die dem § 7a Abs. 1 entsprechenden Bestimmungen in das Straßenrecht aufgenommen wurden, **dem öffentlichen Straßennetz angehörten bzw. unter Verkehr standen**.

Zu Artikel I, Punkt 12 (Abänderung des § 18):
Im Abs. 1 wurde die Klarstellung getroffen, daß für die Beurteilung, ob der Grundstücksrest in **Hinkunft** einer zweckmäßigen Verwendung zugeführt werden kann, auf die **bisherige** Verwendung abzustellen ist. Diese Auslegung war zwar auch bisher in Praxis und Judikatur getroffen worden, doch gab es auch kritische Gegenstimmen, die eine Klarstellung wünschenswert machen.

Die Neufassung des Abs. 2 entspricht voll dem Inhalt, den diese Gesetzesstelle in der Rechtsprechung bisher gefunden hat. Diese Auslegung mußte jedoch erst unter Heranziehung des. § 20 Abs. 5 BStG 1971 erfolgen - auch hier gab es Gegenmeinungen -, sodaß eine Klarstellung erforderlich erscheint.

Die in Abs. 3 aufgenommene Bestimmung trägt einem sozialen Anliegen Rechnung und sichert dem Enteigneten eine **Untergrenze der Entschädigung** für den Fall, daß sonst seine Wohnversorgung in Frage gestellt wäre. Bei Feststellung einer "ausreichenden Wohngelegenheit" **wird auch auf .das bisherige Wohngebiet Bezug genommen werden müssen**.

DA März 1983 – setzt den Erlass ZI.920.080/1-II/14-82 (Stand August 1982) außer Kraft (dieser Erlass ist dem Verfasser nicht zugänglich – nicht geklärt ist, ab wann Lärmschutz per Erlass betrieben worden ist); vorausgeschickt kann auch schon werden, dass **sich die DA zum zeitgleich geschaffenen § 7a Abs 3 BStG in keiner Weise äußert**: Begrifflich wirkt Kap 7., wo man eine Erwähnung und Klärung erwarten würde, wie eine vollständige Regelung aller denkbaren Varianten; die mit § 7a Abs 3 angesprochenen Fallgestaltungen werden nicht angesprochen.

Kap 1. Enthält Zielbestimmung. **Die DA bezieht sich ausdrücklich auf die „Novelle 1983“**, setzt sie also um und definiert davon ausgehend, was als „bestehende Bundesstraße“ zu behandeln ist (~ Verkehrsfreigabe vor 1975). **Die A9 ist daher jedenfalls als „geplante Straße“ zu behandeln**

Kap. 2. – regelt einen fundamentalen **Planungsgrundsatz**

*„Zur Erreichung des obgenannten Zieles soll nach Möglichkeit bereits zum Zeitpunkt der Erstellung von Vorentwürfen und generellen Entwürfen mit den für die Raumplanung zuständigen Stellen Kontakt aufgenommen und die Möglichkeit **geprüft werden, bestehenden bzw ausgewiesenen Baugebieten mit vorherrschender Wohnfunktion sowie sonst lärmempfindlichen Widmungen auszuweichen.***

*Auch wird empfohlen, nach Möglichkeit im Einvernehmen mit den Gemeinden, **durch eine sinnvolle Trennung der Flächen unterschiedlicher Nutzung (zB durch Anlage von Zonen lärmunempfindlicher gewerblicher Nutzung entlang Bundesstraßen) die notwendigen Abstände zur schutzwürdigen Bebauung zu erreichen** und im Wege der Flächenwidmungspläne sicherzustellen.“*

Kap. 4.1. Ermittlung der maßgeblichen Verkehrsbelastung – verlangt (nur!?) eine Erhebung von vorhandenen Daten zum künftigen Verkehrsgeschehen (?!); sofern vorhanden sei ein sog „Prognose 1985“ maßgeblich (wie diese erstellt wird, ist nicht entnehmbar)

Kap. 4.2.2 – Ermittlung der Lärmimmission bei geplanten Straßen - **Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit dürfen nicht in die Berechnungen eingehen**

Kap. 6.1. Immissionsgrenzwerte – 65/55dB

Kap. 6.2.1. – Kriterien für **geplante** Straßen: Lärmschutzmaßnahmen sind, wenn zum **Zeitpunkt der Erteilung der Baubewilligung oder des Erwerbs (Kauf, Tausch, Erbgang) eines Gebäudes nicht bekannt sein konnte, dass mit erheblicher Lärmbelästigung gerechnet werden muss, dann gerechtfertigt, wenn entweder**

1. der Immissionsgrenzwert alleine durch den Straßenverkehrslärm des künftigen Bundesstraßenabschnitts überschritten wird oder
2. der Immissionsgrenzwert durch den Gesamtgeräuschpegel aus Straßenverkehrslärm des künftigen Bundesstraßenabschnitts und den Fremdgeräuschpegel um mind. 2 dB überschritten wird oder
3. der bereits vorhandene Fremdgeräuschpegel unter dem Immissionsgrenzwert liegt und der Gesamtgeräuschpegel aus der Überlagerung des Fremdgeräuschpegels mit dem zu erwartenden Lärmpegel infolge des künftigen Bundesstraßenabschnitts nachweisbar um mind. 10 dB überschritten wird oder
4. der bereits vorhandene Fremdgeräuschpegel über dem Immissionsgrenzwert liegt und infolge des künftigen Bundesstraßenabschnitts um mind. 3 dB erhöht wird

Kap. 6.2.2. – Kriterien für **bestehende** Straßen: Kriterien 6.2.1 gelten sinngemäß **mit Ausnahme der 10-dB-Regel**

Kap 7. – Nennt als straßenseitige Maßnahmen LS-Wände, LS-Wälle, Grünverbauung und Kombinationen daraus; regelt dafür das Wirtschaftlichkeitskriterium; Abweichungen davon bedürfen der Genehmigung des BMBT.

Anmerkung: Begrifflich wirkt Kap 7. wie eine vollständige Regelung aller denkbaren Varianten. **Die mit § 7a Abs 3 angesprochenen Fallgestaltungen werden nicht angesprochen.**

Kap.8. – Lärmschutzuntersuchungen

Kap 9. Details zur Lärmschutzfensterförderung; Kap 9.5. gibt ua vor: „**Bei Gewährung der angeführten Beihilfe hat der Antragsteller für sich und sein Rechtsnachfolger eine Erklärung abzugeben, dass er auf jegliche Forderung gegen die Bundesstraßenverwaltung aus dem Titel der Lärmimmission verzichtet**“ (Anm.: **sittenwidriger Pauschalverzicht pro future, der auch offenkundig gesetzwidrig sein dürfte**)

Kap 10. Kriterien für die Reihung von Lärmschutzmaßnahmen an **bestehenden** Straßen

Kap 11. Refundierung (=Beihilfe für bereits eingebaute Lärmschutzfenster und -türen)

DA 1983 – Erste Ergänzung Nov 1983 – bringt Verbesserungen des Schutzes

- auch Wohnküchen werden geschützt; die Refundierung wird zeitlich erweitert
- Fensterförderung auch für Beherbergungsbetriebe - mit max 50 %

DA 1983 – Zweite Ergänzung Dez 1984 – berichtet, dass Neufassung der DA zurückgestellt ist

- Wirtschaftlichkeitskriterium für bestehende Straßen an das für Geplante angeglichen
- Bezüglich Datum des Eigentumserwerbs sollen Erbschaften unberücksichtigt bleiben (Anm. wichtig und sachgerecht!!)
- Refundierung auch bei Schalldämmlüftern
- Bei Anwendung des 10-dB-Kriteriums sind allfällige straßenseitige Maßnahmen auf 50/60dB abzustellen
- Schutz von Zweitwohnsitzen, Wochenendhäusern und Gartensiedlungen ist als Sonderfall zu behandeln

DA 1983 – Dritte Ergänzung Dez 1985 – führt ua **Dringlichkeitsreihung** wegen vieler Anträge auf Lärmschutzfenster ein

DA 1983 – Techn Anforderungen, ZTV-LSW**DA 1983 – Zulässige Rechenverfahren**

BStG-Nov BGBl 165/1986: § 7a Abs 3 wird auf den „Entzug von Licht“ erweitert; **mit dem neuen, erst im Rahmen des Verkehrsausschusses eingefügten § 7a Abs 5 sollen zB Absiedlungen zu Lärmschutz-zwecken ermöglicht werden**

3. § 7a Abs. 3 lautet:

„(3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 1 und Abs. 2 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, eingelöst werden, sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße die Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.“

4. Dem § 7 a ist ein Abs. 5 anzufügen:

„(5) Im Falle sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden“.

RV 713 zu § 7a Abs 3:

Zu Artikel 3 Punkt 3 (Abänderung des § 7 a Abs. 3 BStG 1971):
Durch die bisherige Regelung: "sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße

die Benützung eines Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird" konnten nur Auswirkungen des Verkehrs, nicht aber eines Verkehrsbauwerkes, etwa eines hohen Dammes unmittelbar vor einem Haus, Berücksichtigung bei der Grundeinlösung finden. Einem allgemeinen Wunsche folgend, sollen nunmehr auch diese Fälle umfaßt werden.

AB 895 zu § 7a Abs 5 (Abs 5 wurde erst im Ausschuss eingefügt!):

Z 4 (§ 7 a Abs. 5):

Mit dieser Bestimmung soll die Möglichkeit eröffnet werden, an Stelle von aufwendigen Baumaßnahmen "an der Bundesstraße selbst, insbesondere solcher, die sich durch die Auswirkungen des Verkehrs -auf die Umwelt als erforderlich erweisen, andere Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen, die zweckmäßiger und wirtschaftlicher sind, zu treffen (zB Absiedlungen).

BStG-Nov BGBl 159/1990: § 7a wird textlich deutlicher auf „bestehende Bundesstraßen“ erweitert; ob damit mehr als eine terminologische „Gleichstellung“ bewirkt wird, ist auf den ersten Blick nicht ersichtlich; dazu müsste ua untersucht werden, ob und inwieweit das Bundesfinanzgesetz zwischen „geplanten“ und „bestehenden“ Straßen unterscheidet, bzw nach welchen Kriterien die Mittelzuteilung innerhalb der Bundesstraßenverwaltung vorgenommen wird.

4. § 7 a Abs. 4 lautet:

„(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 finden auch für Maßnahmen Anwendung, die gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen gesetzt werden.“

IA 285/A zu Z.4 (=AB 1183 zu Z.4):

Pkt. 4: Bisher waren mindestens 1 vom Hundert der zweckgebundenen Mineralölsteuer für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen vorgesehen. Durch die nunmehr jährliche Festsetzung der Aufwendungen für den Bundesstraßenbau im Bundesfinanzgesetz ist die Festlegung eines Mindestsatzes entbehrlich und auch unzweckmäßig. Durch den Wegfall dieser Bestimmung ergibt sich eine Gleichstellung der bestehenden Straßen mit den Neubaustrecken.

DA 1983 – März 1996 - Regelungen für Sonderfälle, Anhebung der Ermächtigung

Setzt die in Kap 6.2.1. enthaltenen Kriterien 3. bzw 4. außer Kraft – damit verabschiedet sich der Bund de facto aus der Verantwortung, bei Lärm aus mehreren Quellen nach einer vernünftigen Lösung zu suchen (~ ist wohl aus Betroffenenansicht als Verschlechterung zu sehen)

Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 BGBl 113/1997: enthält in Art I das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz, das in § 9 festlegt, dass im rückwirkend auf den 1.1.1997 abzuschließenden Fruchtgenußvertrag vorzusehen ist, dass die ASFINAG auch die Pflichten des Bundes aus § 7 und § 7a BStG übernimmt und den Bundes dafür schad- und klaglos hält, hoheitliche Aufgaben sollen dagegen nicht übergehen (§ 4); die Richtlinienkompetenz des BMW wird klar herausgearbeitet (§ 10). Die Rolle der ASFINAG wandelte²⁴ sich so von der einer (bloßen) zentralen Finanzierungsgesellschaft

²⁴ Vgl. Dokumentation 30 Jahre ASFINAG, S. 121ff, insbesondere 122, 132 – Download <http://www.asfinag.at/ueber-uns#ap-inside-view-full> .

zu einer Planung-, Errichtung- und Finanzierungsgesellschaft mit umfassenden Zuständigkeiten. **Ab nun wurden die Länder per Werkvertrag mit der Planung, dem Bau und Erhaltung der Autobahnen und Schnellstraßen - also der Bundesstraßenverwaltung (Privatwirtschaftsverwaltung) - betraut**; insoweit bestimmte das G, dass die Bundesländer fünf Jahre lang von der Erbringung der nötigen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise gemäß GewO oder ZiviltechnikerG befreit sein sollten. Dem Verfasser liegen weder der o.g. **Fruchtgenussvertrag** noch die **angesprochenen Werkverträge** vor. Es wird aber anzunehmen sein, **dass beide Verträge zur allfälligen Umsetzung von § 7a Abs 3 BStG in der damals geltenden Form - so wie schon bisher die DA - weder Inhaltliches noch festgelegt haben, wer dafür zuständig sein soll.**

Artikel I

Bundesgesetz über die Einbringung der Anteilsrechte des Bundes an den Bundesstraßengesellschaften in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und der Einräumung des Rechts der Fruchtnießung zugunsten dieser Gesellschaft (ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997)

§ 1. Der Bundesminister für Finanzen hat die Anteile des Bundes an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft (FN 30 647 w, LG Salzburg) und der Alpen Straßen Aktiengesellschaft (FN 34467 m, LG Innsbruck) als Sacheinlage entsprechend den Bestimmungen des Umgründungssteuergesetzes, BGBl. Nr. 699/1991 idF BGBl. Nr. 201/1996, in die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (FN 92191a, HG Wien) ohne Gegenleistung einzubringen.

§ 2. Der Bundesminister für Finanzen hat der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft das Recht der Fruchtnießung (§§ 509 ff. ABGB) an den bestehenden und künftig zu errichtenden Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), mehrspurigen Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen) und Bundesstraßen B, die ähnliche Merkmale wie Bundesstraßen A aufweisen, sowie an Brücken, Tunnels und Gebirgspässen auf sonstigen Bundesstraßen S und Bundesstraßen B, soweit für deren Benützung eine Maut und/oder Benützungsgebühr einzuheben sind, **durch einen mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuschließenden Vertrag mit Wirksamkeit zum 1. Jänner 1997 zu übertragen.**

§ 3. Das Recht der Fruchtnießung an dem im Fruchtgenußvertrag zu bezeichnenden Bundesvermögen gemäß § 2 wird von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Unterfertigung des unter § 2 bezeichneten Vertrages mit Wirksamkeit zum 1. Jänner 1997 erworben. § 481 ABGB ist nicht anwendbar. Dieses Recht der Fruchtnießung stellt ein nicht abnutzbares Wirtschaftsgut dar.

§ 4. Ab Inkrafttreten des Fruchtgenußvertrages gehen alle Rechte und Pflichten des Bundes betreffend die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft und Alpen Straßen Aktiengesellschaft auf die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über. **Unberührt bleiben die gesetzlich geregelten hoheitlichen Aufgaben des Bundes.**

§ 5. Das Entgelt für die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung gemäß § 2 hinsichtlich der bereits bestehenden Strecken beträgt 77 913 039 159 S und ist mit Unterfertigung des Fruchtgenußvertrages fällig und mit der in der Bilanz der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 1996 ausgewiesenen Forderung aus Straßenbau gegen den Bund von 77 913 039 159 S aufzurechnen.

§ 6. Dem Fruchtgenußberechtigten ist mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1997 das Recht einzuräumen, die Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren von sämtlichen Nutzern der dem Fruchtgenußberechtigten übertragenen Straßen entsprechend den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201/1996, und der sonstigen gesetzlich festgelegten Mauten und Benützungsgebühren vorzunehmen. Der Fruchtgenußberechtigte kann dieses Recht mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen an Dritte übertragen.

§ 7. Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, das für die Betriebsführung der Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft notwendige bewegliche und unbewegliche Bundesvermögen, ausgenommen das im § 2 bezeichnete unbewegliche Bundesvermögen, in die Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft als Sacheinlage mit 1. Jänner 1997 ohne Gegenleistung einzubringen.

§ 8. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft tritt mit dem Zeitpunkt der Kundmachung dieses Gesetzes – oder danach mit dem künftigen Erwerb des Rechtes der Fruchtnießung oder des Eigentums oder der dinglichen Nutzungsrechte an bundeseigenen Liegenschaften – von Gesetzes wegen in alle die Liegenschaften betreffenden Rechtsverhältnisse des Bundes mit Dritten ein, ohne daß es hierzu deren Zustimmung bedürfte. Der Bund haftet für die bis zu diesem Zeitpunkt von ihm eingegangenen Verpflichtungen gemäß § 1357 ABGB.

§ 9. Der Fruchtgenußvertrag gemäß § 2 hat vorzusehen, daß die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft **auch die Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 286/1971, die unter § 2 bezeichneten Straßen zu planen, zu bauen und zu erhalten, übernimmt und den Bund diesbezüglich schad- und klaglos hält.** Dies gilt auch für jene

Teilstrecken, die bereits bisher an die Alpen Straßen Aktiengesellschaft und die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG übertragen wurden.

§ 10. In dem mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß § 2 abzuschließenden Fruchtgenußvertrag ist dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten das Recht einzuräumen, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft **Zielvorgaben** zu setzen und eine begleitende **Kontrolle** hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaft einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen. Insbesondere ist vorzusorgen, daß dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten die **Erlassung der für die technische Durchführung anzuwendenden Vorschriften vorbehalten** bleibt und ihm jährlich im vorhinein sämtliche **Kostenpläne** für Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung vorgelegt werden.

§ 11. Die für die Errichtung neuer, dem Recht der Fruchtnießung unterliegenden Strecken oder für die Erfüllung sonstiger, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übertragenen Aufgaben notwendigen Grundflächen und sonstigen dinglichen Rechte sind von der Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Auftrag, im Namen und auf Rechnung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. In gleicher Weise vertritt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft oder in ihrem Auftrag die Alpen Straßen AG oder die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG den Bund (Bundesstraßenverwaltung) in allen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren, die Bundesstraßenstrecken gemäß § 2 betreffen. Die Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat für den Fall des Fruchtgenußerverwerbes an den von ihr im Namen des Bundes erworbenen Grundflächen und dinglichen Rechten einen Kaufpreis in Höhe aller Kosten, die dem Bund aus dem Erwerb der Grundflächen und der Straßenerrichtung auf diesen Grundflächen entstanden sind, zu entrichten. Der Erwerb des Fruchtgenußrechtes an diesen Grundflächen, insbesondere den darauf errichteten Straßen, sowie an dinglichen Rechten erfolgt durch Bezahlung des Kaufpreises. § 481 ABGB ist nicht anzuwenden.

§ 12. Innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren ab Übertragung des Fruchtgenußrechtes gemäß § 2 müssen die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und die von ihr mit der Erfüllung der mit der Einräumung des Fruchtgenußrechtes verbundenen Aufgaben betrauten Bundesländer die zur Durchführung ihrer Aufgaben nach der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994, und dem Ziviltechnikergesetz 1993, BGBl. Nr. 156/1994, jeweils in der geltenden Fassung, erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise nicht erbringen.

§ 13. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist mit Ausnahme der §§ 10 und 12 der Bundesminister für Finanzen betraut, wobei hinsichtlich der §§ 2, 7 und 9 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten herzustellen ist. Die Vollziehung des § 10 obliegt dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, soweit davon Finanzierungsmaßnahmen betroffen sind, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen. Die Vollziehung des § 12 obliegt dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten.

RV 698 zu Art I:

Vorblatt

Ziel:

Ziel des Gesetzesvorhabens ist es, insbesondere unter Beachtung der Konvergenzkriterien die ASFINAG-Schulden

in einen nicht dem öffentlichen Bereich zuzuordnenden Gesellschaftsverbund zu überführen, wobei dies unter Beibehaltung der bestehenden Bundesstraßengesellschaften Alpen Straßen AG und ÖSAG sowie der ASFINAG erreicht werden soll.

Inhalt:

Die ASFINAG wird durch Auslagerung ihrer Kreditverpflichtungen für die Hochbau- und Schieneninfrastrukturmaßnahmen mit Wirkung vom 1. Jänner 1997 entlastet. Der Bund bringt seine Mehrheitsanteile an den Bundesstraßengesellschaften Alpen Straßen AG und ÖSAG als Sacheinlage in die ASFINAG ein. Es entsteht ein Konzern ASFINAG – Alpen Straßen AG – ÖSAG. Hinsichtlich der Länderanteile an Alpen Straßen AG und ÖSAG treten keine Änderungen ein.

Der Unternehmensgegenstand der ASFINAG wird dahingehend geändert, daß er Finanzierung, Planung, Bau und Erhaltung des mautpflichtigen Bundesstraßennetzes, die Einhebung von Mauten und Benützungsentgelten sowie die Bedienung der bestehenden Verbindlichkeiten der ASFINAG aus dem Straßenbau umfaßt. Diese Aufzählung und Zuordnung umfaßt den gesamten Geschäftsbereich und alle Aufgaben des Straßenbaues.

Der ASFINAG wird von Seite des Bundes mit privatrechtlichem Fruchtgenußvertrag das Recht der Fruchtnießung an den Bundesstraßen A und S sowie den Bundesstraßen B – soweit diese bemaute werden – übertragen. Die Mauten und Benützunggebühren werden in Hinkunft in Namen und auf Rechnung der ASFINAG eingehoben. Das Entgelt für die Einräumung des Fruchtgenusses auf die Dauer von mindestens 50 Jahren beträgt rund 78 Milliarden Schilling. Die Begleichung des Kaufpreises erfolgt durch Gegenverrechnung mit der Forderung der ASFINAG gegen den Bund aus dem Titel Straßenbau.

Alternative:

In Anbetracht der Dringlichkeit des Gesetzesvorhabens und der Zielsetzung, eine Organisationsstruktur

zu schaffen, die den Anforderungen der Konvergenzkriterien genügt, wird keine Alternative gesehen.

Besonderer Teil

Parlamentarische Behandlung:

Das Infrastrukturfinanzierungsgesetz enthält zum Teil Verfügungen über Bundesvermögen, die dem Einspruchsrecht des Bundesrates nicht unterliegen. Es handelt sich hierbei um Art. I § 1, § 2, § 5, § 7, § 9 und § 11, Art. II Z 3 und Z 4, Art. III Z 1, Art. IV und Art. V Z 2.

.....

AB 828 zu Art I – im Wesentlichen gleichlautend zur RV 689; kleine Änderungen nahm der **Bautenausschuss** in § 8 vor, zudem **fügte er einen § 12 neu ein:**

Artikel I

Zu Art. I § 1:

Mit dieser Bestimmung soll die ASFINAG zur Holdinggesellschaft für ASG und ÖSAG werden und mit diesen Gesellschaften einen Konzern bilden. Die Anteile des Bundes an ASG und ÖSAG gehen daher an die ASFINAG über, welche dadurch im Ausmaß dieser Anteile an den beiden Gesellschaften beteiligt wird.

Zu Art. I § 2:

Als finanzielle Basis der neuen ASFINAG und als Grundlage für die Berechtigung zur Mauteinhebung soll ihr der Bund durch Vertrag das Recht der Fruchtnießung (§§ 509 ff. ABGB) an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes sowie – darauf aufbauend – das Recht der Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung einräumen.

Zu Art. I § 3:

Diese Bestimmung setzt den Zeitpunkt des Erwerbes des Fruchtgenusses durch die ASFINAG fest und besagt weiters, daß das Fruchtgenußrecht nicht verbüchert werden soll. Es wird festgehalten, daß dieses Recht der Fruchtnießung ein nicht abnutzbares Wirtschaftsgut darstellt. Eine Abschreibung des Fruchtgenußrechtes würde dazu führen, daß der Bund aus dem Titel 1/642 unbare Aufwendungen in Höhe von zirka 1 600 Millionen Schilling jährlich abdecken und in dieser Höhe Einschränkungen bei den Bauausgaben vornehmen müßte.

Zu Art. I § 4:

Zur Durchführung der ihr übertragenen Aufgaben **muß die ASFINAG auch die Rechte und Pflichten des Bundes aus dem Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung übernehmen.** Diese ergeben sich insbesondere aus dem Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992, und dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, sowie den Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes. **Hoheitliche (behördliche) Aufgaben des Bundes im Bereich der Bundesstraßenverwaltung, die sich aus dem Bundesstraßengesetz ergeben (zB Ausnahmegewilligungen gemäß §§ 14 und 21 BStG), werden nicht übertragen.**

Zu Art. I § 5:

Der Kaufpreis für das Fruchtgenußrecht soll mit der Forderung der ASFINAG gegen den Bund, die laut Bilanz 1996 zirka 77,913 Milliarden Schilling beträgt, aufgerechnet werden. Die Forderung stammt aus der Aufnahme von Anleihen durch die ASFINAG für Bundesstraßenzwecke (Art. II § 6 Abs. 2 lit. a ASFINAG-Gesetz). Die Höhe des Kaufpreises setzt voraus, daß der Bund auf die Dauer von 50 Jahren auf die ordentliche Kündigung des Vertrages verzichtet.

Zu Art. I § 6:

Wie bereits zu Art. I § 2 ausgeführt, bildet die Einräumung des Fruchtgenußrechtes an die ASFINAG die Grundlage für die Berechtigung der ASFINAG zur Einhebung von Benützungsgebühren und Mauten. Entsprechend dem Wesen des Fruchtgenußvertrages erfolgt die Einhebung der Maut- und Benützungsgebühren durch die ASFINAG im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.

Zu Art. I § 7:

Die Bestimmung eröffnet dem Bund die Möglichkeit, auch das betriebsnotwendige Vermögen, soweit es nicht vom Fruchtgenuß erfaßte Straßenbestandteile (zB Tankstellen, Rechte an Raststätten) sind, als Sacheinlage einzubringen.

Zu Art. I § 8:

Zur erleichterten administrativen Abwicklung bezüglich der Rechte und Pflichten aus der Fruchtnießung wird gesetzlich normiert, daß die ASFINAG in die bisherigen Rechte und Pflichten des Bundes bezüglich der Liegenschaftsrechte eintritt. Der Rechtsübergang ist auf künftige Erwerbsvorgänge auszudehnen.

Zu Art. I § 9:

Gemäß § 513 ABGB ist der Fruchtnießler zur Erhaltung verpflichtet. **Die Verpflichtung des Bundes bezüglich der vom Fruchtgenuß umfaßten Strecken (Planung, Errichtung und Erhaltung) geht auf die ASFINAG über.** Die bereits auf Grund früherer Gesetze (zB ASFINAG-Gesetz) und zuletzt auf Grund der auf dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 basierenden Verordnung, betreffend die Übertragung von Bundesstraßenstrecken an die Bundesstraßengesellschaft, BGBl. Nr. 673/1996, erfolgte **Übertragung dieser Verpflichtungen vom Bund an Alpen Straßen Aktiengesellschaft und ÖSAG wird**

dahingehend abgeändert, daß die Übertragung nunmehr durch Gesetz an die ASFINAG erfolgt. Die ASFINAG soll sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben der bestehenden Einrichtungen bedienen.

Zu Art. I § 10:

Hier wird auf die Erhaltung des Rechts des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten Rücksicht genommen, auf Bau und Erhaltung des Straßennetzes auch weiterhin grundlegenden Einfluß zu nehmen.

Zu Art. I § 11:

Diese Bestimmung schafft die Grundlage für den Liegenschaftserwerb, den die ASFINAG zur Erfüllung ihrer Aufgaben am hochrangigen Bundesstraßennetz durchführen müssen. Die ASFINAG hat diese Grundflächen für den Bund zu erwerben, da die Bundesstraßen des hochrangigen Netzes im Eigentum des Bundes bleiben sollen. Der Aufwand ist zunächst vom Bund zu tragen und dem Bund sodann gleichzeitig mit dem Erwerb des Fruchtgenüßrechtes durch die ASFINAG von dieser zu ersetzen. Das Fruchtgenüßrecht ist jedoch nicht grundbücherlich sicherzustellen, daher der Hinweis auf § 481 ABGB. Liegenschaften des Bundes, welche die ASFINAG für ihre Aufgaben benötigt, sind ihr zur Verfügung zu stellen. In Enteignungs- und sonstigen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren vertritt der ASFINAG-Konzern den Bund.

Zu Art. I § 12:

Es ist vorgesehen, daß die Länder die bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung von ihnen am Mautstreckennetz erfüllten Aufgaben weiterhin im Rahmen eines Werkvertrages besorgen, **der zwischen ihnen und der ASFINAG zu schließen sein wird.** Die vorgesehene Ausnahmeregelung entspricht der Bestimmung des § 6 Abs. 6 BIG-Gesetz. Es ist davon auszugehen, daß die Länder bei Erfüllung ihrer im Werkvertrag übernommenen Aufgaben **nicht zu Erwerbszwecken** tätig werden.

Zu Art. I § 13:

Die alleinige Vollziehungskompetenz des Bundesministers für Finanzen zu Art. I § 1 ergibt sich aus dessen Zuständigkeit für Verfügungen über Bundesvermögen gemäß § 64 BHG; die alleinige Vollziehungskompetenz des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten zu Art. I § 10 ergibt sich aus dem Umstand, daß die ASFINAG nunmehr von einer reinen **Finanzierungsgesellschaft zu einer Bundesstraßenplanungs- und -baugesellschaft werden soll** (siehe dazu auch die vorgesehene Novellierung des Bundesministerengesetzes durch Artikel VI des vorliegenden Gesetzentwurfes).

Zu Art. I § 14:

Die Rückwirkung ist vorzusehen, um die Entlastung des Bundeshaushalts bereits für das gesamte Haushaltsjahr 1997 zu ermöglichen. Die Rückwirkung entspricht der üblichen handelsrechtlichen Regelung bei Umgründungen.

DA 1983 – Dez 1997 – Verbindlicherklärung der RVS 3.02: Diese erfolgt mit Ausnahme von Kapitel 6.3.2 „Kriterien für Lärmschutz, Straßenplanung“ – Kapitel 6.3.2 würde – soweit beurteilbar - einen differenzierenderen Zugang vorsehen, ab wann Lärminderungsplanung einzusetzen hat; enthält eine Verschlechterung, die der mit dem Erlass von März 1996 eingeschlagenen Linie entspricht

DA 1983 – 1998 - Rechenverfahren RVS 3.02, Testbeispiele

DA 1999: - hebt alle vorangegangenen DA auf; auch hier wird § 7a Abs 3 BStG ausdrücklich nirgendwo angesprochen; allenfalls könnte man Kap 8. dahingehend auslegen, dass hier eine Zustimmung des BMWA erforderlich sei

- 1.0 – „...Kriterien für geplante Straßen können längsten 3a nach Verkehrsfreigabe angewandt werden (wenn deren Realisierung spätestens 7a nach Verkehrsfreigabe abgeschlossen ist)“
- **2.0 – Für geplante Straßen ist die Verkehrsprognose ausschlaggebend, bei bestehenden Straßen wird die Lärmbelastung offenbar nur mehr anhand der Ist-Zahlen berechnet!**
- 3.0 - sieht für besonders ruhige Gebäude mit einem Grundgeräuschpegel von weniger als 40/50 ein Schutzziel von 45/55 vor.
- 4.0 – DA nennt – wie die DA 1983 – nur straßenseitige Maßnahmen (LS-Wände, LS-Wälle, Grünverbauung und Kombinationen daraus) oder objektseitige Maßnahmen (Lärmschutzfenster) und legt das Wirtschaftlichkeitskriterium fest
- 4.2. – Fundierungen für LS-Wände sind so auszulegen, dass nachträgliche Erhöhungen um 1,5m möglich sind
- 6.0 – regelt die Ermächtigung für die LH; diese umfasst jedenfalls nicht Fälle der Grundstückseinlöse
- 8.0 – Sonderfälle des Lärmschutzes bedürfen im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes der Zustimmung des BMWA, wenn die Kriterien des Punkt 4. nicht oder teilweise nicht erfüllt werden und wenn der Ermächtigungsrahmen gem Punkt 6. überschritten wird
- **§ 7a Abs 3 BStG wird ausdrücklich nirgendwo angesprochen**

BSStG-Nov BGBl 142/2000: das „BudgetbegleitG 2001“ enthält in Art 82 und 83 Änderung des ASFINAG-Gesetzes und des Bundesstraßengesetzes 1971.

Mit der Einfügung von **Art IX ASFINAG-Gesetz** wird die ASFINAG für weitere Straßenzüge **nach dem Vorbild des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997** zuständig, und zwar für den Fall, dass dort keine Bemaunung erfolgen soll ASFINAG hat alle Antrags- und Zustimmungsrechte des Bundes.

Zum neugeschaffenen § 34b BStG, mit dem ASFINAG hat *alle Antrags- und Zustimmungsrechte des Bundes* eingeräumt werden, äußert sich nur der AB 369: Aber auch hier erhellt sich nicht, was mit der Bestimmung bezweckt ist. Möglicherweise sollte damit nur die volle „Außenvertretungsbefugnis der ASFINAG“ deklariert werden; eine **Klärung der Frage, wem im Innenverhältnis – der ASFINAG oder den LH** im Wege der Auftragsverwaltung - **die Entscheidung über Grundstücksablösen aus Lärmschutzgründen gem § 7a Abs 3 zukommen soll**, kann man daraus wohl nicht ablesen

Artikel 82

Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 130/1997, wird wie folgt geändert:

3. Der bisherige Art. IX erhält die Bezeichnung „XI“, Art. IX und X lauten:

„Artikel IX

Herstellung, Erweiterung und Erhaltung von Bundesstraßen

§ 1. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ermächtigt, zur Gewährleistung einer einheitlichen Besorgung der Aufgaben hinsichtlich des hochrangigen Bundesstraßennetzes mit der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) Verträge über die Herstellung, Erweiterung und Erhaltung folgender Bundesstraßen im Umfang ihrer Beschreibung in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung abzuschließen,

sofern diese Bundesstraßen nicht nach den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201, in der jeweils geltenden Fassung für die Bemaunung vorgesehen sind:

- a) A 5 Nord Autobahn,
- b) B 61 Günser Straße,
- c) B 108 Felbertauern Straße,
- d) B 161 Paß Thurn Straße,
- e) B 178 Loferer Straße,
- f) B 179 Fernpass Straße,
- g) B 180 Reschen Straße,
- h) B 191 Liechtensteiner Straße,
- i) B 302 Wiener Nordrand Straße,
- j) B 303 Weinviertler Straße,
- k) B 304 Stockerauer Straße,
- l) B 305 Wiener Nordostrand Straße,
- m) B 307 Parndorfer Straße,
- n) B 308 Klingenbacher Straße,
- o) B 309 Steyrer Straße,
- p) B 310 Mühlviertler Straße,
- q) B 311 Pinzgauer Straße,
- r) B 317 Friesacher Straße,
- s) B 319 Fürstenfelder Straße,
- t) B 320 Ennstal Straße.

§ 2. Der Vertrag hat

a) vorzusehen, dass die ASFINAG die **Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a** des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung **zu übernehmen hat und**

den Bund diesbezüglich schad- und klaglos zu halten hat.

b) dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Recht einzuräumen, der ASFINAG **Zielvorgaben** zu setzen und eine **Kontrolle** hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaft einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen, wobei insbesondere vorzulegen ist, dass dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie **die Erlassung der für die technische Durchführung anzuwendenden Vorschriften vorbehalten bleibt** und ihm zur Abstimmung rechtzeitig im vorhinein **Finanzpläne** zur Ermittlung des Finanzbedarfs gemäß § 3 vorgelegt werden,

c) die ASFINAG zu verpflichten, die Bundesländer nach den Erfordernissen einer wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Gebarung mit der Erfüllung von im Vertrag übertragenen Aufgaben zu betrauen, und

d) die ASFINAG zu verpflichten, die im Vertrag übertragenen Aufgaben von jenen gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113, in der jeweils geltenden Fassung mit der Einräumung des Fruchtgenussrechtes verbundenen Aufgaben gesondert zu verrechnen.

§ 3. Der Bund hat die Tätigkeiten der ASFINAG im Zusammenhang mit der Erfüllung der im Vertrag übertragenen Aufgaben abzugelten.

§ 4. Auf Aufträge gemäß §§ 1 und 2 lit. c ist das Bundesvergabegesetz 1997 nicht anzuwenden.

§ 5. Die ASFINAG und die gemäß § 2 lit. c betrauten Bundesländer müssen die zur Durchführung ihrer Aufgaben nach der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194/1994, und dem Ziviltechnikergesetz 1993, BGBl. Nr. 156/1994, jeweils in der geltenden Fassung, erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise bis zum Ablauf der Frist gemäß § 12 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113, in der jeweils geltenden Fassung nicht erbringen.

Artikel X

Übertragung von Liegenschaften an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, das Eigentum an Liegenschaften, an denen ein Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113, in der jeweils geltenden Fassung besteht, entgeltlich der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft unter Anrechnung des von ihr geleisteten Fruchtgenussentgeltes vertraglich zu übertragen, sofern es sich nicht um unmittelbar dem Verkehr dienende Flächen handelt. Diese Erwerbsvorgänge sind von der Grunderwerbsteuer befreit. Grundlage der Verbücherung sind vom Bundesminister für Finanzen auszustellende Amtsbestätigungen über die übertragenen Eigentumsrechte. Diese Amtsbestätigungen sind öffentliche Urkunden im Sinne des § 33 des Allgemeinen Grundbuchgesetzes 1955, BGBl. Nr. 39/1955, in der jeweils geltenden Fassung, auf Grund welcher die Einverleibung ob der darin bezeichneten Objekte ohne Vorlage weiterer Urkunden stattfinden kann.“

4. Im neuen Art. XI § 2 wird vor der Wortfolge „im übrigen“ folgende Wortfolge eingefügt:

„hinsichtlich des Art. IX §§ 1 bis 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. IX § 4 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Art. IX § 5 der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit, hinsichtlich des Art. X der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie,“

Artikel 83

Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 182/1999, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 34a wird folgender § 34b samt Überschrift eingefügt:

„Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

§ 34b. Der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft stehen hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund Verträge gemäß Art. IX § 1 des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982, oder gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113, abgeschlossen hat, alle in diesem Bundesgesetz dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) eingeräumten Zustimmung- und Antragsrechte zu.“

RV 311 zu Art 82 und 83

Zum 11. Teil (Verkehr und Telekommunikation):

Zu Art. 82 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes):

Allgemeines:

Im ASFINAG-Gesetz werden die notwendigen gesetzlichen Vorkehrungen getroffen, insbesondere werden die übertragbaren Bundesstraßenstrecken angeführt und Mindestinhalte des Vertrages angegeben. Weiters wird dem Bund die Möglichkeit eingeräumt, das Eigentum an Liegenschaften an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu übertragen.

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Das höchst- und hochrangige Bundesstraßennetz wurde im Rahmen einer Überprüfung des hochrangigen Straßennetzes in Hinblick auf aktuelle und künftige verkehrs- und wirtschaftspolitische Anforderungen durch die Studie betreffend die „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ (GSD-Studie) festgestellt.

Die nunmehr zur Übertragung an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vorgesehenen Bundesstraßen betreffen verschiedene Kategorien von Bundesstraßen, eine Autobahn (A 5), die 1999 neu geschaffenen Bundesstraßen des Types B 300 und einfache Bundesstraßen B (zB B 61 Günser Straße). Die A 5 Nord Autobahn wurde in den Katalog der an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übertragbaren Strecken aufgenommen, da diese Autobahn andernfalls das einzige dem höchst- bzw. hochrangigen Straßennetz zuzuordnende Straßenstück wäre, das

in der Auftragsverwaltung des Landes verbliebe.

Wird eine zur Übertragung vorgesehene Bundesstraße gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 als fahrleistungsabhängig zu bemaute Strecke festgelegt, ist gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 der Fruchtgenussvertrag zwischen Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zu ergänzen. Auf eine solche Strecke sind dann die Festlegungen des Vertrages nicht mehr anzuwenden.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Eine Infrastruktur, die die aktuellen Ansprüche erfüllt und für zukünftige Erfordernisse vorbereitet ist, zählt zu den elementaren Voraussetzungen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort Österreich. In diesem Zusammenhang ist eine einheitliche Gestaltung nicht nur des Mautstraßennetzes, sondern aller hochrangigen Bundesstraßen sicherzustellen.

Finanzielle Auswirkungen:

Konkrete Angaben über die finanziellen Auswirkungen auf den Bund und die Länder können vor Abschluss des Vertrages nicht gemacht werden. Der Entwurf sieht aber jedenfalls vor, **dass die Länder von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit der Besorgung der von ihnen bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung wahrgenommenen Aufgaben betraut werden.**

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr zu Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“).

Zu Art. 82 Z 1 (Art. II § 1 des ASFINAG-Gesetzes):

Es erfolgt die Euro-Umstellung hinsichtlich des Mindestkapitals der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft.

Zu Art. 82 Z 2 (Art. II § 6 des ASFINAG-Gesetzes):

Diese Regelung dient der Klarstellung der Nichtanwendbarkeit des Bundesvergabegesetzes (vgl. Erläuterungen zu Z 3).

Zu Art. 82 Z 3 (Art. IX und X § 1 des ASFINAG-Gesetzes):

Im Zuge der Umgestaltung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch das Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 wurde sie als eine selbständige Gesellschaft konzipiert, der im Rahmen des Fruchtgenussrechtes eigene Einnahmen eröffnet wurden und die auch die aushaftenden Kredite im eigenen Namen übernommen hat. Die Erweiterung des mit dem Fruchtgenussvertrag übertragenen Aufgabenbereiches soll daher gemäß Art. IX § 1 im Wege eines Vertrages erfolgen. Art. IX § 2 legt die Mindestinhalte des Vertrages in Anlehnung an die im Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 getroffenen Bestimmungen fest.

Lit. c sieht die Beauftragung der Länder mit der Weiterführung der bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung wahrgenommenen Aufgaben im höchst- und hochrangigen Bundesstraßennetz im Rahmen zwischen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft und den Ländern abzuschließender Verträge vor. Dies ist notwendig, da die Länder auf Grund der ihr bisher übertragenen Aufgaben Personal und sonstige Ressourcen vorgehalten haben.

Lit. d sieht vor, dass die neuen Aufgaben von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gesondert und rechnerisch getrennt von ihren übrigen Tätigkeiten, die sie auf Grund des Fruchtgenussvertrages entfaltet, besorgt werden müssen. Eine Vermengung mit der Geschäftstätigkeit, die in Ausübung des zwischen Bund und der Gesellschaft abgeschlossenen Fruchtgenussvertrages erfolgt, könnte als ein Verstoß gegen die Wegekostenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft anzusehen sein, da in diesem Fall eine Wegekostenrechnung zur Festlegung der zulässigen Mauthöhen nicht möglich wäre.

Mit der Betrauung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit den Planungs-, Errichtungs- und Erhaltungsaufgaben der Bundesstraßen gemäß Art. IX § 1 ist die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch den Bund verbunden (Art. IX § 3). Es wird der Rahmen abgesteckt, wie die Regelung der Abgeltung der Gesellschaft im Vertrag zu erfolgen hat. Weiters wird der Mechanismus der vom Bund zu leistenden Zahlungen festgelegt, die sich auf Grund der mit dem Bund abgestimmten Finanzpläne ergeben.

Es besteht keine sachliche Rechtfertigung, die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

den Regelungen des Bundesvergabegesetzes zu unterstellen, wenn die Länder mit Aufgaben beauftragt werden sollen, die diese bisher schon im Rahmen der Auftragsverwaltung besorgt haben. Gemeinschaftsrechtlich ist es zulässig, von der Anwendung der vergaberechtlichen Regelungen bei öffentlichen Auftraggebern abzusehen, wenn ein Auftrag an einen anderen öffentlichen Auftraggeber erfolgen soll (Art. IX § 4).

Art. IX § 5 sieht vor, dass die für die Durchführung der übertragenen Aufgaben erforderlichen Befähigungen, Berechtigungen und Nachweise erst mit Ablauf der im ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 festgelegten Frist zu erbringen sind.

Art. X ermöglicht eine bessere Verwertung der im Bundeseigentum stehenden Grundflächen, die nicht unmittelbar als Verkehrsflächen benötigt werden.

Zu Art. 82 Z 5 (Art. XI § 2 des ASFINAG-Gesetzes):

In der Vollziehungsklausel werden die neu eingefügten Art. IX und X berücksichtigt.

AB 369 zu Art 82 und 83

Der von der Bundesregierung verfolgte Kurs der Budgetkonsolidierung erfordert budgetwirksame Änderungen einer Anzahl von Bundesgesetzen. Im Folgenden werden die Schwerpunkte der in der Regierungsvorlage vorgeschlagenen Gesetzesänderungen überblicksweise dargestellt:

.....

Zum 11. Teil (Verkehr und Telekommunikation):

Zu Art. 82 und 83 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes und des Bundesstraßengesetzes 1971):

Planung, Bau und Erhaltung eines Teiles des höchst- und hochrangigen Bundesstraßennetzes sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft mit Fruchtgenussvertrag übertragen worden. Die restlichen Strecken dieses Netzes werden weiterhin im Rahmen der Auftragsverwaltung von den Ländern verwaltet. Um eine einheitliche Besorgung der Aufgaben hinsichtlich des höchst- und hochrangigen Bundesstraßennetzes zu gewährleisten, sollen nunmehr Bundesstraßen im Umfang von zirka 920 Kilometern der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Abschluss eines Vertrages übertragen werden können. Die Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 betrifft die Einräumung von Zustimmungs- und Antragsrechten an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, wenn sie nach Abschluss des Vertrages mit der Besorgung von Aufgaben der Bundesstraßenverwaltung betraut ist, bei Abschluss des Fruchtgenussvertrages oder des Vertrages, mit dem sie mit der Besorgung von Aufgaben der Bundesstraßenverwaltung betraut wird.

.....

Zu Art. 82 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes):

Zu Art. IX § 1 ASFINAG-Gesetz:

Der Ausschuss geht davon aus, dass eine frühzeitige Einbindung der von den Übertragungen jeweils betroffenen Bundesländer in die Verhandlungen über die Inhalte der gemäß § 2 lit. c erforderlichen Verträge erfolgt. Damit wird jener Vorgangsweise entsprochen, die bei Übertragung des Fruchtgenussrechtes im Rahmen des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes 1997 gepflogen wurde.

.....

Dem vom Ausschuss angenommenen Abänderungsantrag der Abgeordneten Dipl.-Kfm. Dr. Günter Stummvoll und Mag. Gilbert Trattner war folgende Begründung beigegeben:

Zu Art. 82 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes 1996):

Die Novellierungsanordnungen werden zusammengefasst.

Zu Art. IX § 1:

Die Zielsetzung der Gesetzesmaßnahme wird damit festgeschrieben.

Zu Art. IX, § 2 lit. d:

§ 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 sieht keine Aufgabenübertragung vor, sondern lediglich die Übertragung des Rechtes der Fruchtnießung mit der Aufgaben hinsichtlich der Mautstrecken verbunden sind.

Zu Art. IX § 3:

Die im ersten Satz getroffene Bestimmung ist ausreichend und wird die Überweisung der Finanzmittel dem Vertrag zwischen Bund und ASFINAG vorzubehalten sein.

Zu Art. IX § 5:

Es handelt sich um die Korrektur eines Redaktionsversehens.

Zu Art. X:

Nach den Bestimmungen des BHG obliegt grundsätzlich dem Bundesminister für Finanzen die Verfügung über Bundesvermögen. Weiters wird klargestellt, dass die Übertragung von Liegenschaften an die ASFINAG nur vertraglich erfolgen soll.

VO BGBl. II Nr. 137/2002 – Mit Wirkung von 31.3.2002 verordnet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ... die **Aufhebung** der Verordnung BGBl 131/1963 des Bundesministers für Handel und Wiederaufbau, mit der die **Besorgung der Geschäfte der Bundesstraßenverwaltung dem Landeshauptmann übertragen wird. Ab nun betraut die ASFINAG den LH per Werkvertrag - diese Verträge werden endgültig 2006 beendet.**

BStG-Nov BGBl 50/2002: das „Bundesstraßen-Übertragungsgesetz“ enthält in Art IV eine Novelle des BStG, die mit 1.4.2002 in Kraft tritt: Die Änderung in § 34b ist offenbar nur eine klarstellende – so wie schon bei der Novelle 2000 wird man eine **Klärung der Frage, wem im Innenverhältnis – der ASFINAG oder dem LH** im Wege der Auftragsverwaltung - **die Entscheidung über Grundstücksablösen aus Lärmschutzgründen gemäß § 7a Abs 3 zukommen soll**, daraus wohl nicht ablesen können; eine Klärung wäre nur mit Blick auf die abgeschlossenen Verträge möglich

26. § 34b samt Überschrift lautet:

„§ 34b. Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund den Fruchtgenussvertrag gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. I, abgeschlossen hat, kommen

der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft **alle Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) nach diesem Bundesgesetz zu.**“

IA 599 allgemein und speziell zu Art IV

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ist die Gesetzgebung und Vollziehung im Bereich der Bundesstraßen Aufgabe des Bundes. Die gesetzliche Grundlage bildet das Bundesstraßengesetz 1971. Im § 2 des Bundesstraßengesetzes wird eine Unterteilung in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), S (Bundesschnellstraßen) und B vorgenommen. Die Bundesstraßen A und S sowie einige Bundesstraßen B werden als Mautstrecken durch die ASFINAG betreut, mit der Verwaltung der restlichen Bundesstraßen sind gemäß einer Verordnung auf Grundlage des Art. 104 Abs. 2 B-VG (Auftragsverwaltung) die Landeshauptmänner betraut. Behördenverfahren nach dem Bundesstraßengesetz werden vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt.

Diese Zersplitterung von Aufgaben auf mehrere Ebenen führt tendenziell zu suboptimalen Verhältnissen. Bund und Länder haben sich daher nach langen Verhandlungen darauf geeinigt, alle Bundesstraßen B in die vollständige Verantwortung der Länder zu übertragen. Behördenverfahren für diese Straßen werden in Zukunft von den Landesstraßenbehörden durchgeführt werden. Die verbleibenden Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen werden als Mautstraßen von der ASFINAG betreut. Diesbezügliche Behördenverfahren werden weiterhin vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt werden.

Diese Reform ist ein wichtiges Signal für den Föderalismus und bringt mehr Entscheidungsspielraum bei Infrastrukturmaßnahmen für die Länder. Sie ermöglicht eine flexiblere, raschere und nach regionalen Bedürfnissen abgestimmte Umsetzung von Straßenbauprojekten. Damit wird ein wesentliches Ergebnis der Beratungen zwischen dem Bund und den Ländern im Rahmen der Verwaltungsreform realisiert.

Finanzielle Auswirkungen:

Den Ländern entsteht durch diese zusätzlichen Aufgaben ein Mehraufwand, der durch einen Zweckzuschuss des

Bundes in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mitteln berücksichtigt wird.

Eines der Ziele der Übertragung der Bundesstraßen B auf die Länder ist es, die Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung auf einer Ebene zusammenzuführen. Um die damit verbundenen positiven Anreize für einen wirtschaftlichen Einsatz der Mittel nicht zu konterkarieren, umfasst die Zweckbindung des neuen Zweckzuschusses generell die "Finanzierung von Straßen", also nicht nur der übertragenen Bundesstraßen B.

Zu Art. 4 Z 26:

Der mit Artikel 7 Z 1 vorgesehene Entfall des Art. IX des ASFINAG-Gesetzes wird berücksichtigt. Es wird klargestellt, dass der ASFINAG hinsichtlich jener Bundesstraßen, an denen ihr das Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 eingeräumt wurde, nicht nur die Zustimmung- und Antragsrechte des Bundes zukommen sollen, sondern alle Rechte und Pflichten nach den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971. Der Erwerb von Grundflächen und dinglichen Rechten durch die ASFINAG, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind, erfolgt weiterhin im Auftrag und im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung).

BStG-Nov BGBl 154/2004: bringt Genehmigung von Bundesstraßen per Bescheid!!

1. § 4 Abs. 1 bis 5 samt Überschrift lauten:

„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen

§ 4. (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch **Bescheid** zu bestimmen.

(2) Jedenfalls keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art sind: Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder Umlegungen, die durch Katastrophenfälle oder Brückenneubauten bedingt werden, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen. Die Errichtung von sonstigen Betrieben gemäß § 27, die Zulegung weiterer Fahrstreifen und Änderungen der Nivelette, die nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, sind auch keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art.

(3) Werden Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, so kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Auflassung dieser Straßenteile als Bundesstraße durch Bescheid verfügen. § 1 Abs. 3, letzter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszwecken dienen, sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung). Vor Erlassung eines Bescheides sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Bescheide nach Abs. 1 und 3 sind in den berührten Gemeinden und beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes zur Einsicht aufzubewahren.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Äußerung in einer berührten Gemeinde einbringen. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln.“

2. In § 4 entfallen die Abs. 6 bis 8.

3. Der bisherige Abs. 9 erhält die Bezeichnung Abs. 6.

4. In § 7a Abs. 1 entfällt der letzte Satz.

AB 758 (=Selbständiger Antrag des UA in Hinblick auf die UVP-G-Novelle 2004)

Zu § 7a Abs.1:

Im Hinblick auf die Parteistellung der betroffenen Nachbarn im UVP-Verfahren, die wegen der Verpflichtungen aus der Aarhus-Konvention und der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie normiert wurde, ist auch das BStG anzupassen.

Anm: In § 7a Abs 1 entfällt dadurch die Wortfolge: „*Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.*“ **Ob dadurch für Lärm von bestehenden Straßen Parteidrechte geschaffen wurden, wäre spannend eingehender erörtert zu werden.** Denn die parallele UVP-G Novelle gestand im neuen §

24h Abs 8 UVP-G ja den Lärmbetroffenen Parteirechte zu. Zu den sieht das UVP-G nur eine sehr eingeschränkte Nachkontrolle vor; so ist das Vorhaben“ *spätestens fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe daraufhin zu überprüfen, ob die Genehmigungsbescheide eingehalten werden und ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen.*“ **Unzumutbare Lärmzunahmen, die erst nach Ablauf des ursprünglichen 10-jährigen Prognosezeitraumes eingetreten sind, können so gar nicht festgestellt werden.**

Dennoch bleiben natürlich erhebliche Zweifel: Dem Gesetzgeber schwebte wohl eher die Beibehaltung des bisherigen Regimes vor, zumal die UVP-G-Novelle den der Gewerbeordnung nachgebildeten Belästigungsschutz für Straßenanrainer (in Abs. 1 Z 2 lit. c) ganz massiv relativiert, indem in Abs 2 normiert wird: „(2) Wird bei Straßenbauvorhaben (§ 23a und Anhang 1 Z 9) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvo-raussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.“

Außerdem hat die nachfolgende BStG-Novelle 2006 in diesem Punkt ohnehin wieder die alte Rechtslage hergestellt (und vermutlich den legislatischen Überschwang von 2004 in dieser Hinsicht korrigiert). Schwerpunkt dieser BStG-Novelle sollte ja generell der 2004 offenbar unerledigt gebliebener Regelungsbedarf sein (s.u.).

BStG-Novelle vom 9.Mai 2006: § 4-Bescheide sollen auch Auflagen (z.B. zum Lärmschutz?) enthalten; § 7 und 7a wurden neu gestaltet - Objektiver und Subjektiver Nachbarschutz werden eingeführt;

§ 7a Abs 3 (aus 1983) ist in etwas veränderter Form einschließlich der Anpassung 1986 in den neugestalteten § 7 (objektiver Nachbarschutz) als Abs 5 verschoben worden – während eine Einlöse bisher voraussetzte, dass die Benützung des auf den Grundstück befindlichen Gebäu-des unzumutbar beeinträchtigt sein musste, ist ab sofort gefordert, dass die Benützung des Grundstücks unzumutbar beeinträchtigt sein muss; das verbessert deutlich den Schutz, indem auch die bisherige Freiraumnutzung in Betracht zu ziehen ist;

mit § 7a neu ist der Gesundheitsschutz **erstmal**s als subjektives öffentliches Recht anerkannt worden, allerdings beschränkt auf die Bestimmung des Straßenverlaufs; zudem wurde der Belästigungsschutz bewusst ausgeklammert, was den Anwendungsbereich der Bestimmung drastisch reduziert; **auf die Einlösung von Grundstücken aus Gesundheitsschutzgründen besteht weiterhin kein subjektives Recht; eine erfolgreiche Geltendmachung ist nur beim Neubau möglich!!!**

7. An den Text des § 4 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

A. „**Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden.** Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.“

11. Die Überschrift zu § 7 lautet:

„II. Planung, Bau und Erhaltung

Grundsätze und objektiver Nachbarschutz“

12. In § 7 werden nach Abs. 2 folgende Absätze 3, 4, 5, 6 und 7 angefügt:

„(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die **Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes** bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. **Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.**

(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 **kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können** mit Zustimmung des Eigentümers **Grundstücke** oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, **eingelöst werden, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benutzung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird.** Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(6) Im Falle, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.

(7) Durch diese Bestimmungen werden **keine subjektiven Rechte** begründet.“

13. § 7a samt Überschrift lautet:

„Subjektiver Nachbarschutz

§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

- a) dass das **Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet** werden und
- b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

(2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

(3) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(4) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a, zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, **wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst.** Subjektive Rechte gemäß Abs. 1 lit. b können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17ff) eingeschränkt werden.“

RV 1333 insbesondere zu § 7 und 7a:

Probleme:

Aufgrund der Bundesstraßengesetznovelle 2004 erfolgt die Festlegung des Straßenverlaufes einer Bundesstraßentrasse nicht mehr durch Verordnung, sondern durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. **Die Bestimmungen über den Nachbarschutz stellen noch auf das Verordnungserlassungsverfahren ab, in dem die Nachbarrechte teilweise sehr unklar geregelt sind.**
.....

Lösungen:

Um die Durchführung von Bescheidverfahren zu erleichtern, **wird der Nachbarbegriff definiert und es werden die subjektiven Nachbarrechte geregelt.** Weiters wird festgelegt,

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt mehrere Zielsetzungen:**

Mit der Novellierung des Bundesstraßengesetzes 1971 durch BGBl. I Nr. 154/2004 wurde eine Anpassung an das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 vorgenommen und die bisherige Trassenverordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes einer Bundesstraße durch einen Bescheid ersetzt.

Daraus resultiert ein Regelungsbedarf verfahrensrechtlicher Fragen und der Nachbarrechte. In dieser Hinsicht wird im vorliegenden Entwurf die verfahrensvereinfachende Neuregelung bezüglich des Einbringens von Stellungnahmen und Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie anstatt wie bisher bei der Standortgemeinde getroffen. Es erfolgt eine klare Regelung des Nachbarbegriffs mit einer Differenzierung zwischen objektivem und subjektivem, die Parteilstellung begründenden Nachbarschutz.

Weiters

Zu Z 11 (Überschrift zu § 7):

Da die unter Punkt II. enthaltenen Bestimmungen (insbesondere die Grundsätze des § 7) auch bereits für die Planung von Bundesstraßen verbindlich sind, ist die Überschrift des Punktes II. entsprechend zu ergänzen.

Zu Z 12 und 13 (§§ 7 und 7a):

Mit diesen beiden Bestimmungen erfolgt eine klare Regelung des Nachbarbegriffes. Im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage erfolgt eine Unterscheidung zwischen objektivem und subjektivem Nachbarschutz. Dadurch wird der Bürger besser über seine Rechte in den Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufes informiert und der Behörde eine strukturierte Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Nachbarn erleichtert. Im UVP-Verfahren kommen diese Bestimmungen zu denen des UVP-Gesetzes (insbesondere §§ 19 und 24h) hinzu, bei nicht UVP-pflichtigen Vorhaben gelten sie alleine. Die Grundsätze für Planung, Bau und Erhaltung, die wie bisher in Abs. 1 niedergelegt sind, können durch Verordnungen, Dienstweisungen und Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr näher ausgeführt werden. Diese können neben anderen Quellen den Stand der Technik darstellen. Hinzu kommen nun Grundsätze und Detailregelungen für den objektiven Nachbarschutz, wie sie bisher in § 7a Abs. 2 bis 5 geregelt waren. In Abs. 3 wird die grundsätzliche Anordnung getroffen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Aus diesem gesetzlichen Auftrag erwächst kein subjektives öffentliches Recht Dritter. Die Verpflichtung zum Nachbarschutz besteht auch dann, wenn ein Bundesstraßenvorhaben keinem Trassenfestlegungsverfahren gemäß § 4 zu unterziehen ist. Für die Beurteilung der Art der Nutzung und somit der Beeinträchtigungen der Nachbarn ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes, z.B. anlässlich der öffentlichen Auflage des Projektes (§ 4) oder des Planungsgebietes (§ 14) heranzuziehen, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. Die Bestimmungen des bisherigen § 7a Abs. 2 bis 5 sind nunmehr in angepasster Form als Abs. 4 bis 7 im neugefassten § 7 enthalten.

Hingegen werden durch den neugefassten § 7a den Nachbarn subjektive öffentliche Rechte eingeräumt. Der Begriff des Nachbarn und der Umfang der Rechte werden inhaltlich an das UVP-G 2000 angelehnt. Da es sich bei Bundesstraßenbauvorhaben um Vorhaben im öffentlichen Interesse handelt, können die subjektiven Rechte, abgesehen vom Gesundheitsschutz, eingeschränkte Wirkung entfalten.

DA 2006: - hebt pauschal die vorangegangene DA 1999 mit alle ihren Ergänzungen (welche dies sind, wird nicht genannt) auf; dem Vernehmen nach wurde mit der DA 2006 der bisher implizit über die Grenzwerte und Berechnungsverfahren gegebene Freiraumschutz deutlich zurückgeschraubt bis aufgegeben

- 3.0 – bestehende Bundesstraßen sind alle freigegebenen Straßen
Anm: damit ist festgelegt, dass ohne Übergangszeitraum nur mehr Maßnahmen für bestehende Straßen vorgesehen werden können
- 4.1. – bei der Ermittlung der maßgebenden Verkehrsbelastung ist ausschließlich auf die höchst zulässige Geschwindigkeit abzustellen, außer die mittlere gefahrene liegt offensichtlich darunter
Anm: ist insbesondere dort relevant, wo für Lkw eine Nachtbeschränkung für 60 km/h gilt und nicht eingehalten wird

- 4.2. – Die Ermittlung des Immissionsschallpegels bei bestehenden Straßen erfolgt idR durch Berechnung gemäß RVS 04.02.11 Punkt 5 (???)
- 5.0 – legt für neu zu errichtende Straßen keine Immissionsgrenzwerte mehr fest?!
Anm: weil das nun offenbar jetzt im Wege von Auflagen passiert?!
- 6.0. – sieht Pflicht der Lärmbetroffenen zur **Refundierung der Lärmschutzfensterförderung** vor, wenn nachträglich LS-Wände errichtet werden
- 7.0. – legt als **Prognosezeitraum 10 Jahre** fest; Richtwert für die Höhe von LS-Wänden beträgt 4m – nur in Ausnahmefällen bis 5,5m
- 7.1.2 – Sonderfälle mit Gesamtbaukosten über 1 Mio. € bedürfen der Zustimmung des BMVIT
Anm: – Grundstückseinlösen verursachen keine Baukosten – **soll damit implizit gesagt, dass Grundstückseinlösen überhaupt nicht möglich sind?** Oder ist dem Verfasser die diesbezügliche Bestimmung unbekannt? Oder soll das Thema bewusst aus der (für die Öffentlichkeit bestimmten?!) DA ausgespart werden?
- 8.0 – **Förderungsbeiträge für LS-Fenster können nur einmal in Anspruch genommen werden**
Anm: dies bedeutet, dass es keinen Schutz mehr gibt, wenn LS-Fenster u/o Lüfter erneuerungsbedürftig sind; die Formulierung ist aber so weit, dass sie **auch Fälle deckt, wo eine neue Verkehrsprognose eine Lärmzunahme ergibt, was gesetzwidrig sein dürfte!**
- **§ 7 Abs 5 BStG wird ausdrücklich oder implizit auch sonst nirgendwo angesprochen**

BStG-Nov BGBl 24/2010: § 4a regelt nun Genehmigungs- oder Anzeigepflicht oder bloße Publikationspflicht bei Änderungen des Vorhabens

5. Folgender § 4a samt Überschrift wird eingefügt:

„Änderung des Bescheides vor Verkehrsfreigabe

§ 4a. (1) Beabsichtigte Änderungen eines gemäß § 4 Abs. 1 genehmigten Vorhabens oder beabsichtigte Abweichungen von im Bescheid enthaltenen Nebenbestimmungen vor Verkehrsfreigabe des Bauvorhabens bedürfen einer Genehmigung gemäß § 4 Abs. 1, wenn dies zur Wahrung der in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen und Rechte erforderlich ist. Diese Genehmigung hat im Falle der Änderung des Vorhabens auch das bereits dem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 zugrunde liegende Vorhaben insoweit zu umfassen, als es wegen der Änderung zur Wahrung der in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a beschriebenen Grundsätze und Interessen erforderlich ist.

(2) Eine Genehmigung nach Abs. 1 ist dann zu erteilen, wenn die in den §§ 4 Abs. 1 und 7 umschriebenen Grundsätze eingehalten werden und die von der Änderung oder Abweichung betroffenen Nachbarn gemäß § 7a in ihren Rechten nicht nachteilig berührt werden oder diese den spezifischen Änderungen oder Abweichungen nachweislich zugestimmt haben. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat dabei das Ermittlungsverfahren insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf seine Zwecke notwendig ist.

(3) An die Stelle der Änderungsgenehmigung kann eine Anzeige des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie treten, wenn die Änderungen oder Abweichungen grundsätzlich genehmigungsfähig sind und voraussichtlich keine zusätzlichen Auflagen zum Schutz der genannten Interessen und Rechte erforderlich sind. Wenn die Voraussetzungen für eine Anzeige nicht gegeben sind, hat die Behörde die Durchführung der Änderungen oder Abweichungen binnen acht Wochen zu untersagen oder ein Genehmigungsverfahren einzuleiten. Über die Untersagung oder die Nichtuntersagung hat sie dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) schriftlich Mitteilung zu machen.

(4) Dem Genehmigungsantrag und der Anzeige sind die zur Beurteilung der gesetzlichen Voraussetzungen für die beabsichtigte Änderung oder Abweichung erforderlichen Unterlagen anzuschließen.

(5) Angezeigte Änderungen dürfen nach Einlangen der Anzeige bei der Behörde vorgenommen werden, wenn dies aus Gründen der Gefahr im Verzug erforderlich ist. Andere angezeigte Änderun-

gen, für die ein Genehmigungsverfahren nicht eingeleitet wurde und die nicht untersagt wurden, dürfen nach Verstreichen von 8 Wochen oder, falls dieser Zeitpunkt früher liegt, nach Einlangen der Nichtuntersagung beim Bund (Bundesstraßenverwaltung) vorgenommen werden.

(6) Nicht der Anzeigepflicht unterliegen Änderungen, welche immissionsneutrale Änderungen zur Anpassung an den Stand der Technik oder immissionsneutrale Änderungen der technischen Ausführung oder der Herstellung darstellen, wenn die in den §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a umschriebenen Interessen nicht nachteilig berührt werden. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat über das Vorliegen einer der oben angeführten Voraussetzungen eine im Rahmen seiner Befugnis ausgestellte Bestätigung eines Ziviltechnikers oder Ingenieurbüros einzuholen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

(7) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat die Bevölkerung von anzeigepflichtigen Änderungen (Abs. 3) sowie von anzeigefreien Änderungen (Abs. 6) im Vorhinein durch Anschlag an den Amtstafeln der von der Änderung betroffenen Standortgemeinden zu informieren. Angrenzende Grundeigentümer im Sinne des § 7a sind nach Möglichkeit schriftlich zu informieren. Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.

(8) Die Absätze 1 bis 7 sind auf Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, durchgeführt worden ist, nicht anzuwenden.“

BSStG-Nov BGBl 62/2011: ua wird § 5a Sicherheitsmanagement eingeführt (~ Analogie zum Lärm-schutzmanagement)

BSStG-Nov BGBl 96/2013: Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassung zum BSStG

Annex II: Auszug/Beispiel aus der Rechtsprechung des Schweizer Bundesgerichts zur Entschädigungspflicht aufgrund von Verkehrslärm

1. In der Schweiz werden berechnete Abwehrrsprüche betroffener Nachbarn gegen übermäßige Verkehrsimmission, deren Durchsetzung die bestimmungsgemäße Nutzung der jeweiligen öffentlichen Werke und Anlagen (wie Straßen, Flughäfen, Eisenbahnen, militärische Anlagen etc.) vereiteln oder erschweren würde, im Rahmen eines formellen Enteignungsverfahrens mit Entschädigungsleistungen abgegolten. Vorausgesetzt ist jedoch, dass die vom Bundesgericht festgelegten Kriterien kumulativ erfüllt werden. Es sind dies: die Unvorhersehbarkeit und die Spezifität der Immissionen sowie die Schwere des Schadens.

Anschaulich zeigt vieles davon das Urteil des Bundesgerichts betreffend die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrsprüche im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Zürich (BGE 134 II 49) Das Bundesgericht äußert sich darin insbesondere zu den oben erwähnten Kriterien, zur Bemessung des Schadens, zur anwendbaren Schätzungsmethode sowie zur Höhe, Form und Verzinsung der Entschädigung.

2. Auszug aus dem Urteil BGE 134 II 49 (~ online zugänglich per Google-Suche oder unter www.bundesgericht.ch → Rechtsprechung → Rechtsprechung gratis → BGE (Leitentscheide) → Index BGE).

Urteilkopf

134 II 49

7. Auszug aus dem Urteil der I. öffentlich-rechtlichen Abteilung i.S. X., unique zurich airport Flughafen Zürich AG und Kanton Zürich gegen unique zurich airport Flughafen Zürich AG, Kanton Zürich und X. sowie Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10 (Verwaltungsgerichtsbeschwerde) 1E.15/2007 / 1E.16/2007 vom 8. Februar 2008

Regeste

Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche infolge Fluglärms sowie von Abwehrrechten gegen den direkten Überflug; Bemessung der Entschädigung.

VORGEHEN ZUR KLÄRUNG MASSGEBLICHER RECHTSFRAGEN.

Auswahl eines "leading case" aus 18 von der Schätzungskommission durchgeführten Verfahren zur Beantwortung prinzipieller Rechtsfragen (E. 2).

ÜBERFLUG BEI STARTS AB PISTE 16.

Zusammenfassung und Bestätigung der Rechtsprechung zum enteignungsrechtlichen Entschädigungsanspruch bei Überflügen. Definition des enteignungsrechtlich relevanten direkten Überflugs (E. 5-5.3). Im vorliegenden Fall direkter Eingriff ins Grundeigentum verneint (E. 5.5).

ENTSCHÄDIGUNGSPFLICHTIGE UNTERDRÜCKUNG VON NACHBARRECHTEN; UNVORHERSEHBARKEIT UND SPEZIALITÄT DER IMMISSIONEN SOWIE SCHWERE DES SCHADENS.

Für die Vorhersehbarkeit der Lärmeinwirkungen ist bei der Überbauung eines Grundstücks oder beim Ausbau eines bestehenden Gebäudes darauf abzustellen, ob der Werkvertrag vor dem 1. Januar 1961 abgeschlossen worden ist oder ob der Baubeginn in die Zeit vor diesem Datum fällt (E. 7).

Immissionen, die im Wesentlichen erst nach dem 1. Januar 1961 eingetreten sind, können dem Nachbarn bei der Beurteilung der Spezialität nicht als Lärmvorbelastung zur Last gelegt werden (E. 8).

Ein lärmbedingter Schaden tritt bei selbst genutzten Liegenschaften nicht erst beim Verkauf ein (E. 9) und wiegt nicht nur bei einer Entwertung der Liegenschaft um mindestens einen Drittel des Verkehrswertes schwer (E. 10). Auch eine Entwertung um 10 % kann einen schweren Schaden darstellen (E. 11).

BEMESSUNG DES SCHADENS.

Die nicht mit der Enteignung in Zusammenhang stehenden werterhöhenden oder -mindernden Auswirkungen des Werks, so auch der Standortvorteil der Flughafennähe, sind bei der Schadensermittlung völlig wegzudenken. Als Sondervorteil im Sinne von **Art. 22 EntG** fällt nur jener Nutzen in Betracht, der allein dem teilenteigneten Grundstück entsteht, nicht dagegen ein allgemeiner Vorteil, welcher der ganzen Nachbarschaft und damit auch den Nichtenteigneten zugutekommt (E. 12).

Künftige mögliche, aber am Schätzungsstichtag noch unsichere Entwicklungen der Lärmsituation sind bei der Entschädigungsbemessung nicht zu berücksichtigen (E. 13).

ANWENDBARE SCHÄTZUNGSMETHODE.

Ausgestaltung des von den Enteignern in das Verfahren eingebrachten, auf ökonomischen bzw. hedonischen Ansätzen beruhenden Modells "Minderwert Fluglärm" MIFLU (E. 17 und 18). Anwendbarkeit des einen hohen wissenschaftlichen Standard aufweisenden Modells zur Ermittlung des fluglärmbedingten Minderwertes von Einfamilienhäusern und Stockwerkeigentum (E. 18).

HÖHE, FORM UND VERZINSUNG DER ENTSCHÄDIGUNG.

Neue Festsetzung der Entwertung nach MIFLU-Berechnung (E. 19).

Periodisch zu entrichtende Entschädigungsleistungen sind nur für vorübergehende Enteignungen vorzusehen. Die Überprüfung und Neufestlegung einer Entschädigung nach einem bestimmten Zeitablauf ist unzulässig. Die fluglärmbedingte Entwertung ist durch Kapitalzahlung abzugelten (E. 20).

Verzinsung der Enteignungsentschädigung (E. 21).

ANMERKUNG DER ENTSCHÄDIGUNGSLEISTUNG IM GRUNDBUCH.

Frage, ob eine Anmerkung der Entschädigungsleistung im Grundbuch aufgrund einer Vereinbarung vorgenommen werden könnte, offengelassen. Keine gesetzliche Grundlage für eine entsprechende Anordnung (E. 22).

Sachverhalt ab Seite 53

BGE 134 II 49 S. 53

Im Juni 1999 ersuchte der Kanton Zürich als damaliger Flughafenhalter die Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10, um Eröffnung formeller Enteignungsverfahren zur Beurteilung der eingegangenen Entschädigungsforderungen für übermässige Fluglärm-Immissionen. Diese Forderungen betreffen unter anderem zahlreiche Grundstücke in Opfikon-Glattbrugg, die im Bereich der Abflugschneise der Piste 16 liegen. Am 25. Mai 2001 wurde die unique zurich airport Flughafen Zürich AG (im Folgenden: Flughafen Zürich AG) als neue Flughafenhalterin auf ihr Gesuch hin unter Zuerkennung der Parteistellung zum Verfahren beigelegt.

Der Kanton Zürich und die Flughafen Zürich AG erhoben in den Fällen von Opfikon-Glattbrugg als Enteigner die Einrede der Verjährung und verlangten, dass über diese Frage in einem Teilentscheid

BGE 134 II 49 S. 54

befunden werde. Die Verjährungseinrede wurde vom Präsidenten der Schätzungskommission am 11. Juni 2003 abgewiesen. Das Bundesgericht wies die von den Enteignern ergriffene Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit Urteil vom 27. Juni 2004 ebenfalls ab (**BGE 130 II 394**).

In der Folge bestimmten die Parteien und der Präsident der Schätzungskommission 18 Verfahren, die als sog. Pilotfälle vorweg behandelt werden sollten. Zu diesen gehört das Verfahren um die Einfamilienhaus-Parzelle Kat.-Nr. 3498 (GBBl. 2044 Opfikon), Grossackerstrasse 6, von X.

Die Einigungsverhandlungen der 18 ausgewählten Verfahren verliefen im November 2005 erfolglos. Nach Durchführung der Schätzungsverhandlung setzte die Eidgenössische Schätzungskommission, Kreis 10, in ihrem Entscheid vom 14. November 2006 die fluglärmbedingte Entwertung der Liegenschaft von X. auf 17,5 % bzw. Fr. 140'000.- fest, wobei die von den Flughafenhaltern übernommenen Kosten für die am Wohnhaus getroffenen Schallschutzmassnahmen in Höhe von Fr. 20'000.- anzurechnen seien. Die Kommission verpflichtete die beiden Enteigner, X. für die Enteignung der nachbarlichen Abwehrrechte infolge übermässiger Fluglärmwirkungen wie folgt zu entschädigen:

"1.1 mit einer jährlich wiederkehrenden Leistung von CHF 6'000.-, geschuldet je auf den 1. Januar jeden Kalenderjahres, erstmals am 1. Januar 1997, längstens aber bis Ende 2016;

1.2 die kumulierten Leistungen der bisher seit dem Stichtag des 1. Januar 1997 abgelaufenen 10 Jahre von CHF 60'000.-, sind gesamthaft innert 30 Tagen ab Rechtskraft dieses Entscheides zu bezahlen und zu den vom Bundesgericht verbindlich festgesetzten Zinssätzen gemäss Erwägung 6.6 zu verzinsen.

1.3 Die weiteren jährlichen Zahlungen von je CHF 6'000.- sind um die bis Ende 2006 aufgelaufenen Zinsen von CHF 2'347.80 auf insgesamt CHF 8'347.80 zu erhöhen und alsdann zu den ab 1. Januar 2007 geltenden Zinssätzen zu verzinsen."

Im Weiteren wurde u.a. bestimmt, dass die Minderwertsentschädigung nach Vorliegen des definitiven und rechtskräftigen Betriebsreglementes auf schriftliches Begehren einer der Parteien zu überprüfen, den neuen Verhältnissen anzupassen und allenfalls aufzuheben sei (Dispositiv-Ziffer 2).

Gegen diesen Entscheid haben beide Parteien Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben. Das Bundesgericht heisst die Beschwerde des

BGE 134 II 49 S. 55

Enteigneten teilweise gut. Die Beschwerde der Enteigner wird abgewiesen.

Erwägungen

Aus den Erwägungen:

2. Wie bereits erwähnt (siehe Sachverhalt), haben zahlreiche Eigentümer von Grundstücken in der Gemeinde Opfikon-Glattbrugg Entschädigungsforderungen für übermässige Fluglärm-Immissionen angemeldet (vgl. auch **BGE 130 II 394** Sachverhalt S. 398). Die Schätzungskommission hat daher im Einvernehmen mit den Parteien 18 Verfahren ausgewählt, um wegweisende Entscheide zu fällen, welche (nach altem Verfahrensrecht) allenfalls direkt dem Bundesgericht unterbreitet werden könnten. In diesen 18 Fällen geht es um Liegenschaften unterschiedlicher Natur, so um Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, Geschäftshäuser, öffentliche Gebäude, landwirtschaftliche Bauten und unüberbauten Boden. In all den Verfahren sind vor Bundesgericht prinzipielle Rechtsfragen aufgeworfen worden, welche - unabhängig von den besonderen Eigenschaften der einzelnen Grundstü-

cke - für die Anerkennung der Entschädigungspflicht überhaupt oder das Vorgehen bei der Entschädigungsfestsetzung massgebend sind. Es erscheint als zweckmässig, zunächst in einem Einzelfall über diese grundsätzlichen Fragen zu befinden. Dazu bietet sich der Entscheid der Schätzungskommission in Sachen der Liegenschaft X. an, gegen den beide Parteien Hauptbeschwerde erhoben haben. Dementsprechend sind die beiden Verwaltungsgerichtsbeschwerden, wie von den Enteignern beantragt, im gleichen Verfahren zu behandeln.

3. Die Parteien stellen verschiedene Beweisanträge und ersuchen insbesondere um Befragung von Experten oder um Beizug zusätzlicher Fachberichte wie auch um Vornahme eines Augenscheins. Solche weiteren Instruktionsmassnahmen sind jedoch, wie sich aus dem Folgenden ergibt, nicht erforderlich.

Entschädigung für Überflüge bei Starts ab Piste 16?

4.

.....

5.

.....

6. Die Schätzungskommission hat im vorliegenden Fall den Entschädigungsanspruch des Grundeigentümers für die Unterdrückung nachbarlicher Abwehrrechte bejaht, da die drei in der Rechtsprechung verlangten Voraussetzungen der Unvorhersehbarkeit der Lärmimmissionen, der sog. **Spezialität der Immissionen sowie der Schwere des immissionsbedingten Schadens erfüllt seien**. Die Enteigner bestreiten diesen Entschädigungsanspruch insoweit, als er einen Anbau betrifft, der erst nach dem 1. Januar 1961 - dem Stichtag für die Unvorhersehbarkeit der Immissionen - erstellt worden sei. Weiter machen die Enteigner geltend, dass die Voraussetzung der Spezialität der Immissionen, die bei Überschreitung der umweltschutzrechtlichen Immissionsgrenzwerte angenommen wird, nur vorübergehend erfüllt gewesen sei. Zwar sei bei der Liegenschaft des Enteigneten der

BGE 134 II 49 S. 62

für den Tag geltende Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe (ES) II gemäss Anhang 5 zur Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) auch heute noch überschritten. Für das Gemeindegebiet von Opfikon-Glattbrugg müsse jedoch angesichts der seit langem bestehenden Fluglärmvorbelastung enteignungsrechtlich der Immissionsgrenzwert für die ES III massgeblich sein. Da dieser Immissionsgrenzwert nur während weniger Jahre überschritten worden sei, liege bloss eine vorübergehende Beeinträchtigung vor, für welche keine Entschädigung geschuldet sei. Und schliesslich bringen die Enteigner vor, bei selbst genutzten lärmbelasteten Liegenschaften trete der Vermögensschaden erst im Falle des Verkaufes ein. Der beeinträchtigte Wohngenuss des Eigentümers stelle keinen abzugeltenden Schaden im (zivilrechtlichen) Rechtssinne dar. Im Weiteren könne in Fällen der Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrbefugnisse wegen übermässigen Lärms - infolge der Nähe und Verwandtschaft zur materiellen Enteignung - nur dann von einem schweren Schaden ausgegangen werden, wenn der Minderwert wegen Fluglärms einen Drittel des Verkehrswerts der Liegenschaft übersteigt.

7. Das Bundesgericht hat in **BGE 130 II 394** E. 12.1 S. 415 ausdrücklich bestätigt, dass die für die (Un-)Vorhersehbarkeit der Fluglärm-Immissionen massgebende Schwelle, die auf den 1. Januar 1961 gelegt worden ist (vgl. **BGE 121 II 317** E. 6 S. 333 ff.), auch für die durch den Abflugverkehr betroffenen Grundeigentümer in Opfikon-Glattbrugg gilt. Hat ein Anwohner sein Grundstück erst nach diesem Zeitpunkt anders als durch Erbgang erworben, gelten die Einwirkungen als vorhersehbar und kann kein Entschädigungsanspruch entstehen (vgl. **BGE 131 II 137** E. 2.1 S. 142 mit zahlreichen Hinweisen). Dies betrifft gemäss dem angefochtenen Entscheid auch Ausbauten und Nutzungserweiterungen, die nach diesem Datum vorgenommen worden sind und deshalb für die Schätzung unbeachtlich bleiben müssten (so auch Urteil E.22/1992 vom 24. Juni 1996, E. 3b, während in **BGE 121 II 317** E. 6c/aa S. 337 die Frage noch offengelassen worden ist; vgl. auch **BGE 110 Ib 43** E. 4 S. 50 und **BGE 111 Ib 233** E. 2a). Die Parteien stellen diese Betrachtungsweise nicht in Frage. Umstritten ist einzig, welches Stadium ein Bau oder ein nachträglicher Ausbau am 1. Januar 1961 erreicht haben müsse, damit die lärmbedingte Entwertung noch als unvorhersehbar gelten könne.

Nach dem Enteigneten wäre darauf abzustellen, ob vor dem massgebenden Datum bereits eine erkennbare Bauabsicht bestand und

BGE 134 II 49 S. 63

Aufwendungen für die Planung und Projektierung getätigt worden sind. Gemäss Auffassung der Enteigner kann weder der Zeitpunkt der Einreichung des Baugesuchs noch jener der Erteilung der Baubewilligung, sondern erst - als allerfrühester Zeitpunkt - der effektive Baubeginn massgebend sein. Sie weisen darauf hin, dass die Schätzungskommission in einem in den Pilotfällen getroffenen Entscheid (der nicht ans Bundesgericht weitergezogen wurde) sogar erst auf den Zeitpunkt der Rohbauvollendung abgestellt habe.

Das Bundesgericht hat sich mit der hier aufgeworfenen Frage der Planung und Erstellung einer Baute während der für die Vorhersehbarkeit kritischen Zeit noch nie befassen müssen. In **BGE 131 II 137** E. 2 S. 142 ff. wurde indes im Zusammenhang mit dem Kauf eines Grundstücks dargelegt, dass die aufgestellte Regel, wonach ab 1. Januar 1961 jedermann - und nicht bloss die Flughafen-Anwohner - die hohe Fluglärmbelastung um die Landesflughäfen kennen musste, allgemein gültig und streng zu beachten sei. Sie dürfe nicht im Einzelfall - je nach den gegebenen persönlichen oder tatsächlichen Verhältnissen - angepasst oder umgangen werden. Für die Beurteilung der Vorhersehbarkeit müsse daher beim (Ver-)Kauf eines Grundstücks der Zeitpunkt massgebend sein, in dem sich die Parteien der zivilrechtlichen Ordnung gemäss verbindlich und definitiv zur Übertragung des Grundstücks verpflichteten, also der Zeitpunkt der öffentlichen Beurkundung des Vertrages oder allenfalls des Übergangs des Eigentums bei der Eintragung ins Grundbuch. Dagegen könne es keine Rolle spielen, ob und wann die Parteien Vertragsverhandlungen aufgenommen, unverbindliche Abmachungen getroffen oder Abklärungen bei den Behörden vorgenommen hätten.

Aus diesen Erwägungen ist sinngemäss abzuleiten, dass die Unvorhersehbarkeit der fluglärmbedingten Beeinträchtigungen bei der Überbauung eines Grundstücks zu bejahen ist, wenn der Grundeigentümer schon vor dem 1. Januar 1961 Verbindlichkeiten eingegangen ist, von denen er sich nicht mehr oder nur noch unter beträchtlichen finanziellen Aufwendungen lösen kann. Solche Verbindlichkeiten entstehen aber nicht schon bei Vorbereitungshandlungen wie der Erteilung von Projektierungsaufträgen und der Einholung der Baubewilligung. Die damit verbundenen Kosten sind - verglichen etwa mit den Baukosten - nicht derart hoch, dass ein Verzicht auf die Realisierung des Projektes als unzumutbar erschiene. Die Baubewilligung verpflichtet den Baugesuchsteller auch nicht zur Ausführung des Vorhabens. Sind dagegen die Werkverträge einmal

BGE 134 II 49 S. 64

abgeschlossen und die Bauarbeiten aufgenommen, so wäre es unverhältnismässig, vom Grundeigentümer zu verlangen, die Verträge aufzulösen und den Bau im Hinblick auf die - ab 1. Januar 1961 als bekannt geltenden - Immissionsbelastungen einzustellen. Für die Vorhersehbarkeit der Lärmeinwirkungen ist demnach bei der Überbauung eines Grundstücks oder beim Ausbau eines bestehenden Gebäudes darauf abzustellen, ob der Werkvertrag vor dem 1. Januar 1961 abgeschlossen worden ist oder - falls sich dies nicht mehr eruieren lässt - ob der Baubeginn in die Zeit vor diesem Datum falle.

Der Enteignete hat dem Bundesgericht mit seiner Vernehmlassung zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Enteigner Dokumente vorgelegt, aus denen sich ergibt, dass der Werkvertrag für den Anbau auf dem Grundstück Grossackerstrasse 6 im Oktober 1960 abgeschlossen worden ist und auch die Bauarbeiten noch vor dem 1. Januar 1961 aufgenommen worden sind. Die Entschädigungspflicht ist somit im Lichte der Unvorhersehbarkeit der lärmbedingten Beeinträchtigungen auch hinsichtlich des Anbaus zu bejahen.

8. Nach Meinung der Enteigner ist bei der Beurteilung der Spezialität der Immissionen angesichts der Fluglärmvorbelastung der Gemeinde Opfikon-Glattbrugg für das ganze Gebiet enteignungsrechtlich vom Immissionsgrenzwert ES III auszugehen, also auch für jene Grundstücke, die nach kommunaler Planung der ES II zugewiesen sind. An sich ist nicht ausgeschlossen, bei der enteignungsrechtlichen Beurteilung der Lärmempfindlichkeit eines Gebietes andere Massstäbe anzulegen, als sie die kommunale Planungsbehörde angewendet hat. Einer Aufstufung steht hier jedoch gerade die enteignungsrechtliche Beurteilungsweise entgegen, die für die Abgeltung von Lärm sowohl die Spezialität der Immissionen als auch deren Unvorhersehbarkeit verlangt. Zwar sind diese Voraussetzungen grundsätzlich voneinander unabhängig zu beurteilen (vgl. **BGE 110 Ib 340** E. 2 S. 346), doch dürfen die einzelnen Anforderungen nicht derart umschrieben werden, dass sie zueinander in

Widerspruch treten. So darf zwar wie gesagt vorausgesetzt werden, dass der Nachbar eines Flughafens schon vor dem 1. Januar 1961 - als die Lärmbelastung noch nicht voraussehbar war - Eigentümer seines Grundstücks gewesen sei, damit überhaupt ein Entschädigungsanspruch entstehen kann. Dann aber können diesem Nachbarn die Immissionen, die im Wesentlichen erst nach dem 1. Januar 1961 eingetreten sind (vgl. im Einzelnen zum Betrieb der Piste 16/34: **BGE 130 II 394 E.** 12.3.1 S. 420), nicht im Rahmen der Beurteilung der Spezialität der Einwirkungen

BGE 134 II 49 S. 65

als Lärmvorbelastung angerechnet werden. Hat mit anderen Worten ein Grundeigentümer sein Grundstück seinerzeit an einem Ort erworben, an welchem nach damaligem Ortsgebrauch kein (übermässiger) Lärm bestand und auch nicht zu erwarten war, so kann ihm das öffentliche Unternehmen, das den Lärm selbst bewirkt, die nachträgliche Änderung des Ortsgebrauchs nicht zur Last legen. Bei der von den Enteignern geltend gemachten Lärmvorbelastung handelt es sich aus enteignungsrechtlicher Sicht vielmehr um Auswirkungen des Werkes selbst, die im Enteignungsfall bei der Entschädigungsbemessung ausser Acht zu lassen sind (**Art. 20 Abs. 3 EntG** [SR 711]). Dem Antrag der Enteigner um - enteignungsrechtliche - Höhereinstufung der der ES II zugewiesenen Grundstücke ist demnach nicht zu entsprechen.

9. Soweit die Enteigner vorbringen, ein lärmbedingter Schaden könne bei selbst genutzten Liegenschaften erst im Verkaufsfall eintreten, ist ihnen ebenfalls nicht zu folgen.

Dass Wohnliegenschaften durch übermässigen Lärm entwertet werden, entspricht allgemeiner Lebenserfahrung und ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung. Wie die Enteigner an anderer Stelle selbst darlegen, stellt die ruhige Lage gleich wie etwa die schöne Aussicht, die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr oder die Qualität der Baute eines der Elemente dar, die den Wert einer Liegenschaft ausmachen. Geht dieses Element verloren, nimmt der Markt- bzw. der Verkehrswert des Grundstücks ab und entsteht somit ein Schaden. Dass sich die Entwertung einer Liegenschaft bei Weiternutzung durch den bisherigen Eigentümer (noch) nicht in einem niedrigeren Verkaufspreis niederschlägt, ändert an der Werteinbusse nichts. Dem Grundeigentümer verbleibt nach dem Auftreten der übermässigen Lärmimmissionen nur noch ein Teil des früheren Marktwerts. Dieser Wertverlust ist, sofern der übermässige Lärm von einem mit dem Enteignungsrecht ausgestatteten Unternehmen ausgeht und auch die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind, nach **Art. 19 lit. b EntG** zu entschädigen, ohne dass die Entwertung durch einen Verkauf nachgewiesen werden müsste. Es gibt keinen Grund, den Eigentümer eines von ihm selbst genutzten Einfamilienhauses, der übermässige Fluglärmimmissionen zu dulden hat, im Hinblick auf den Nachweis des Schadens anders zu behandeln als andere Teilenteignete, so z.B. den Eigentümer einer von ihm selbst genutzten Wohnliegenschaft, welche mit einem Überleitungsservitut belastet wird (vgl. **BGE 129 II 420**).

BGE 134 II 49 S. 66

10. In Übernahme der Rechtsprechung zur materiellen Enteignung ist nach Auffassung der Enteigner nur dann von einem schweren Schaden auszugehen, wenn der Minderwert wegen Fluglärms ein Drittel des Verkehrswertes der betroffenen Liegenschaften übersteigt.

Die von den Enteignern in diesem Zusammenhang zitierten Entscheide zur materiellen Enteignung (Urteil A.115/1983 vom 14. Dezember 1983, publ. in: ZBI 85/1984 S. 366; Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom 21. Juni 2001 [VR2000.00001]) betreffen indes nicht Lärm- oder andere Immissionen, sondern die Umzonung bzw. Nichteinzonung von Grundstücken im Rahmen kommunaler Nutzungsplanung. Weiter ist in diesen Entscheiden nicht festgestellt worden, dass Wertebussen von Grundstücken von bis zu einem Drittel entschädigungslos hinzunehmen seien, sondern dass Bauverbote oder Baueinschränkungen, die nicht mehr als einen Drittel der Grundstücksfläche betreffen, noch in den Rahmen von hinzunehmenden öffentlichrechtlichen Eigentumsbeschränkungen fielen (vgl. auch **BGE 93 I 338 E.** 7 S. 342 ff. mit Hinweisen). Da auch eine bauverbotsbelastete Fläche noch einen Restwert aufweist, ist die Gesamtentwertung der Grundstücke in diesen Fällen geringer als ein Drittel. Im Übrigen ist insbesondere in **BGE 116 Ib 11** eingehend erläutert worden, weshalb die Unterdrückung der nachbarlichen Abwehrrechte gegenüber übermässigen, von einem öffentlichen Werk ausgehenden Lärmimmissionen den Bestimmungen über die formelle Enteignung und den in der Rechtsprechung aufgestellten speziellen Regeln folgt, und kann hier auf jene Erwägungen verwiesen werden. **Art. 16 EntG** schreibt aber, gleich wie **Art. 26 Abs. 2 BV**, im Falle der formellen Enteignung volle Entschädigung vor. Die Voraussetzung des schweren

Schadens darf deshalb keine allzu hohe Hürde bilden und lässt sich nur insoweit rechtfertigen, als der Grundsatz zum Tragen kommt, dass ein Entschädigungsanspruch nicht für jeden beliebigen hoheitlichen Eingriff und damit auch nicht für jede beliebige Beeinträchtigung durch den öffentlichen Verkehr entstehen kann.

11. Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist die Voraussetzung der Schwere des immissionsbedingten Schadens so zu verstehen, dass der Schaden eine gewisse Höhe oder einen gewissen Prozentsatz des Gesamtwertes einer Liegenschaft erreichen muss, damit eine Ersatzpflicht entsteht (vgl. **BGE 94 I 286** E. 9c S. 302; **BGE 110 Ib 340** E. 2 S. 347; **BGE 123 II 481** E. 7d S. 493; **BGE 130 II 394** E. 12.3 S. 419).

BGE 134 II 49 S. 67

Eine feste, allgemein gültige Grenzziehung ist in der Praxis ausgeschlossen worden. In **BGE 101 Ib 405** und **BGE 102 Ib 271** wurde immerhin anerkannt, dass auch eine Entwertung von 10 % einer Liegenschaft bereits einen schweren Schaden im enteignungsrechtlichen Sinn darstellen kann. Verschiedentlich sind denn auch in bundesgerichtlichen Verfahren, die Nationalstrassenlärm betrafen und durch Vergleich erledigt werden konnten, Minderwertsentschädigungen von klar weniger als einem Drittel des Verkehrswertes des (nicht lärmbelasteten) Grundstücks zugestanden worden. Es ist nicht ersichtlich, weshalb bei Fluglärm, der sich zumindest ebenso einschneidend auswirkt wie der Strassenlärm, die Schwere des Schadens strenger umschrieben werden sollte. Auch die in den letzten Jahrzehnten eingetretene starke Erhöhung der Immobilienpreise spricht nicht für eine Anhebung der (in Prozenten ausgedrückten) Schwelle des schweren Schadens.

Die Schätzungskommission hat im angefochtenen Entscheid ausgeführt, die Schwere des immissionsbedingten Schadens sei in jedem Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten Umstände in Prozenten des Verkehrswerts zu schätzen, den die betreffende Liegenschaft ohne die übermässigen Einwirkungen aufweisen würde. In der herkömmlichen Schätzungspraxis gelte aber seit jeher für Verkehrswertschätzungen ein Ermessensspielraum von plus/minus 10 %. Es würde daher als widersprüchlich und inkonsequent erscheinen, einen Schaden als schwer zu qualifizieren, der 10 % des geschätzten Verkehrswerts nicht erreicht. Das Erfordernis der Schwere des Schadens sei somit nur dann als erfüllt zu betrachten, wenn der Minderwert infolge Fluglärms 10 % des Verkehrswerts deutlich übersteige.

Der Schätzungskommission ist darin zuzustimmen, dass der lärmbedingte Minderwert - der Einfachheit und der Praktikabilität halber - üblicherweise in Prozenten des Verkehrswerts des lärmunbelasteten Grundstücks angegeben wird. Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass die Entschädigung nach den Regeln über die Teilenteignung zu bemessen ist. Der Grundeigentümer hat Anspruch auf Ersatz des Minderwertes, den sein Grundstück durch die dingliche Belastung erleidet, d.h. auf die Vergütung der Wertdifferenz, die sich zwischen dem Verkehrswert des unbelasteten Grundstücks und jenem des belasteten Grundstücks ergibt (vgl. **Art. 19 lit. b EntG**; **BGE 106 Ib 241** E. 3 S. 245; **BGE 122 II 337** E. 4c S. 343 mit Hinweisen). Der Minderwert bzw. die Entschädigung wäre somit richtigerweise nicht als prozentualer Anteil des Verkehrswertes des unbelasteten Grundstücks (oder

BGE 134 II 49 S. 68

des belasteten Grundstücks) zu bestimmen, sondern als Differenzbetrag zu ermitteln, der sich bei Gegenüberstellung der Verkehrswerte vor und nach der Lärmbelastung ergibt. Wird der Minderwert als Differenzbetrag verstanden und festgelegt, kommt dem Schätzungsermessen bei der Bestimmung des Verkehrswertes einer Liegenschaft nur wenig Bedeutung zu, wird doch eine höhere (oder tiefere) Schätzung des Verkehrswertes vor der Lärmbelastung auch eine höhere (oder tiefere) Schätzung des Verkehrswertes nach der Lärmbelastung nach sich ziehen. Die Differenz bleibt sich somit gleich. Das Vorliegen eines schweren Schadens kann daher bei einem Minderwert von 10 % nicht allein mit dem Hinweis auf das Schätzungsermessen verneint werden.

Abzüge bei der Bemessung des Schadens?

12. Die Enteigner verlangen, dass bei der Bestimmung der Minderwertsentschädigung die Vorteile, die der Flughafen Zürich für die in seinem Einflussbereich liegenden Nachbargrundstücke mit sich gebracht habe, angerechnet würden.

.....

13. Weiter bringen die Enteigner vor, dass sich die Höhe der Enteignungsentschädigung unter anderem nach dem Mass der Lärmbelästigung bestimme und in diesem Zusammenhang die bereits eingetretene sowie die künftige Lärmentlastung, die dank der technologischen Entwicklung möglich sei, berücksichtigt werden müsse.

.....

Dem Begehren um Vornahme eines entsprechenden standardisierten Abzugs von 20 % der Minderwertsentschädigung kann nicht entsprochen werden.

Anwendbare Schätzungsmethode

14. Die Schätzungskommission hat im vorliegenden Fall zur Bestimmung der Minderwertsentschädigung eine Berechnung unter Beizug der Lageklassenmethode angestellt, aber auch das Resultat, das sich bei Anwendung des neuen Schätzungsmodells MIFLU ergeben hat, mitberücksichtigt.

.....

15. Das Vorgehen der Schätzungskommission bei der Entschädigungsbemessung wird von beiden Parteien kritisiert.

.....

Die Kritik am Vorgehen der Schätzungskommission, insbesondere am Einsatz der Lageklassenmethode zur Ermittlung des fluglärmbedingten Minderwertes, erscheint teilweise als berechtigt.

.....

16.

.....

17.

.....

18. Die Kritik des Enteigneten an der Projektentwicklung und am MIFLU-Modell erweist sich, wie sich im Folgenden ergibt, als unbegründet.

.....

18.6 Zusammenfassend ist festzustellen, dass das MIFLU-Modell gemäss der Beurteilung durch die beiden beigezogenen Universitätsprofessoren, die auf dem hier fraglichen Gebiet als anerkannte Fachleute gelten, einen hohen wissenschaftlichen Standard erreicht und vertrauenswürdige Resultate liefert. Auf die Einholung weiterer Gutachten kann verzichtet werden. Die vom Enteigneten gegen das Modell erhobenen Einwendungen geben keinen Anlass, im vorliegenden Fall von der Anwendung des MIFLU-Verfahrens abzusehen.

BGE 134 II 49 S. 92

Höhe, Form und Verzinsung der Entschädigung

19. Darf nach dem Gesagten auf die Ergebnisse des Schätzungsmodells MIFLU abgestellt werden, so ist der angefochtene Entscheid insofern abzuändern, als die Schätzungskommission im vorliegenden Fall den nach MIFLU berechneten Minderwertsprozentsatz bei der Entschädigungsbemessung nur zur Hälfte berücksichtigt hat. Die Entwertung ist somit auf 20,2 % bzw. 20 % festzulegen. Dass ein anderes, ebenfalls als "Pilotfall" ausgewähltes Grundstück im Jahr 2001 offenbar mit grösserer Einbusse verkauft worden ist, vermag keine zusätzliche Erhöhung des Minderwertes zu rechtfertigen. Die Schätzungskommission hat in jenem Fall besondere Gründe für die Entwertung

genannt und die ursprünglich erhobene Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist in der Zwischenzeit zurückgezogen worden. Entgegen der Meinung des Enteigneten drängt sich auch mit Blick auf die beurteilten Genfer Fluglärmfälle keine weitere Erhöhung der Minderwertsentschädigung auf. Höhere Entschädigungen sind in jenen Fällen nur für Grundstücke zugesprochen worden, die von direkten Überflügen betroffen sind oder bei denen es sich um herrschaftliche Sitze oder jedenfalls um Liegenschaften in Villen-Vierteln handelt, deren Wert durch eine Immissionsbelastung besonders stark beeinträchtigt wird (vgl. **BGE 122 II 337** E. 7 S. 346, **BGE 122 II 349** E. 4 S. 352 ff.; Urteile E.22/1992 und E.51/1993 vom 24. Juni 1996). Indessen darf hier bei der Minderwertsermittlung zugunsten des Enteigneten vom MIFLU-Verkehrswert der Liegenschaft (ohne Fluglärm) von Fr. 860'000.- ausgegangen werden, welcher den von der Schätzungskommission festgelegten Wert übersteigt. Der fluglärmbedingte Minderwert des Grundstücks des Enteigneten beläuft sich demnach auf Fr. 172'000.- bzw. rund Fr. 170'000.-.

Im vorinstanzlichen Verfahren sind von den ermittelten Minderwertsentschädigungen die Kosten für bauliche Schallschutzmassnahmen abgezogen worden, die vom Flughafenhalter gemäss dem im Rahmen der 5. Ausbautetappe aufgestellten Schallschutzkonzept übernommen worden sind (vgl. **BGE 126 II 522** E. 47 ff. S. 590 ff.). Diese Anrechnung der Kosten für die getroffenen umweltschutzrechtlichen Massnahmen, die sich im vorliegenden Fall auf rund Fr. 20'000.- belaufen, wird von keiner Seite bestritten. Die Minderwertsentschädigung ist somit auf Fr. 150'000.- zu reduzieren.

20. Die Schätzungskommission hat die Enteignungsentschädigung für die Fluglärmbelastung nicht in Form eines Kapitals, sondern in

BGE 134 II 49 S. 93

grundsätzlich zwanzig jährlichen Leistungen von 5 % des ermittelten Minderwertes zugesprochen, die längstens bis 2016 zu bezahlen seien. Die Wahl dieser Entschädigungsform wird damit erklärt, dass die jährlichen Leistungen bei Änderung der Verhältnisse - insbesondere nach Abschluss der Sachplanung "Infrastruktur der Luftfahrt" (SIL) und nach dem Erlass eines definitiven Betriebsreglements - überprüft sowie den neuen Verhältnissen angepasst und allenfalls auch aufgehoben werden könnten.

Mit der Festsetzung jährlicher Anzahlungen, die angepasst oder aufgehoben werden können und damit bloss provisorisch sind, wird jedoch dem berechtigten Bedürfnis der Enteigneten nach endgültiger Abgeltung und Streiterledigung nicht gedient. Auch die Enteigner, die an der von der Schätzungskommission getroffenen Lösung festhalten wollen, sollten ein Interesse daran haben, Klarheit über den definitiven Umfang ihrer finanziellen Verpflichtungen zu gewinnen und weitere langwierige Prozesse zu vermeiden. Gemäss der Praxis des Bundesgerichts sind denn auch periodisch zu entrichtende Entschädigungsleistungen nur für zeitlich begrenzte Eingriffe vorzusehen, d.h. wenn von vornherein gewiss ist oder mit grosser Sicherheit angenommen werden kann, dass Rechte nur vorübergehend entzogen oder beschränkt werden. Solches steht hier wie dargelegt noch keineswegs fest. Zudem ist die Überprüfung und Neufestlegung einer Entschädigung nach einem bestimmten Zeitablauf gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung unzulässig. Die Entschädigung muss auch für vorübergehende Enteignungen, ob sie in Form einer Kapitalzahlung oder von wiederkehrenden Leistungen entrichtet wird, für die *ganze* Dauer der Enteignung vorweg bestimmt werden (**BGE 99 Ib 87** E. 2 S. 90 mit Hinweis). **Der Entscheid der Schätzungskommission ist daher auch insofern aufzuheben, als die Minderwertsentschädigung in jährlich zu leistende Zahlungen aufgeteilt und eine Anpassungsklausel vorgesehen wird.**

Ergänzend kann darauf hingewiesen werden, dass die mit den Abflügen auf Piste 16 verbundene Lärmbelastung in den fraglichen Gebieten von Opfikon-Glattbrugg etliche Zeit vor dem Jahr 1997 die Immissionsgrenzwerte überstieg. Die Enteigner haben selbst nicht ausgeschlossen, dass der Fluglärm schon in den siebziger Jahren übermässig gewesen sei (vgl. **BGE 130 II 394** E. 12.2.1 S. 417 und E. 12.2.2 S. 418). Die Liegenschaft des Enteigneten wird somit, wie andere auch, seit Jahrzehnten stark belärmt. Überdies ist in Betracht zu ziehen, dass in diesem Gebiet Entschädigungsansprüche nur für

BGE 134 II 49 S. 94

Bauten entstehen, die vor 1961 erstellt worden sind (vgl. oben E. 6; **BGE 130 II 394** E. 12.1 S. 415). Die belärmten Wohnhäuser weisen demnach heute ein Alter von mindestens gegen fünfzig Jahren auf. Bei Bauten solchen Alters wird selbst bei einer künftigen Lärmentlastung die einmal erlittene Werteinbusse schwerer wieder wettgemacht werden können als bei neueren Gebäuden. Auch

unter diesem Gesichtswinkel rechtfertigt es sich, die fluglärmbedingte Entwertung durch Kapitalzahlung abzugelten.

21. Gemäss Art. 76 Abs. 5 Satz 3 EntG ist die Enteignungsentschädigung bei vorzeitiger Besitzeinweisung vom Tage der Besitzergreifung an zum üblichen Zinsfuss zu verzinsen. Die Verzinsungspflicht entsteht nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch dann, wenn beim Auftreten übermässiger Immissionen die nachbarlichen Abwehrrechte unterdrückt und vom Enteigner faktisch in Besitz genommen werden (BGE 106 Ib 241 E. 3 S. 245).

Die Enteigner wenden gegen die Verzinsung im vorliegenden Falle ein, der Eigentümer habe sein Grundstück beim Auftreten übermässiger Immissionen weiterhin in gleicher Weise nutzen können. Dies gelte hier umso mehr, als am Wohnhaus des Enteigneten bereits bauliche Schallschutzmassnahmen getroffen worden seien. Es sei daher kein Nutzungsverlust eingetreten, der durch Zinszahlung zu vergüten wäre. Die ruhige Lage einer Wohnung oder einer Wohnliegenschaft stellt indes, was die Enteigner an anderer Stelle selbst ausführen, einen wichtigen die Nutzungsqualität mitbestimmenden Wertbestandteil einer Immobilie dar. Geht die Ruhe verloren und wird der Eigentümer beim Wohnen durch Lärm gestört, so wird der bisherige Nutzen des Grundstücks in qualitativer Hinsicht eingeschränkt. Solche qualitativen Beeinträchtigungen der Nutzung, die den Gegenwert der getätigten Investitionen mindern, sind wie andere Nutzungseinbussen durch Verzinsung der Entschädigung abzugelten. Daran ändert auch nichts, wenn wie hier am Haus des Enteigneten Schallschutzmassnahmen getroffen worden sind, vermögen doch diese den Fluglärm nur teilweise zu dämmen und machen den Aufenthalt im Freien nicht angenehmer. Die Verzinsung kann allerdings in Fällen wie dem vorliegenden, in denen der Entschädigungsanspruch erst einige Zeit nach dem Auftreten übermässiger Immissionen entstand (vgl. **BGE 130 II 394** E. 12.3 S. 419 ff.), erst ab Entstehung des Anspruchs zu laufen beginnen. Dieser Zeitpunkt fällt praktisch mit dem dies aestimandi zusammen. Die Enteignungsentschädigung von

BGE 134 II 49 S. 95

Fr. 150'000.- ist demnach ab 1. Januar 1997 zu den vom Bundesgericht festgelegten Zinssätzen zu verzinsen, nämlich:

- ab 1.1.1997 bis 31.3.1997 zu 4,5 %
- vom 1.4.1997 bis 31.12.2000 zu 4 %
- vom 1.1.2001 bis 31.8.2002 zu 4,5 %
- vom 1.9.2002 bis 30.4.2003 zu 4 %
- ab 1.5.2003 zu 3,5 %.

Nach Ablauf von zwanzig Tagen seit der endgültigen Feststellung der Entschädigung ist Verzugszins zu leisten (**Art. 88 Abs. 1 EntG**).

Weitere Fragen

22. Die Enteigner verlangen, dass die Entschädigungsleistung im Sinne von Art. 962 ZGB im Grundbuch angemerkt werde. Wohl fehle die für Anmerkungstatbestände des öffentlichen Bundesrechts nötige besondere gesetzliche Grundlage, doch habe der Enteignete an der Schätzungsverhandlung dem grundbuchlichen Eintrag zugestimmt und komme daher die Dispositionsmaxime zum Zuge. Ob eine solche Eintragung aufgrund einer Vereinbarung vorgenommen werden könnte, kann jedoch offengelassen werden. Nachdem im vorinstanzlichen Verfahren kein Vergleich geschlossen worden ist und sich der Enteignete im bundesgerichtlichen Verfahren der verlangten Eintragung widersetzt, kann nicht davon ausgegangen werden, die Parteien hätten sich über die grundbuchliche Anmerkung geeinigt. Eine solche kann deshalb, da die gesetzliche Grundlage immer noch fehlt, nicht angeordnet werden.

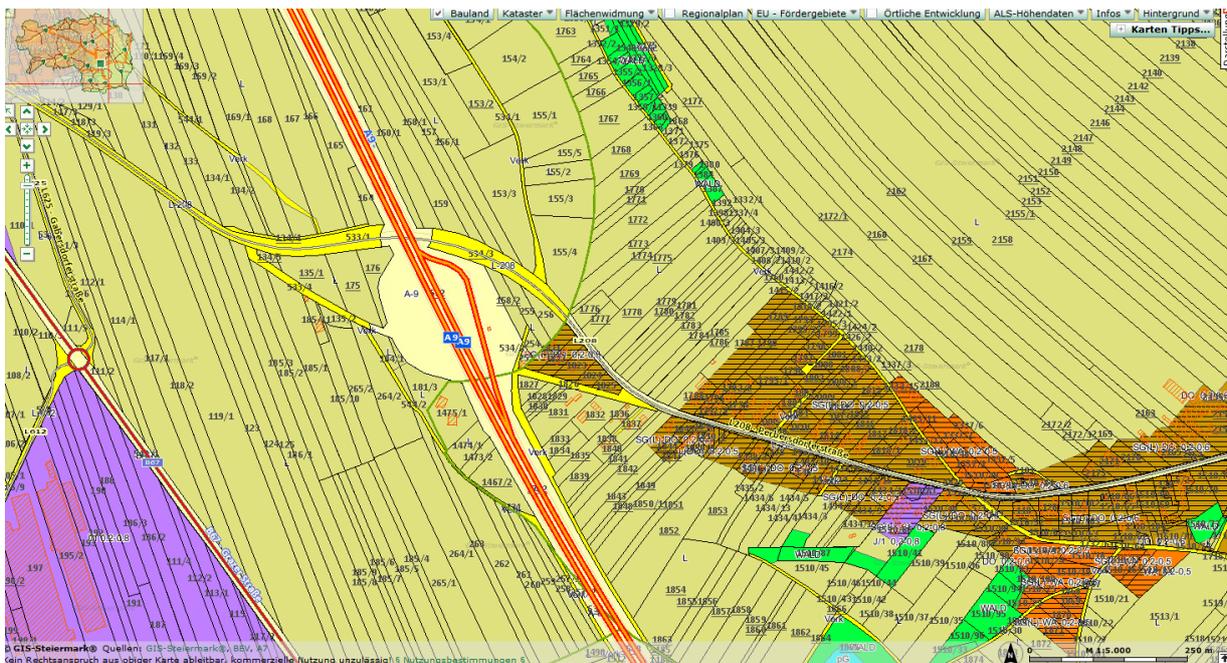
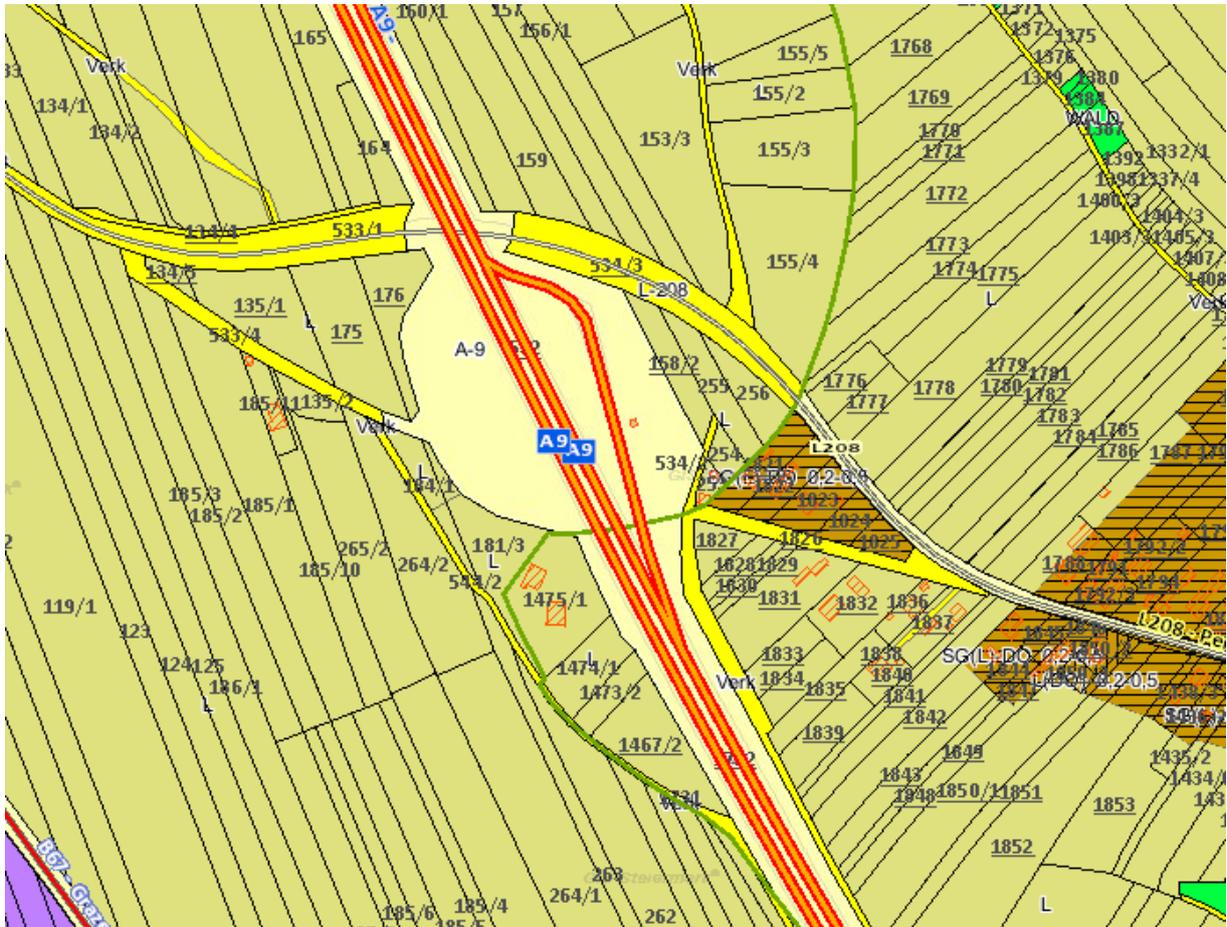
Referenzen

BGE: 131 II 137, 130 II 394, 123 II 481, 122 II 349, 129 II 72, 131 II 458, 121 II 317, 110 IB 340, 128 II 74, 106 IB 241, 122 II 337, 113 IB 39, 102 IB 353, 126 II 522, 124 II 543, 104 II 86, 110 IB 43, 111 IB 233, 129 II 420, 93 I 338, 116 IB 11, 94 I 286, 101 IB 405, 102 IB 271, 103 IB 91, 121 II 350, 123 II 560, 113 IA 353, 117 IB 15, 132 II 428, 112 IB 531, 106 IB 19, 114 IB 286, 122 I 168, 99 IB 87

Artikel: Art. 22 EntG, Art. 667 Abs. 1 ZGB, Art. 20 Abs. 3 EntG, Art. 19 lit. b EntG, Art. 684 ZGB, Art. 16 EntG, Art. 26 Abs. 2 BV, Art. 22 Abs. 1 EntG, Art. 19bis Abs. 1 EntG, Art. 19 lit. c EntG, Art. 20 Abs. 1 EntG, Art. 19 EntG, Art. 80 und 82 EntG, Art. 41 Abs. 1 lit. b EntG, Art. 76 Abs. 5 Satz 3 EntG, Art. 88 Abs. 1 EntG, Art. 962 ZGB

ANNEX III – Auszug aus dem GIS-Steiermark per 29. Juli 2013

http://gis2.stmk.gv.at/atlas/init.aspx?ks=das&karte=kat&cms=CMS_da&project=dwBnAHUAXwBiADIAyQxAdQAYwA0ADUANQBIAGUAMgA0AGQAZAA0AD-gANA0ADQAZABKAgYANQBIAGQANgAxADA0QA4AGYAXABnAHIAZQBUBuHoAdwBIAGcAIA0AA%3d%3d&redlinqid=znbabsvvsppmnl452amziv55



Auszug aus Google Maps per 27. Juli 2013

<https://maps.google.at/maps?q=Grenzweg+4+8435+Sankt+Veit+am+Vogau&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x476fa3e46c85a58d:0xf84e688b7907678.Grenzweg+4.+8435+Wagendorf&ql=at&ei=BRD2UYHoA4iUtQbPpYFI&ved=0CDAQ8qEwAA>

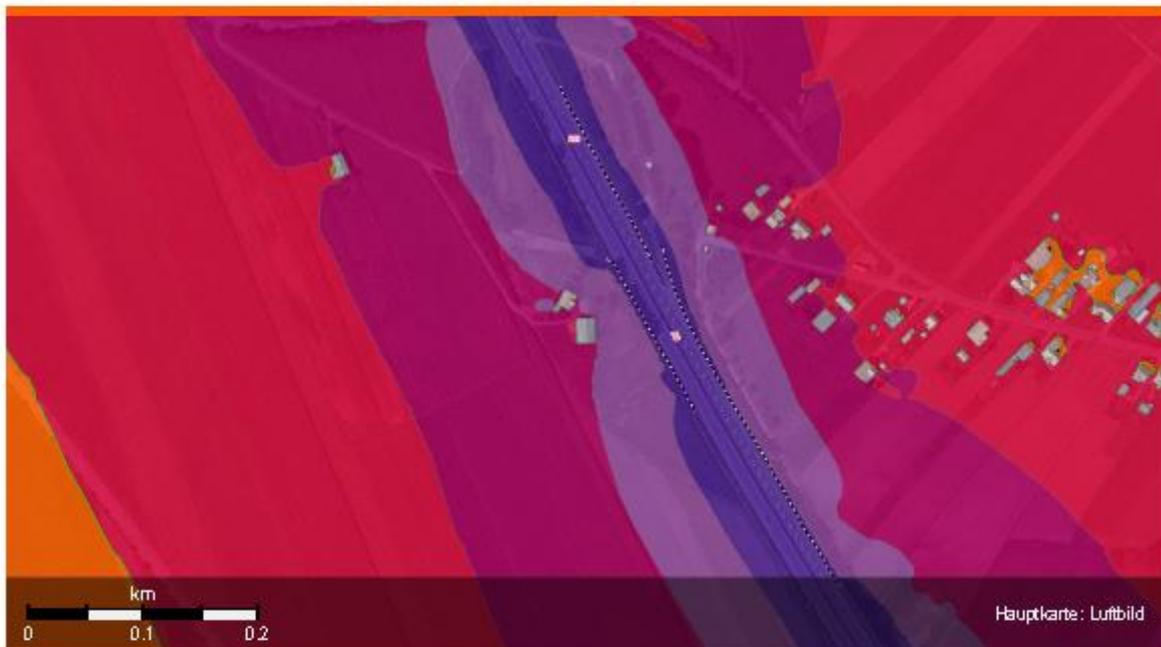


Annex IV – Lärmkarten 2009 bzw. 2013 aus www.laerminfo.at

2013 – 24 h-Durchschnitt 4 m



Lärmkarte Straßenverkehr

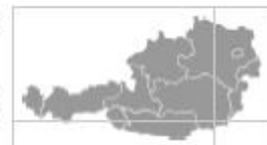


Autobahnen und Schnellstraßen 24h-Durchschnitt 4m

Über Tag, Abend und Nacht gemittelter Lärmpegel von Autobahnen und Schnellstraßen in 4 m Höhe über Boden. Für den Abend und die Nacht sind Zuschläge enthalten. Berichtsjahr 2012.

Koordinaten:
46.75852° N
15.59267° E

Maßstab:
1 : 5.300



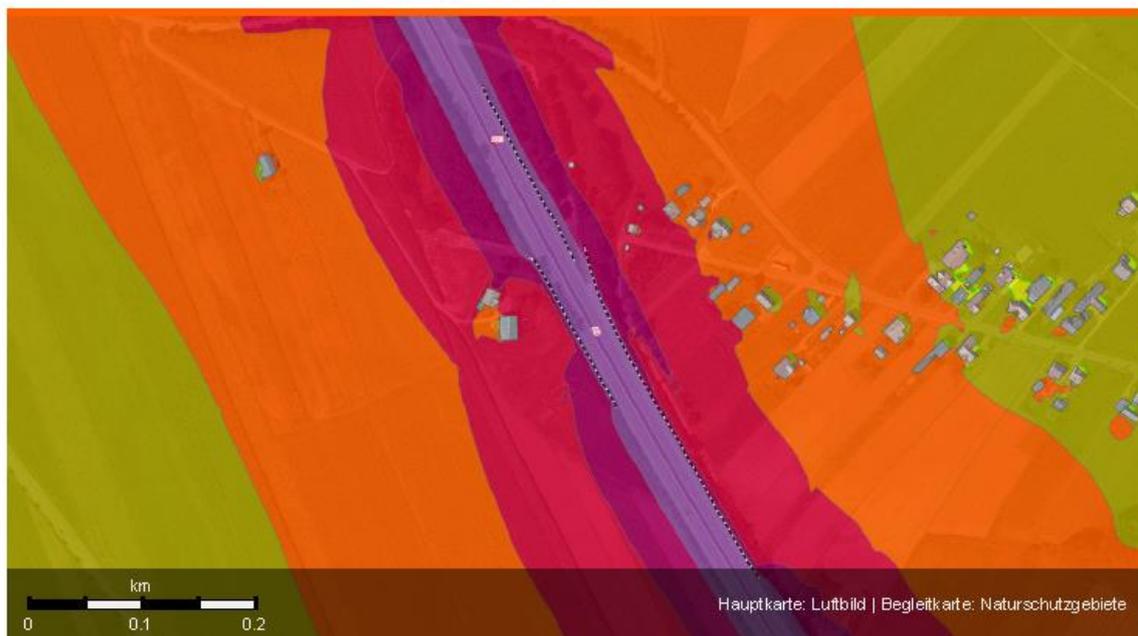
LEGENDE

> 75 dB	55 - 60 dB	Lärmschutzwände
70 - 75 dB	Grenzwertlinie	Kilometrierung
65 - 70 dB	Linienquellen	Ballungsraum
60 - 65 dB	Gebäude	Ballungsraumgrenzen

Online-Ansicht:

http://www.laerminfo.at/karten/strassenverkehr/autobahnen/24h.html?g_mode=full&g_bbox=572089,319873,573099,320433&g_card=autobahn_24h

2013 – Nachtwerte 4 m

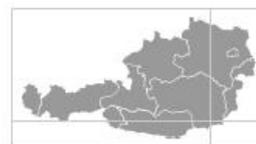


Autobahnen und Schnellstraßen Nachtwerte 4m

Nacht-Lärmpegel von Autobahnen und Schnellstraßen in 4 m Höhe über Boden.
Berichtsjahr 2012.

Koordinaten:
46.75853° N
15.59347° E

Maßstab:
1 : 5.300



LEGENDE

> 70 dB	45 - 50 dB	Kilometrierung
65 - 70 dB	Grenzwertlinie	Ballungsraum
60 - 65 dB	Linienquellen	Ballungsraumgrenzen
55 - 60 dB	Gebäude	
50 - 55 dB	Lärm schutzwände	

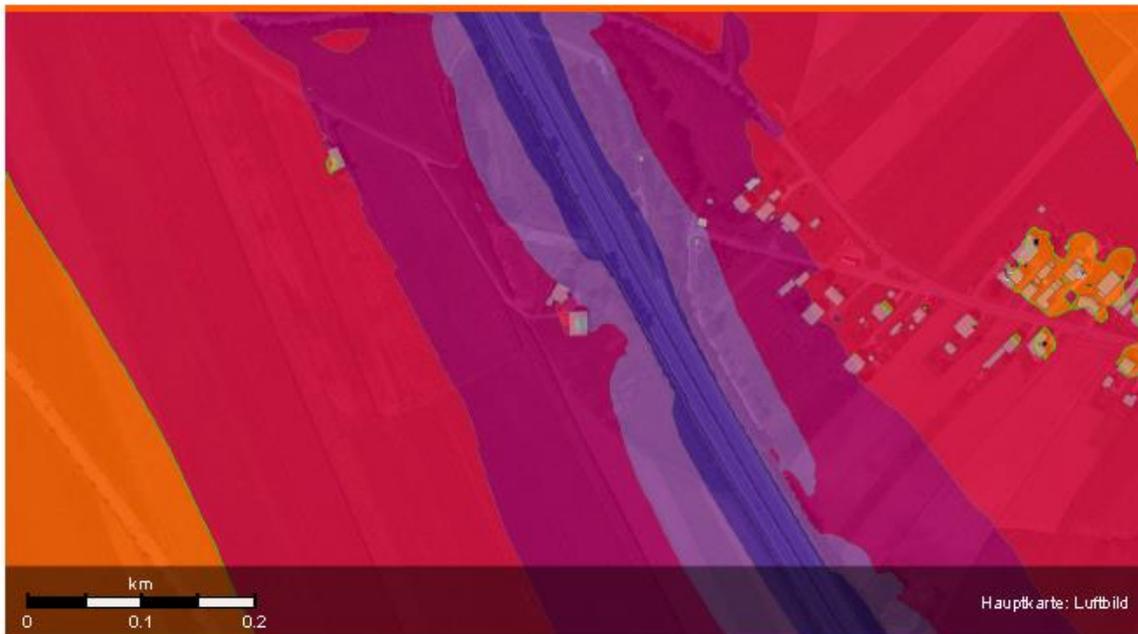
10.04.2013 | Copyright © 2013 Lebensministerium.at, Alle Rechte vorbehalten

>> **Online-Ansicht**

Online-Ansicht:

http://www.laerminfo.at/karten/strassenverkehr/strasse/24h.html?g_mode=full&g_bbox=572150,319875,573160,320435&g_card=autobahn_nacht

2007 – 24 h-Durchschnitt



Straßenlärmmkartierung 2007
24h-Durchschnitt

Über Tag, Abend und Nacht gemittelter Lärmpegel von Hauptverkehrsstraßen. Für den Abend und die Nacht sind Zuschläge enthalten. Im Ballungsraum Wien sind alle Straßen erfasst. Berichtsjahr 2007.

Koordinaten:
48.75862° N
16.59267° E

Maßstab:
1 : 5.300



LEGENDE

 > 75 dB	 55 - 60 dB	 Ballungsraum
 70 - 75 dB	 Grenzwertlinie	 Ballungsräumgrenzen
 65 - 70 dB	 Linienquellen	
 60 - 65 dB	 Gebäude	

10.04.2013 | Copyright © 2013 Lebensministerium.at, Alle Rechte vorbehalten

>> Online-Ansicht

Online-Ansicht:

http://www.laerminfo.at/karten/strassenverkehr/autobahnen/24h.html?g_mode=full&g_bbox=572089,319873,573099,320433&g_card=strasse_07_24h

2007 – Nachtwerte



Straßenlärmkartierung 2007 Nachtwerte

Nacht-Lärmpegel von Hauptverkehrsstraßen. Im Ballungsraum Wien sind alle Straßen erfasst. Berichtsjahr 2007.

Koordinaten:
46.75852° N
15.59267° E

Maßstab:
1 : 5.300



LEGENDE

 > 70 dB	 50 - 55 dB	 Gebäude
 65 - 70 dB	 45 - 50 dB	 Ballungsraum
 60 - 65 dB	 Grenzwertlinie	 Ballungsraumgrenzen
 55 - 60 dB	 Linienquellen	

10.04.2013 | Copyright © 2013 Lebensministerium.at, Alle Rechte vorbehalten

>> Online-Ansicht

Online-Ansicht:

http://www.laerminfo.at/karten/strassenverkehr/autobahnen/24h.html?g_mode=full&g_bbox=572089,319873,573099,320433&g_card=strasse_07_nacht

Annex V – Fotodokumentation des Augenscheins am 21. August 2012

Lärmschutzwand



Aussicht - Autobahn



Erdwall



Wohnobjekt an der Autobahn



Panoramablick - Wohnobjekt an der Autobahn

Aussicht A9 - I



Aussicht A9 - II



Aussicht A9 - III



Gespräch



ANHANG 2



Sozialdemokratische
GewerkschafterInnen
in der Bundesarbeitskammer

Antrag Nr. 8

der Fraktion sozialdemokratischer GewerkschafterInnen
an die 149. Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer
am 23. November 2011

TRANSPARENZ, KLARE PRIORITÄTEN UND VERBINDLICHKEIT BEIM VERKEHRSLÄRM- SCHUTZ

Die Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer fordert die Bundesregierung auf, ehe baldigst Maßnahmen für eine wirksamere Bekämpfung des Verkehrslärms zu ergreifen. Dazu braucht es eine Überarbeitung des Bundes-Umgebungslärmgesetzes, ein neues Bundes-Verkehrslärmschutzgesetz sowie verbindliche Regeln in der Koordination von Landesraumordnung und der Bundesverkehrswegeplanung.

Lärm kann krank machen

Fast 40 % der ÖsterreicherInnen fühlten sich 2007 durch Verkehrslärm belastet (2003: knapp 30 %). Besonders stark sind die geringfügigen Belästigungen gestiegen. Während die Beschaffenheit der Umwelt in Österreich überwiegend als sehr gut eingeschätzt wird, wird die Lärmsituation nur von 65,5 % als „gut“ eingestuft (Mikrozensus 2007).

Die Lärmkartierungsdaten aus der ersten Phase der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie zeigen schon, dass 2008 fast drei Millionen ÖsterreicherInnen in Gebieten leben, in denen der von der WHO empfohlene Grenzwert von 55 Dezibel/Tags bzw. 45 Dezibel/Nachts durch Verkehrslärm überschritten wird. Fast zehn Prozent müssen 65 Dezibel und mehr aushalten, leben an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung. Der Anteil der Personen, die von Eisenbahn- oder Fluglärm betroffen sind, ist zwar vergleichsweise gering, aber gebietsweise stark ausgeprägt.

Lärm beeinträchtigt nicht nur das subjektive Wohlbefinden und die Lebensqualität sondern auch die Gesundheit (Herz-Kreislauf-Erkrankungen; Störungen des Konzentrationsvermögens oder des Schlafens). Kinder sind in ihrer Entwicklung besonders betroffen.

Lärmschutz ist ein Stiefkind der Umweltpolitik

Eine wirksame Lärmschutzpolitik gibt es in Österreich derzeit nur am Papier, da

- Daten zur objektiven Lärmbelastung zwar seit 2009 vorhanden sind, aber nur unzureichend ausgewertet und nicht zugänglich gemacht werden. Wo besonders viele Menschen von Verkehrslärm betroffen sind, ist weiterhin nicht bekannt.
- Verpflichtende Grenzwerte, eine durchgängige Verpflichtung der Lärmverursacher zum Lärmschutz, einklagbare Rechte der Anrainer weitgehend fehlen:

Für Straßen und Schienenwege ist der Lärmschutz wenigstens bei Neu- und Umbauten einigermaßen verbindlich geregelt. Bei bestehenden Flughäfen oder Schienenwegen gibt es keine Pflicht zur Lärminderung. Bei bloßen Verkehrszunahmen sind AnrainerInnen praktisch rechtlos. Wo Fensterförderungen angeboten werden, sind sie oft kundenunfreundlich ausgestaltet. Angebote zur Grundstückseinlöse in besonderen Lärmlagen fehlen meist.

- Kompetenzzersplitterung sinnvollen Lärmschutz verhindert. Es gibt kein einheitliches Lärmschutzgesetz in Österreich. Immer wieder werden Flächen an Verkehrswegen trotz vorhersehbarer Lärmbelastung fürs Wohnen gewidmet. Umgekehrt binden Lärminderungspläne der Länder die Bundesverkehrswegeplanung nicht. Koordination erfolgt nur freiwillig.

Diese Situation hat sich auch durch das neue Bundes-Umgebungslärmgesetz, das die gleichnamige EU-RL umsetzen soll, nicht verbessert. Zwar müssen Aktionspläne zur Lärminderung ausgearbeitet werden, wenn Schwellwerte überschritten sind. Aber das Gesetz hat viele Mängel und ist in seiner Umsetzung wohl EU-widrig. Insbesondere:

- Die Anwendung fortschrittlicher Verfahren der Lärminderungsplanung ist nicht vorgesehen.
- Die Schwellwerte sind aber viel zu hoch, entsprechen praktisch den derzeit üblichen Sanierungsgrenzwerten. Vorsorgende Lärmpolitik ist so unmöglich.
- Zudem fehlen Maßnahmen zum Schutz "ruhiger" Gebiete.
- Die von der EU-RL geforderte wirksame Öffentlichkeitsbeteiligung ist im Gesetz nicht enthalten.
- Anders als die EU-RL verkürzt Österreich die Abendruhe von vier auf drei Stunden.

Weitere schwerwiegende Mängel haben die ersten Aktionspläne gezeigt, die aufgrund des Bundes-Umgebungslärmgesetzes ausgearbeitet und Ende 2009 veröffentlicht worden sind.

Denn Aktionspläne sollten einen solchen Detaillierungsgrad aufweisen, dass sie erkennen lassen,

- wo genau viele Menschen von Schwellwertüberschreitungen betroffen sind und anhand welcher Prioritäten diese Bereiche von der zuständigen Behörde klassifiziert werden und
- wo ruhige Gebiete (am Lande/in Ballungsräumen) sind und wie sie geschützt werden und
- welche besonderen Probleme (z.B. Hot Spots, Lärm aus mehreren Quellen) und welche verbesserungswürdigen Situationen (z.B. Objekte mit besonderem Schutzbedürfnis wie Schulen und Spielplätze) darüber hinaus bestehen und
- wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zu rechnen ist und wie viele Personen dann voraussichtlich von Umgebungslärm entlastet sein werden.

Nichts davon ist den vorgelegten Aktionsplänen zu entnehmen!

Deshalb fordert die Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit beim Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm:

1. Die BAK verlangt bundeseinheitliche verpflichtende, am Gesundheitsschutz orientierte Grenzwerte, Schwellwerte gemäß dem Vorsorgeprinzip sowie die Verankerung des Verursacherprinzips: Infrastrukturbetreiber sanieren zügig den Bestand und sind auch im Betrieb zur laufenden Lärminderung (Lärminderungsmanagement) verpflichtet.
2. Es soll eine verpflichtende Bund-Länder-Zusammenarbeit bei Raumordnung und Verkehrsplanungen gesetzlich verankert werden. Länderzuständigkeit für Lärminderungsplanung sowie Anwendung fortschrittlicher Lärminderungsplanungsverfahren.
3. Aktionspläne müssen die Problemzonen in denen viele Menschen mit einem besonders hohen Lärmpegel leben müssen, konkret benennen, wirksame und konkrete Lärmschutz-Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre enthalten und offenlegen, wie viele Menschen entlastet werden sollen.

4. Die Prioritätensetzung muss transparent sein. Oberste Priorität müssen Maßnahmen haben, die möglichst vielen lärmgeplagten AnwohnerInnen helfen.
5. Bevölkerung und Fachöffentlichkeit müssen bei der Aktionsplanung effektiv mitwirken können. Aktionspläne müssen gerichtlich überprüfbar, Individualrechte einklagbar sein. Wo Fensterförderungen angeboten werden, führen sie nicht zu einer Verkürzung der Rechte, sind kundenfreundlich und niederschwellig ausgestaltet. Auch Grundstückseinlösen werden bei besonderen Lärmlagen als ultima ratio angeboten.

Angenommen Zuweisung Ablehnung Einstimmig Mehrstimmig

ANHANG 3

Mag. Ho/UV 28.7.2014

Konzeptpapier Lärmschutz Bundesstraßen – aus Anlass des Entwurfes vom Juni 2014 für eine Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung

A. Grundlegendes

1. Verkehrslärm mittlerweile Umweltthema Nr. 1?

An den beobachtbaren Problemen, was Verkehrslärm anlangt, hat sich wenig geändert, egal ob man die Ergebnisse von Befragungen (insbesondere Mikrozensus 2011) oder etwa die Auswertungen der zuletzt vorgelegten Umgebungslärmkarten und Aktionspläne zu Rate zieht.¹

Die Auswertung der Statistik Austria im Rahmen des Mikrozensus 2011 zeigt, dass die ÖsterreicherInnen das steigende Verkehrsaufkommen (24,7 %) mittlerweile als Umweltproblem Nr. 1 noch vor dem Treibhauseffekt und Klimaveränderung (24,2 %) ansehen; das Ausmaß der subjektiv wahrgenommenen Lärmstörung in Österreich ist ähnlich hoch wie bei der letzten Erhebung 2007. Straßenverkehrslärm rangiert da quantitativ weit vor dem Lärm von allen anderen Verkehrsträgern.

Die aktuellen Daten aus der Lärmaktionsplanung² zeigen, dass über eine halbe Million ÖsterreicherInnen mit Straßenverkehrslärm über den Schwellenwerten (60 dB L_{den} / 50 dB L_{night}) wohnen müssen, die auch dieser Entwurf als Grenzwerte für die zumutbare Belästigung (§ 6 Abs. 2 des Entwurfs – im Folgenden kurz: dE) verwenden will. Bis zu einem Drittel davon leben entlang den von diesem Entwurf erfassten Autobahnen und Schnellstraßen A&S, wobei die Betroffenen in Ballungsräumen da noch nicht enthalten sind.³

Verkehrslärm ist gemäß einer aktuellen Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation nach der Luftverschmutzung das Umweltproblem mit den zweitstärksten Auswirkungen auf die Gesundheit der EuropäerInnen.⁴

2. Wirksamere Bekämpfung des Verkehrslärms nötig

Die BAK hat sich laufend zu den verkehrslärmrelevanten Regelungen ausführlich geäußert, namentlich zur EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und den zu ihrer Umsetzung nötigen nationalen Rechtsakten sowie ausführlich zu den fluglärmrelevanten Regelungen auf der europäischen und nationalen Ebene (EU-Flughafenpaket, Luftfahrtgesetz, Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung – LuLärmIV).⁵ Zuletzt hat die BAK grundlegende Bedenken zu den verkehrslärmrelevanten Bestimmungen im Rahmen der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) angemeldet, die die Rechtsgrundlage für die Anwendung der vorliegenden Verordnung geschaffen haben.⁶

¹ Siehe dazu das Positionspapier der BAK zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Planungsperiode 2013 bis 2018 vom 28.6.2013 – Download: http://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/Laermaktionsplan_2013.html

² http://www.laerminfo.at/massnahmen/aktionsplaene/ap_2013.html

³ 93.200 Betroffene über Schwellenwert 24h (60 dB) – 141.800 Betroffene über Schwellenwert Nacht (50 dB).

⁴ Umweltbundesamt, zehnter Umweltkontrollbericht, Wien 2013, S. 131ff.

⁵ Siehe <http://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/index.html>

⁶ Entwurf für ein Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 und das Luftfahrtgesetz geändert werden – Stellungnahme der BAK vom 5.6.2012; siehe http://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/UVP_Gesetz_Novelle_2012.html

Die **volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Bedeutung einer modernen Verkehrsinfrastruktur ist unbestritten**. Doch Mobilitäts- und Ruheschutzbedürfnisse dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. So **setzt sich die BAK auch dafür ein, dass Maßnahmen für eine wirksamere Bekämpfung des Verkehrslärms ergriffen werden**. Dazu braucht es eine Überarbeitung des Bundes-Umgebungsärmgesetzes, ein neues Bundes-Verkehrslärmschutzgesetz sowie verbindliche Regeln in der Koordination von Landesraumordnung und der Bundesverkehrswegeplanung.⁷

In diesem Sinne bringt der **Ende Juni 2014 vorgelegte Entwurf für eine Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV)** – im Folgenden kurz: Entwurf – zwar einen Schritt in die richtige Richtung, zumal **erstmalig**⁸ Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von hochrangigen Straßen in Form einer **Verordnung** geregelt werden sollen. Konkrete Vorgaben sind ja nicht nur für den Projektwerber wichtig, sondern stellen auch eine wichtige Information für betroffene Anrainer dar, welche Schutzvorkehrungen und Anstrengungen des Betreibers erwartet werden dürfen (und welche Immissionen hinzunehmen sind).

3. Entwurf beschreitet „Neuland“ – Anrainer verlieren Einspruchsrechte

Gerade diese Abwägung öffentlicher und privater Interessen bedarf jedoch eines breiten Diskurses, umso mehr als der Entwurf für alle UVP-pflichtigen, also die „großen“ Straßenneubau- oder -erweiterungsprojekte nunmehr „Neuland“ beschreitet: **Denn § 24f Abs. 2 UVP-G nimmt lärmbeeinträchtigten AnrainerInnen in Zukunft weitgehend die Möglichkeit, ihre Anliegen im Rahmen des UVP-Genehmigungsverfahrens als Parteien geltend zu machen**. AnrainerInnen müssen in Zukunft auf die „besondere Immissionsschutzvorschrift“ vertrauen können, dass sie in generell abstrakter Weise sicherstellt, dass ihre berechtigten Schutzbedürfnisse von der Bundesstraßenverwaltung (ASFINAG) umsichtig und sachgerecht wahrgenommen werden (können). Eine individuell konkrete, einzelfallbezogene Überprüfung der Schutzvorkehrungen im Rechtsweg wird nicht mehr möglich sein, sondern pauschaliert an der „besonderen Immissionsschutzvorschrift“ gemessen.

Dieser **verfahrensökonomische Rationalisierungseffekt ist nur gerechtfertigt**, wenn der Entwurf klar am **Vorsorgeprinzip** orientiert ist und sicherstellt, dass das aufgrund des UVP-G geltende **Immissionsminimierungsgebot** in jeder Projektphase von der Planung bis zu Errichtung auch tatsächlich und nachvollziehbar von der Bundesstraßenverwaltung gelebt wird.

Zudem ist zu bedenken, dass eine Bundesregelung auch **Vorbildwirkung für die Landesstraßengesetze** der Bundesländer haben soll und wird.

⁷ Siehe dazu den einstimmigen Beschluss der 149. Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer vom 23.11.2011: Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit beim Verkehrslärmschutz.

⁸ Immer wieder – vgl. etwa schon die harsche Kritik des Rechnungshofes an der Bürgerferne des BStG und an den aus Bürgerprotesten resultierende nachträgliche Umplanungen und zusätzliche Kostenbelastungen in: Tätigkeitsbericht für 1972/S. 202 bis 205 – hat der Rechnungshof (RH) das Fehlen rechtsverbindlicher Vorgaben als Ursache für fehlende Kosteneffizienz geortet und u.a. die Festlegung von Grenzwerten per Verordnung empfohlen; so zB im Bericht des Rechnungshofes Reihe BUND 2008/5 S. 39 ff – Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich: Der RH stellte anlässlich der Prüfung von Projekten im Bereich der ASFINAG fest, dass sich das BMVIT bei Neubauprojekten in der Regel nicht an den selbst festgelegten Grenzwerten, sondern an den von den Sachverständigen eingeforderten Richtwerten der WHO orientierte. Daher empfahl der Rechnungshof zu prüfen, ob die Werte der Dienstanweisung – Lärmschutz an Bundesstraßen den heutigen Anforderungen entsprechen und: „Die als zweckmäßig erachteten Grenzwerte sollten allenfalls in Form einer Verordnung festgelegt werden. Dies würde die Transparenz und Rechtssicherheit erhöhen“; laut Stellungnahme des BMVIT würden ... „Gegen eine Verordnung, in der die als zweckmäßig erachteten Grenzwerte festgelegt werden, ... aus fachlicher Sicht keine Einwendung bestehen“ – siehe http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/download/2008/berichte/berichte_bund/Bund_2008_05.pdf

B. Zu den einfachgesetzlichen Grundlagen des Entwurfs

1. ... insbesondere im Bundesstraßengesetz (BStG)

Der Entwurf beruft sich als Ermächtigungsgrundlage auf § 7 Abs. 2 BStG. Die materiell-rechtlichen Festlegungen betreffend das Schutzniveau enthalten vor allem § 7 und § 7a BStG. Beide Bestimmungen sind sinnvollerweise schon im Rahmen der Trassenfestlegung zu berücksichtigen (§ 4 und 4a BStG). § 14 BStG ermöglicht befristet die Festlegung des Bundesstraßenplanungsgebietes.

2. Im Vergleich zu den Schweizer Lärmschutzvorschriften zeigt sich ...

Ein rechtsvergleichender Blick auf die gesetzlichen Rechtsgrundlagen für die Errichtung und den Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen u.a. für den Neu- und Ausbau von Straßen im Schweizer Umweltschutzgesetz⁹ zeigt schon auf der gesetzlichen Ebene ein **durchgehend am Vorsorgegrundsatz und am Immissionsminimierungsgebot orientiertes Konzept** (Art. 1 USG). Es gilt das Primat der Lärmbekämpfung an der Quelle (Art. 11 USG).

Art. 15 USG bestimmt: „Die **Immissionsgrenzwerte** für Lärm und Erschütterungen **sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören**“.

Einschlägig sind auch noch Art. 2 USG (Verursacherprinzip), Art. 8 USG (~ erfasst Problematik des Lärms aus mehreren Quellen), Art. 13 USG (Anforderungen an Immissionsgrenzwerte), Art. 16 ff USG (Sanierungspflichten), Art. 19 USG (Alarmwerte für Sanierungen), Art. 20 und 21 USG (Schallschutz bei bestehenden bzw. neuen Gebäuden), Art. 22 bis 24 USG (Baubewilligung in lärmbelasteten Gebieten, Planungswerte, Anforderungen an Bauzonen).

Art. 25 USG regelt die Errichtung von ortsfesten Anlagen, zu denen auch Verkehrsanlagen gehören:

„(1) **Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten**; die Bewilligungsbehörde kann eine Lärmprognose verlangen.

(2) **Besteht ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismäßigen Belastung für das Projekt führen, so können Erleichterungen gewährt werden. Dabei dürfen jedoch unter Vorbehalt von Absatz 3 die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.**

(3) **Können bei der Errichtung von Straßen, Flughäfen, Eisenbahnanlagen oder anderen öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen durch Maßnahmen bei der Quelle die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, müssen auf Kosten des Eigentümers der Anlage die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Maßnahmen geschützt werden.**“

3. ... die Leerformelhaftigkeit der Vorgaben im BStG

Stellt man dem nun den Regelungsgehalt von § 7 (Grundsätze und objektiver Nachbarschutz) und § 7a BStG (Subjektiver Nachbarschutz) gegenüber, so **zeigt sich sehr schnell, wie leerformelhaft die Festlegungen ebenda sind**:

⁹ 814.01 – Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7.10.1983 – <http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19830267/index.html>

Nach § 7 Abs. 3 BStG ist bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzuzorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind allerdings nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann. Nach Abs. 4 kann die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist. Abs. 7 entzieht sogar Nachbarn die Möglichkeit, aus diesen Vorgaben Rechtsansprüche abzuleiten.

Solche gewährt nur **§ 7a BStG**. Diese Norm **schränkt den Schutz allerdings ausdrücklich auf Gesundheitsgefährdungen ein, was im österreichischen Recht höchst untypisch ist**: Normalerweise bestehen Rechtsansprüche auch zur Abwehr unzumutbarer Belästigungen. Unzumutbare Belästigungen sind in der Praxis aber der **Hauptanwendungsfall bei Verkehrsinfrastrukturprojekten**; sie werden hier bewusst ausgeklammert.

Vorgaben, die ein am Vorsorgeprinzip und Immissionsminimierungsgebot orientiertes, strukturiertes und systematisches Vorgehen gewährleisten können, fehlen gänzlich. Die Regelungen in § 7 gelten unterschiedslos für den Neubau wie den Bestand; „vermeiden“ und „vermindern“ sind gleichwertige Optionen; aber das schadet ohnedies nicht, da sie – anders als das kaskadisch aufgebaute, abgestufte Schutzkonzept im Schweizer USG – **keinerlei inhaltlich determiniertes Schutzniveau erkennen lassen**.

Vergeblich sucht man nach Anforderungen für die Festlegung von Grenzwerten, insbesondere für die höchst umstrittene Frage, ab wann denn Belästigungen als unzumutbar anzusehen sind. Offen bleibt schon, ob Grenzwerte überhaupt festgelegt werden sollen. Unklar bleibt zB auch, inwieweit der Schutz auf jeweils bestehenden **Widmungen aufgrund der Raumordnungsvorschriften** und die daraus jeweils resultierenden Ruheschutzbedürfnisse Bedacht nehmen muss. Eine echte inhaltliche Selbstbindung des Verordnungsgebers, die man sich in Hinblick auf das **Legalitätsprinzip gemäß Art. 18 BV-G** erwarten dürfte, ist dem BStG nicht wirklich zu entnehmen.

4. ... und erheblicher künftiger Verbesserungsbedarf

Aus der Sicht der BAK besteht hinsichtlich des BStG dringender Verbesserungsbedarf.

Dies schon wegen der Frage, ob lärmbedingte Anrainer auf der Basis von § 7 Abs. 3 BStG in Hinkunft die Erteilung von Genehmigungen dadurch verhindern können, dass sie die nötigen **Einwilligungen**¹⁰ verweigern.

Vor allem aber müssen die Vorgaben des BStG an das bisherige im Rahmen des UVP-G geltenden Qualitätsniveau herangeführt werden. Die **in § 24f Abs. 2 UVP-G enthaltenen Privilegien** (Satz 1 – Entlastungsprivileg; Satz 2 – Privileg von „besonderen Immissionsschutzvorschriften“) sind kein Freibrief für beliebige Absenkungen des Schutzniveaus, sondern sollen als Gelegenheit genutzt werden, um **am Vorsorgeprinzip und Immissionsminimierungsgebot orientierte Regelungen im BStG zu schaffen**, die gleichzeitig den Besonderheiten der Verkehrsinfrastruktur Rechnung tragen¹¹.

¹⁰ So Umweltsenat am 30.10.2013 zur Umfahrung Wieselburg – US 4A/2010/14-182

¹¹ Vgl. hier auch die Situation bei Eisenbahnlärm: Grundlage für die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchlV) ist § 19 Abs. 4 Eisenbahngesetz, wo festgelegt ist, dass Verordnung etwa mit dem Ziel des Schutzes der Anrainer und der Umwelt „... dem Stand der Technik ...“ entsprechen müssen; darauf aufbauend hat der Verwaltungsgerichtshof im Koralmahn-Erkenntnis 2010/03/0014 die Frage aufgeworfen: „... Sollten diese Ausführungen so zu verstehen sein, dass die in der SchlV getroffenen Grenzwerte (einschließlich des Schienenbonus) nicht (mehr) dem Stand der Technik entsprechen, so könnte sich die SchlV insofern als gesetzeswidrig herausstellen, worauf im fortgesetzten Verfahren allenfalls Bedacht genommen werden müsste“; der VwGH reagierte damit auf Äußerungen des umweltmedizinischen Sachverständigen; der hatte in der mündlichen Verhandlung – in irriger Rechtsansicht, so der VwGH dezidiert – zur Forderung des Umwelthygienikers im UVP-Gutachten, dass zwingend Auflagen zum Schutz der AnrainerInnen vor Pegelzunahmen über 10 dB vorzusehen seien, nämlich vorgetragen:

Die Schweizer Regelungen – einschließlich der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986¹² – sollen hier ein Vorbild sein, auch was die nötige Abstimmung mit der Raumordnung betrifft.

5. ... einschließlich verpflichtender Regeln zur Abgeltung von erheblichen Wertminderungen

An dieser Stelle sei auch mit Nachdruck (wie schon anlässlich der o.g. UVP-G-Novelle) hervorgehoben, dass es höchst an der Zeit ist, dass das BStG **als ultima ratio auch einen klagbaren Rechtsanspruch von lärmbeeinträchtigten AnrainerInnen auf Abgeltung von erheblichen Wertminderungen vorsieht**, wenn sie erhebliche Lärmimmissionen dulden müssen, weil aktive Maßnahmen unverhältnismäßig wären und auch objektive Schutzmaßnahmen unzureichend bleiben, etwa weil kein Freiraumschutz (~ Terrasse und Garten vor dem Haus) mehr gegeben ist.

§ 7a BStG erfasst solche Ansprüche nach hL nicht und **§ 7 Abs. 5 BStG** beschränkt sich auf die Einlösung von Grundstücken, wenn die Benützung des Grundstücks unzumutbar beeinträchtigt ist. Vor allem aber **stellt das BStG¹³ die Anwendung dieser Vorschrift ins beliebige Ermessen („... können ...!“) der Bundesstraßenverwaltung**, die ihrerseits vollständig an einen aktienrechtlichen Grundsätzen verpflichteten Rechtsträger per Vertrag (!) übertragen ist, und **schließt in § 7 Abs. 7 darüber hinaus Rechtsansprüche vorsorglich aus.**¹⁴

Dem Vernehmen nach soll § 7 Abs. 5 fallweise bei Neubauvorhaben doch zur Anwendung kommen. In der Bestandssanierung ist sie aber „**totes Recht**“¹⁵ und wurde und wird auch nirgendwo in den maßgeblichen Dienstanweisungen¹⁶ genannt. Eine solche Handhabung ist nicht akzeptabel. Die unmissverständlichen EB und parlamentarischen Äußerungen bei Gesetzwerdung dieser Vorschrift zeigen, dass mit ihr „**Unbilligkeiten**“ beseitigt werden sollten.¹⁷ Drei Jahre später, anlässlich der BStG-Novelle 1986 bekräftigen die Abgeordneten im Verkehrsausschuss¹⁸ den Gedanken, dass unter bestimmten Umständen auch Absiedlungen möglich sein sollen.

Aus der Sicht der BAK sind weder die gängige Handhabung noch die aktuelle Rechtslage akzeptabel. Die BAK bedankt sich ausdrücklich dafür, dass das BMVIT die Anregung aufgegriffen hat und nun einerseits die **Anzahl solcherart betroffener Menschen von der ASFINAG ermitteln lässt und zudem auch Vorschläge für Kriterien zur Umsetzung dieser Vorschrift von der ASFINAG angefordert hat.** Das sind wichtige Zwischenschritte.

„...Die Forderungen des Umwelthygienikers (gemeint ist offenbar der Gutachter im UVP-Verfahren) seien zwar wissenschaftlich fundiert und untersucht, was noch nicht heiße, dass sie gesetzlich fixiert seien. Auch was den Schienenbonus betreffe, klappe die Meinung der Wissenschaftler von der Meinung des Gesetzgebers deutlich auseinander. Der Schienenbonus sei auf subjektive Erfahrungen aufgebaut und es gebe bis heute keine einzige wissenschaftliche Untersuchung, die die Auswirkungen des Schienenlärms am menschlichen Organismus untersucht habe, um über physiologische Parameter die Richtigkeit des "Schienenbonus" zu evaluieren. Dennoch sei der "Schienenbonus" ein fester Bestandteil der SchIV und somit des Gesetzes, nach dem beurteilt werde. Es würden nun – zu diesem Thema – erste Arbeiten publiziert, doch bis dieses Wissen auch den "Stand des Wissens nach dem Gesetz" darstelle, werde noch viel Zeit verstreichen. Bis dahin gelte der Schienenbonus ...“.

¹² <http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19860372/index.html>

¹³ „(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes – EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.
(7) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.“

¹⁴ 1997 hat das BM für Finanzen auf der Basis von § 9 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz im Wege des Fruchtgenussvertrages die ASFINAG verpflichtet, dass sie „auch die Verpflichtung des Bundes gemäß §§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 286/1971, die unter § 2 bezeichneten Straßen zu planen, zu bauen und zu erhalten, übernimmt und den Bund diesbezüglich schad- und klaglos hält“ (§ 9 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz)

¹⁵ Vgl. zum folgenden die Untersuchung: Hochreiter, Die Autobahn ist zu uns gekommen, BAK, Wien August 2013 (unveröffentlicht)

¹⁶ Zuletzt: Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), BMVIT, Fassung Jänner 2011

¹⁷ Regierungsvorlage zur BStG-Novelle 1983 zum damaligen § 7a Abs. 3, der heute als § 7 Abs. 5 in Geltung steht: „Der Zweck dieser Bestimmung liegt darin, dass es immer wieder Fälle gibt, in denen mit Umweltschutzmaßnahmen an der Straße oder am Gebäude keine wirksame Abhilfe geschaffen werden kann; diese offenbare Unbilligkeit soll beseitigt werden.“

¹⁸ Während die Regierungsvorlage (RV 713 XVI GP) sich noch darauf beschränkte, den damaligen § 7a Abs. 3 um den Fall zu ergänzen, dass Grundstückseinlösen auch dann möglich sein sollen, wenn zB durch ein Verkehrsbauelement der Lichtraum beeinträchtigt wird, fügten die Abgeordneten im Umweltausschuss dem damaligen § 7a noch einen neuen Abs. 5 an, der heute als § 7 Abs. 6 in Geltung steht: „(5) Im Falle sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.“

... und erläuterten dazu (AB 895 XVI GP zu Z 4 (§ 7a Abs. 5):

„Mit dieser Bestimmung soll die Möglichkeit eröffnet werden, an Stelle von aufwendigen Baumaßnahmen an der Bundesstraße selbst, insbesondere solcher, die sich durch die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt als erforderlich erweisen, andere Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen, die zweckmäßiger und wirtschaftlicher sind, zu treffen (z.B. Absiedlungen).“

In Hinblick auf die vitale Betroffenheit der Menschen können solche Ansprüche nicht im Belieben der Bundesstraßenverwaltung liegen, sondern **sollen klagbar und gerichtlich überprüfbar gemacht werden.**

6. Schutz darf nicht bloß fingiert werden!

Schon jetzt möchte die BAK festhalten, dass eine Anpassung des BStG analog zu § 145b Abs. 2 letzter Satz Luftfahrtgesetz¹⁹, wenn dies für die Zukunft so angedacht sein sollte, strikt abgelehnt wird. Eine **gesetzliche Fiktion, dass Nachbarn, die die Zustimmung verweigern, so zu behandeln sind, als wären die Maßnahmen gesetzt**, ist eine Scheinlösung und führt gerade bei (städtischen) Vielparteienmiethäusern dazu, dass de facto kein Schutz gegeben ist.

Die derzeitige Praxis der **Lärmschutzfensterförderung** ist bislang jeden Beweis schuldig geblieben, dass sie ein effektives und effizientes Instrument darstellt. Immer wieder zeigt sich, dass die Förderungen **kaum in Anspruch genommen** werden. Eine vom BMVIT beauftragte Studie²⁰ hat ergeben, dass nur 5 % der potentiellen Antragsteller einen Antrag auf Bahnlärm-Fensterförderung stellen. Dem Vernehmen nach lässt sich Ähnliches auch zu den anderen Lärmschutzfenster-Förderungsprogrammen beobachten.

Aus der Sicht der BAK ist – wie in der Schweiz – eine **Pflicht der Gebäudeeigentümer zum Einbau** vorzusehen.

7. Entlastungsprivileg in die Gesamtabwägung gemäß UVP-G einbauen ...

Zuletzt sei auch angemerkt, dass die **systematische Stellung des Entlastungsprivilegs** im UVP-G im Lichte der neuen Gegebenheiten dringend hinterfragt werden sollte: Der Gedanke des Entlastungsprivilegs hat seine volle Berechtigung im Rahmen der Gesamtabwägung, etwa dann, wenn die Mehrbelastung von Personen die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit eines Projekts in Frage stellt. Es ist aber **verfehlt**, wenn es von Behörden und der Rechtsprechung **als hinreichende Rechtfertigung für die Zumutbarkeit konkreter Zusatzbelastungen** im individuellen Einzelfall herangezogen wird. Das Entlastungsprivileg darf nicht von der Anwendung des Minimierungsgebots – auch in diesem Einzelfall – entbinden.

Oder sollen Anrainer so tatsächlich gezwungen werden können, eine erhebliche Zusatzbelastung in Kauf zu nehmen, obwohl ihre Situation mit aktiven Maßnahmen leicht verbesserbar wäre? Der Wortlaut der Vorschrift lässt das jetzt aber zu. Um dies zu verhindern, **soll** das Entlastungsprivileg **an den systematisch richtigen Ort – in die Gesamtabwägung gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G – verschoben werden.**

8. und allgemein die Möglichkeit von „Erleichterungen“ per Genehmigungsbescheid, aber unter enger und klarer umrissenen Bedingungen vorsehen

Im Gegenzug wäre zu erwägen, dass der in § 24f Abs. 2 erster Satz letzter Halbsatz UVP-G enthaltene Gedanke²¹ vom recht allgemein gehaltenen Gedanken der „Entlastung“ gelöst und verallgemeinert, aber auch **präziser und abgestuft - die jeweiligen Grenzen und Erfordernisse**

¹⁹ So Umweltsenat am 30.10.2013 zur Umfahrung Wieselburg – US 4A/2010/14-182

²⁰ TAS Schreiner et al, Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken, Wien 2003, Reihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Nr. 132 S. 154; <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/index.html>

²¹ „...so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.“

der Ausnahmemöglichkeiten per Bescheid nennend - gefasst wird, so wie dies z.B. Art. 25 Schweizer USG für öffentliche Verkehrsanlagen tut:

Demnach wäre vorzusehen:

- öffentliche Verkehrsanlagen müssen grundsätzlich die Planungsrichtwerte einhalten;
- wenn ihre Einhaltung jedoch u.a. zu einer unverhältnismäßigen Belastung des Projekts führen würde, dann kann die Behörde Erleichterungen vorsehen;
- dennoch dürfen die (höheren) Immissionsgrenzwerte – auch später im Betrieb - nicht überschritten werden;
- wenn das durch „*Maßnahmen an der Quelle*“ dennoch nicht möglich ist, dann kann/hat die Behörde die Eigentümer von betroffenen Gebäuden zu verpflichten, den erforderlichen Schallschutz im Wege von passiven Schutzmaßnahmen (auf Kosten des Betreibers der Verkehrsanlage) vorzunehmen, wobei
- solcherart betroffene Eigentümer unter bestimmten Bedingungen einen Anspruch auf Abgeltung der Wertminderung bzw. auf Ablöse des Grundstücks haben, wie dies zB die Rechtsprechung des Schweizer Bundesgerichts gewährt oder § 7 Abs. 5 BStG – dort aber ohne Rechtsanspruch - vorsieht (siehe dazu schon unter C.5.).

Solches Vorgehen hätte den **Vorteil**,

- dass „besondere Immissionsschutzvorschriften“ von eine „hohen Schutzniveau“ für den Normalfall ausgehen können und nicht schon alle denkmöglichen Erleichterungen für absehbare Konfliktfälle beinhalten müssen, ggfs ohne sie als solche kenntlich zu machen, und
- dass „besondere Immissionsschutzvorschriften“ somit nicht eine Rechtsprechung, die konfliktträchtige Fälle mit aus der Praxis der Gewerbeordnung gewonnenen Prinzipien lösen will, kontakalisieren müssen sondern verkehrsspezifisch mit dem Ziel eines hohen Schutzniveaus beantworten können und
- dass ein solchermaßen abgestuftes Schutzkonzept mit dem Vorsorgeprinzip in Deckung gebracht werden kann, weil der Betreiber ja im Verfahren gezielt mit einer Gesamtschau darlegen muss, dass er das bestmögliche Projekt vorgelegt hat und mehr unverhältnismäßig für das ganze Projekt wäre, und
- dass ein solchermaßen abgestuftes Schutzkonzept so auch mit dem Immissionsminimierungsgebot in Deckung gebracht werden kann und
- dass ein solchermaßen abgestuftes Schutzkonzept auch mit dem aktuellen Stand des humanmedizinischen Wissens in Deckung gebracht werden kann und
- dass aus der Sicht von solcherart besonders betroffenen Anrainern nicht Schutz fingiert sondern das „*Kind beim Namen genannt*“ wird, indem mit einer Gesamtschau begründet wird, warum sie im Einzelfall eben solche besonderen „Erleichterungen“ (für den Betreiber) dulden müssen, und Rechtfertigungen (... *Entlastungswirkung für mehr andere ...*; ... *aktive Maßnahmen im Vergleich mit dem passiven unwirtschaftlich ...*) entfallen, die zurecht nur als Scheinrechtfertigungen angesehen werden können, und
- dass solcherart besonders betroffene Anrainer ab einer gewissen Eingriffsschwelle für ihr „Sonderopfer“ einen Anspruch auf monetären Ausgleich haben und – schlussendlich –
- dass ein solchermaßen abgestuftes Schutzkonzept sich sinnvoll in den offenkundigen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Koordination zwischen Landesraumordnung und der verkehrswegerelevanten Bundesfachplanung in Österreich²² einfügt.

²² Vgl. dazu zuletzt: Bericht des Rechnungshofes – Flächenfreihaltung für Infrastrukturprojekte; Follow-up-Überprüfung, Bund 2014/9 vom 25.06.2014; Download: <http://www.rechnungshof.gv.at/berichte/ansicht/detail/flaechenfreihaltung-fuer-infrastrukturprojekte-follow-up-ueberpruefung.html>

C. Zur Aussagekraft des humanmedizinischen Gutachtens

1. Keine Alternativen zum Konzept geprüft

Die Erläuternden Bemerkungen zum Entwurf – im Folgenden kurz: EB – berufen sich mehrfach auf ein humanmedizinisches Gutachten²³ als **Entscheidungsgrundlage** für die Festlegung der Grenzwerte. Zudem sei eine lärmtechnische Studie eingeholt worden. Das humanmedizinische Gutachten – im Folgenden kurz: GA – stützt sich seinerseits auf zwei Konzeptpapiere²⁴, eines zum Baulärm und eines zum Betriebslärm.

Die BAK bedankt sich dafür, dass ihr diese Grundlagen zugänglich gemacht worden sind. Zeit- und ressourcenbedingt wird im Folgenden nur das **Konzept „Betriebslärm“** betrachtet.

Es fällt auf, dass alle drei Unterlagen fast gleichzeitig datiert sind – alle kaum mehr als eine Woche bevor der Entwurf in Begutachtung gegangen ist. Ein **iteratives diskursives Vorgehen**, etwa eine Konzeptänderung aufgrund des GA ist **nicht erkennbar** und auch dem Text nicht zu entnehmen. Befremdlich ist, dass das GA zur Ableitung von „wirkungsbezogenen Immissionsgrenzwerten“ die ÖAL-Richtlinie 6/18 in der aktuellen Version 2011²⁵ zitiert, die zugehörigen Textpassagen jedoch der veralteten Version 1991/S. 18 entnommen sind.

Überhaupt bleibt das Gutachten in seinen Betrachtungen überaus schmal und auch eng am Konzept „Betriebslärm“ und stellt nirgendwo ernsthaft die **Frage nach Alternativen und den jeweiligen Vor- und Nachteilen aus Betreiber- wie aus Betroffenen-sicht** oder, **wie sich ein Konzept für den Neubau von einem Bestandssanierungskonzept abheben soll**, obwohl man gerade all das von der Begutachtung eines Lärmschutzkonzepts erwarten können sollte.

Es ist auffallend, mit wie wenig Begründung es den Autoren gelingt, in ihren „Schlussfolgerungen“ das ganze Konzept in all seinen Eckpunkten im Ergebnis uneingeschränkt zu „empfehlen“. Dass die Autoren keine Einwände haben, mag sein. Dass das Konzept „Betriebslärm“ das Bestmögliche ist und dass es keine wesentlichen Einwände geben könne, davon **mag das GA nicht zu überzeugen**.

2. „Auffüllungsprivileg“ immer zumutbar?

Dabei hätte den Autoren auffallen können, welche großen Auswirkungen die nun in § 6 Abs. 1 dE enthaltene Bestimmung haben kann. **Gemäß § 6 Abs. 1 dE** werden Nachbarn in Zukunft jedenfalls vorhabensbedingte Immissionen von 55 dB für den Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel L_{den} und 45 dB für den Nachtlärmpegel L_{night} hinnehmen müssen („**Auffüllungsprivileg**“!). Gerade bei sehr geringer Vorbelastung können daraus bereits **hohe Immissionszunahmen** entstehen. Das **zeigen** die beiden im Gutachten auf S. 22/23 enthaltenen, **dem Konzept „Betriebslärm“ entnommenen Abbildungen** recht anschaulich. Wenn bspw. im Nullplanfall, also vor Errichtung der Straße ein Pegel von 45 dB L_{den} gegeben ist, so soll eine Pegelzunahme um mehr als 10 dB ohne weitere Erörterung einfach zulässig sein.

An mehreren Stellen (S. 12, 13, 14) zitieren die Autoren auch **die umweltwissenschaftlichen Grundlagen und Zielsetzungen im Rahmen des Nationalen Umweltplans 1994**, die als „Rahmenbedingungen für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung“ angeben, dass "in Gärten und auf Terrassen am Tag Außenschallpegel von L_r 40-50 dB ... nicht überschritten werden" sollten, oder dass „in Wohngebieten ... am Tag Außenpegel von $L_{A,eq}$ = 50 dB, am Abend und am Wochenende

²³ Haidinger – Marth, Humanmedizinische Bewertung des Schall-Eintrags durch neue Straßenbauvorhaben, Wien und Graz 19.6.2014.

²⁴ ZT Kirisitz (Hrsg.), Konzept für eine Bundesstraßen-Lärmschutzverordnung – Baulärm, Stand 17.6.2014. Wien, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2014; Schönhuber K. (Rosinak & Partner ZT GmbH), Konzept für eine Bundesstraßen-Lärmschutzverordnung, Stand 16.6.2014.

²⁵ ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 – Die Wirkungen des Lärms auf den Menschen – Beurteilungshilfen für den Arzt; Ausgabe 2011-02-01.

von LA,eq = 45 dB und in der Nacht von LA,eq = 40 dB anzustreben ...“ sind. Beides wäre bei Geltung von § 6 Abs. 1 dE nicht mehr einzuhalten. Das Gutachten benennt nicht einmal den Konflikt und sieht auch kein Problem.

Die Autoren zitieren auf S. 18 auch das **Schweizer Konzept der Belastungsgrenzwerte**, ohne sichtbare Konsequenzen; dabei hätte auffallen können, dass Belastungsgrenzwerte für den Straßenbau nach Empfindlichkeitsstufe der Raumordnung differenziert werden können, was ein gänzlich anderes Konzept darstellt.

Dabei wird den Autoren als **state-of-the-art** bekannt sein, dass im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung **gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3/1**²⁶ das Minimum aus dem Planungsrichtwert nach Flächenwidmungskategorie (Lr, FW) sowie dem Beurteilungspegel der ortsüblichen Schallimmission repräsentativer Quellen (Lr, o) als Beurteilungsbasis herangezogen wird in Bezug auf den hinzukommenden z.B. Straßenlärm.

Wieso sollen weder der Planungsrichtwert noch die tatsächliche ortsübliche Schallimmission gar keine Rolle für den Straßenplaner mehr spielen?

3. Erhebliche plötzliche Pegelzunahmen sollten – nicht erst ab 10 dB - die Vermutung der Unzumutbarkeit für sich haben

Eine plötzliche Pegelzunahme von 10 dB hat die Vermutung der Unzumutbarkeit für sich; das lässt sich mit guten Gründen behaupten.

Dass das 10 dB-Kriterium, das bspw. so noch in der **Dienstanweisung Bundesstraßen 1983** enthalten war, in dieser strikten Form heute so nicht mehr verwendet wird, hat andere Gründe, wie der (aktuellen) **ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18/S. 26/40** entnommen werden kann; ebendort ist unmissverständlich festgehalten: *„... Aufgrund der Probleme mit der Erhebung des Grundgeräuschpegels (siehe Anhang A) wird heute ein anderer Weg der Lärmbeurteilung beschritten. Am Prinzip „Erhöhung des Umgebungsgeräuschpegels = steigende Belästigungswirkung“ ändert dies nichts.“*²⁷

Vieles spricht also dafür, dass **in einer generell abstrakten Rechtssetzung, die sich dem Vorsorgeprinzip verpflichtet fühlen sollte** (wie z.B. der Entwurf!), **die Unzumutbarkeit schon viel früher als bei 10 dB angenommen werden muss, um „auf der sicheren Seite zu sein.“**

²⁶ ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 Ausgabe 2008-03-01 Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich.

²⁷ Diese Textpassage ist den Autoren (aufgrund der irrtümlichen Heranziehung der veralteten Version 1991?) entgangen.

D. Unzulänglichkeiten und Verbesserungsbedarf im Entwurf

1. Planungsrichtwerte nach Flächenwidmungskategorie sollen als Grundsatz maßgebend sein

Die Versäumnisse der Autoren des humanmedizinischen Gutachtens führen zum **schwerwiegendsten Mangel des Entwurfes**:

§ 6 Abs. 1 enthält in der vorgeschlagenen Form iVm § 8 und § 9 dE **keinen akzeptablen Interessenausgleich** zwischen den berechtigten Ruheschutzbedürfnissen der dort schon ansässigen Anrainer und dem Planer und Betreiber der künftigen Straßen. Denn **§ 6 Abs. 1 iVm § 8 und § 9 dE** **berechtigt gerade in ursprünglich sehr ruhigen Gebieten zu einem undifferenzierten „Auffüllen“ bis an den dort vorgesehen Richtwert** (für die vorhabensbedingte Immission). Wenn die **EB** hier behaupten: „Die Begrenzungen der vorhabensbedingte Immissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, dienen der Vorsorge und dem Schutz von Gebieten mit geringer Vorbelastung“, so ist das nicht nachvollziehbar. Das Gegenteil ist wohl der Fall.

Hinzu kommt, dass ganz anders als es zuletzt noch der VwGH im Semmeringbasistunnel-Erkenntnis²⁸ bekräftigt hat, gemäß § 4 dE der **Lärmschutz** nicht an der Grundstücksgrenze sondern **erst an der Fassade beginnen soll**, also der Freiraum (Garten, Terrasse) nicht mehr zu schützen ist. Sowohl das GA als auch die EB zu § 4 dE sind hier irreführend: Aufgrund von Reflexionen²⁹ an der Fassade können zu den gemäß § 6 Abs. 1 dE zulässigen 55 dB untertags nochmals bis zu 3 dB hinzukommen, was weit über dem empfohlenen Richtwert von Lr 40 bis 50 dB liegt.

Eine solche Norm **steht im diametralen Gegensatz zum Vorsorgeprinzip und zum Immissionsminimierungsgebot und damit zu zentralen Wertungen des UVP-G.**

Mit einem solchen Vorgehen würden Straßenbauvorhaben in Zukunft außerhalb der grundlegenden, an einem hohen Umweltschutzniveau orientierten Wertungen des UVP-G gestellt. **Ein ins Belieben des Betreibers gestelltes „Auffüllungsprivileg“ sollte eigentlich in einer für künftige Neubauten geltenden Norm – somit auch im Rahmen des vorliegenden Entwurfs – „verpönt“ sein!** Das kann hier nicht oft genug unterstrichen werden. Eine solche Norm könnte auch **verfassungswidrig** sein, weil sie **dem „bundesstaatlichen Rücksichtnahmegebot“ widerspricht**: Denn raumordnerisches Vorgehen der Länder wird im Bereich der Bundestraßenplanung de jure schlicht negiert und obsolet gemacht.

Den EB ist nicht zu entnehmen, dass die Umsetzung des Vorsorgeprinzips und des aufgrund des UVP-G geltenden Immissionsminimierungsgebots zu den **Zielsetzungen des Entwurfs** gehört. Diese **beschränken sich offenkundig auf die Rechts- und Planungssicherheit aus der Sicht der Bundesstraßenverwaltung**. Umwelt- und Nachbarschutzaspekte werden nicht erwähnt. Es finden sich auch keine Äußerungen, ob die Qualität von Lärmschutzmaßnahmen bei künftigen Projekten gleich bleiben oder gar verbessert werden soll, oder dass die Beibehaltung des bisherigen Schutzniveaus gewährleistet ist (und woraus das abgeleitet werden kann).

Dem Wortlaut nach gibt die Norm dem Betreiber ein Mittel in die Hand, um das Immissionsminimierungsgebot gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G zur Leerformel verkommen zu lassen. **Alles soll davon abhängen, wo die Bundesstraßenverwaltung die Grenze zur**

²⁸ VwGH am 19.12.2013 zum Semmeringbasistunnel – 2011/03/0160, 0162, 0164, 0165 (Aufhebung des Bescheids)

²⁹ Erschwerend kommt hinzu, dass beim Fassadenpegel **ohne** Reflexion gerechnet wird. Im Freiraum im Nahbereich vor dem Gebäude, zB der Terrasse vor dem Haus kann es durch die Reflexionen an der Fassade daher um bis zu 3 dB lauter > 55/45 dB als an der Fassade selbst sein; der Fassadenpegel taugt, wie die EB richtigerweise sagen, zur korrekten Bemessung des Schutzes der Innenräume vor Lärm; **will man den Fassadenpegel auch dazu heranziehen, um den Schutz des Freiraums im Nahbereich zu beurteilen, so müsste man eigentlich diesen Fassadenpegel mit Zuschlägen versehen, um „auf der sicheren Seite zu sein“**; die jetzigen Vorgaben sind weit über den immer wieder vorgeschlagenen Richtwerten für den Freiraum im Nahbereich – vgl. dazu noch unter E Zu § 4 dE.

Unverhältnismäßigkeit zieht, die ihrerseits im Rechtsweg ja nicht weiter überprüfbar ist. Konflikte in künftigen Verfahren sind geradezu vorprogrammiert.

Es ist auch zu erwarten, dass die Verwaltungsgerichte anhand entsprechender Präzedenzfälle – so wie bei der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)³⁰ – eine künftige BStLärmIV als bloßen Mindeststandard ansehen werden, sodass fraglich ist, wie der von den EB behauptete Rationalisierungseffekt überhaupt eintreten soll. Nach der Rechtsprechung darf sich die **Behörde** nur im Rahmen der Trassenfestlegung auf die in einer „besonderen Immissionsschutzvorschrift“ (siehe § 24f UVP-G) verordneten Lärmschutzwerte zurückziehen, **muss aber im Projektgenehmigungsverfahren dann grundsätzlich wieder jeden Einzelfall behandeln**. Die EB diskutieren diese Problematik nirgendwo. Aus der Rechtsprechung folgt – und das macht auch Sinn und ist rechtsstaatlich geboten! –, **dass eben nur eine Regelung, die in der Lage ist, Einzelfallgerechtigkeit sicherzustellen, den erwünschten Rationalisierungseffekt für die Projektgenehmigungsverfahren herbeiführen kann. § 6 Abs. 1 dE als Zentralnorm kann das sicher nicht**, was zur Frage führt, welchen sinnvollen Zwecken der Entwurf dient. Es drängt sich vielmehr der Eindruck, dass der Entwurf – bezogen auf die Projektgenehmigungsverfahren – **auch nicht, wie von den EB behauptet, der Rechts- und Planungssicherheit³¹, aber auch nicht dem Umweltschutz und natürlich keinesfalls den Interessen der lärm betroffenen Nachbarn dienen dürfte**. Die BAK ersucht darum, das angewandte Konzept grundlegend zu überdenken, und fordert, dass – so wie bspw. in der Schweiz oder in Deutschland – beim Neubau von Straßen grundsätzlich die **Planungsrichtwerte nach Flächenwidmungskategorie** eingehalten werden.

Die BAK verkennt nicht, dass **die Koordination zwischen Landesraumordnung und Bundesfachplanung in Österreich** bisweilen ein höchst unsicheres bis bizarres Terrain ist. Ganz anders als in der Schweiz fehlt es an hinreichenden gesetzlichen Koordinationsmechanismen (u.a. gegen willkürliches Heranwidmen). Es führt aber dennoch kein Weg an der Herausforderung vorbei, den Entwurf zum Anlass zu nehmen, um **Standards für ein wohlabgestimmtes Vorgehen zu entwickeln, will man wirklich Rechtssicherheit im bundesstaatlichen Kontext** gewinnen. Diese Herausforderung stellt sich ja auch für Eisenbahn- und Fluglärm.

2. Planungsrichtwerte sollen auch für alle lärmsensiblen Nutzungen als Grundsatz gelten

Angemerkt sei, dass dieses og Prinzip natürlich nicht nur für Wohnnutzungen sondern **auch für alle anderen, vom Entwurf nur teilweise in § 6 Abs. 4 dE erfassten lärmsensiblen Nutzungen**, namentlich auch „**ruhige Gebiete**“ gemäß EU-UmgebungslärmRL gelten muss, damit sie nach ihrem spezifischen Schutzanspruch berücksichtigt werden können.

3. Lärmsensible Nutzungen vollständig erfassen und entsprechend ihrem Schutzanspruch schützen

³⁰ Grundlegend: Verwaltungsgerichtshof VwGH am 22.10.2012 zur Koralmbahn – 2010/03/0014 (Aufhebung des Bescheids) mit ausführlichem Verweis und unter Berufung auf Verfassungsgerichtshof (VfGH) zur Trassenverordnung der Koralmbahn E V87/06 vom 13.12.2007; gleichlautend: VwGH am 28.11.2013 zum zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie – 2012/03/0045 (Aufhebung des Bescheids) und VwGH am 28.11.2013 zur Angertalschluchtbrücke – 2012/03/0043 (Aufhebung des Bescheids); vgl. insbesondere: *Altenburger/Berger/Meister*, Schienenbonus und besondere Immissionsschutzvorschriften vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung, RdU-U&T 2014/12 (33) – 32ff, die de lege lata ein **Auffüllungsprivileg für den Anwendungsbereich der SchIV verneinen**: „Abs. 2 des § 5 stellt, wie sich aus der Systematik ergibt, keine spezielle Regelung dar, die jedenfalls die Ausschöpfung der Grenzwerte erlaubt, sondern tritt zu Abs. 1 hinzu. Werden die Grenzwerte nicht eingehalten, sind jedenfalls Maßnahmen zu treffen. Sind Maßnahmen nicht möglich ..., so kommt es zur Abweisung des Genehmigungsantrags ... Werden die Grenzwerte eingehalten, sind aber Maßnahmen wirtschaftlich möglich und ist der Lärm wegen der Art der Nutzung der benachbarten Liegenschaft nicht zumutbar, so sind in Hinblick auf den erzielbaren Zweck zumutbare Maßnahmen vorzusehen“.

³¹ Vgl. etwa die „Kernaussagen“ des RH zum Thema „UVP-Verfahren – Steigerung der Effizienz“, wobei er u.a. empfiehlt: „Abklärung der Beurteilungsmaßstäbe der Sachverständigen (z.B. Grenzwerte) schon im Zuge der Erstellung der Einreichunterlagen“, offenbar um aufwendige Umplanungen infolge divergierender Maßstäbe zu vermeiden (Fundstelle: Reihe Bund 2012/10 zu A 26 Linzer Autobahn – Westring; TZ 38, 41 bis 44) – Download <http://www.rechnungshof.gv.at/beratung/kernaussagen/kernaussagen/detail/uvp-verfahren-steigerung-der-effizienz.html>; genau das könnte aber weiterhin drohen.

§ 6 Abs. 4 dE nennt nur einige – bebaute – lärmsensible Nutzungen wie Betriebe, Krankenhäuser, Schulen, Beherbergungsbetriebe. Dies ist nicht einsichtig. Der Entwurf soll **auch alle Arten von unbebauten lärmsensiblen Nutzungen**, insbesondere die als „*ruhige Gebiete*“ gemäß EU-UmgebungslärmRL angesehen werden können umfassen, damit auf sie bei der Planung auch nach ihrem spezifischen Schutzanspruch Bedacht genommen wird. Die Berücksichtigung von „ruhigen Gebieten“ ist eine **Verpflichtung aus der EU-UmgebungslärmRL**. Wo sonst als in der „Planungsnorm für Bundesstraßen“ soll diese Verpflichtung effektiv umgesetzt werden?

Zudem sollen gemäß § 8 dE solche Nutzungen generell **vom Vorrang aktiver Maßnahmen ausgenommen** sein. Es ist überhaupt nicht einsichtig - bei Nutzungen mit einem besonders hohen Ruheschutzbedürfnis sogar **paradox**, dass der Betreiber solche Nutzungen schlechter behandelt kann als gewöhnliche. Bei unbebauten lärmsensiblen Nutzungen kommen andern als aktive Maßnahmen aus der Natur der Sache gar nicht in Betracht.

Höchst zweifelhaft ist auch, dass § 9 dE **solche Nutzungen generell von jeglicher Form von Ansprüchen auf passive Schutzmaßnahmen ausnehmen will**. Bei Beherbergungsbetrieben kann eine Umfahrungsstraße vor der Haustür einer Existenzvernichtung gleichkommen. Hier jegliche **Ansprüche auf Ausgleich (Wertminderung und Verdienstentgang)** auszuschließen und ins willkürliche Belieben des Betreibers zu geben, widerspricht dem Verursacherprinzip und ist strikt abzulehnen (siehe dazu schon oben unter B.5.).

Angemerkt sei, dass es im Lichte des derzeit angewandten Konzepts „Betriebslärm“ schon positiv ist, dass der Schutz von Nutzungen gemäß § 6 Abs. 4 im Wege einer Einzelfallbeurteilung erfolgen soll. EB und humanmedizinisches GA geben aber überhaupt keine Anhaltspunkte für die Qualität des Schutzes dieser Nutzungen. Daher sollte der Ordnungsgeber dafür Sorge tragen, dass **unter Einbindung der Fachöffentlichkeit Richtwerte für solche Nutzungen entwickelt werden**.

4. Die Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit soll in den Projekten auf einer objektiven Grundlage geprüft und transparent und vergleichbar gemacht werden

Eng mit dem unter D.1./D.2. genannten Mangel verknüpft ist auch der Mangel an jeglicher Bestimmtheit des Verhältnismäßigkeits- und Wirtschaftlichkeitsgebots, das im Entwurf im Zusammenhalt mit § 6 Abs. 1 dE, aber auch sonst eine überragende Stellung einnimmt bei Auslegung der Frage, was die Bundesstraßenverwaltung „muss“.

Wie schon oben angedeutet sind konkrete Vorgaben wichtige Information für betroffene Anrainer, welche Schutzvorkehrungen und Anstrengungen des Betreibers erwartet werden dürfen. **Liest man den Entwurf aus Anrainer- und Umweltperspektive, so stößt man auf vieles, was die Bundesstraßenverwaltung bei der Auslegung des Projekts „darf“ aber auf wenig, was sie „muss“**. Begrenzend sind nur die § 6 Abs. 1 bis 3 festgelegten maximalen Immissions-Plafonds. Es ist nicht einmal festgelegt, dass sich der Betreiber anstrengen soll, um die Plafonds nicht auszuschöpfen, geschweige denn welche Anstrengung zu unternehmen sind. Einzig der „Vorrang für aktive Maßnahmen“ (§ 8 dE) und die Verhältnismäßigkeit (§ 9 dE) sollen hier ausschlaggebend sein. Beides bleibt unbestimmt und ist in dieser Form auch für die Verwaltungsgerichte nicht überprüfbar.

Die BAK verkennt nicht, dass solche Kriterien nötig sind. Der Entwurf und seine EB müssen aber auch erkennen lassen, wie die Bundesstraßenverwaltung das projektbezogen operationalisieren soll. Die praktizierten **Vergleiche zwischen Kosten aktiver und passiver Maßnahmen sind ungenügend**.

Konkret sollen **die Verhältnismäßigkeits- und Wirtschaftlichkeitsabwägungen in den Genehmigungsverfahren auch zur Optimierung des Lärmschutzes transparent und**

vergleichbar gemacht werden und damit auch einer richterlichen Abwägung der Verwaltungsgerichte zugänglich sein. Dazu können (etwa nach dem hedonistischen Preisbildungsansatz) zunächst die maximalen volkswirtschaftlichen Kosten des Lärms, die ja dem maximal möglichen Nutzen von Lärmschutzmaßnahmen (~ z.B. Unterschreitung der vorgeschriebenen Grenzwerte um mindestens 5 dBA) entsprechen, ermittelt werden. Weiters sollen **Kosten/Nutzen-Abwägungen auf einer objektiven Basis stattfinden**, wie der folgende Exkurs beispielhaft zeigt.

Kurzum: Es wird angeregt, Verfahren zu entwickeln, damit Wirtschaftlichkeits- und Verhältnismäßigkeitsabwägungen auch zur Optimierung des Lärmschutzes transparent und vergleichbar werden.

Exkurs Schweiz: Objektiver Ansatz für Verhältnismäßigkeits- und Wirtschaftlichkeitsabwägungen zur Optimierung des Lärmschutzes

Die Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit und Verhältnismäßigkeit (WTV) von Lärmschutzmaßnahmen erfolgt in der Schweiz nach der SRU Nr. 301 des BAFU³². Der Nachweis der WTV gehört mehr und mehr zum Standard von Planungs- und Projektierungsarbeiten.

Aus rechtlicher Sicht zeigt sich, dass sich die Frage nach der wirtschaftlichen Tragbarkeit (WT) immer stellt. Die Frage nach der Verhältnismäßigkeit stellt sich dann, wenn die vorgeschriebenen Belastungsgrenzwerte (BGW) nicht eingehalten werden können. Um festzustellen, **inwieweit die Behörde dem Betreiber einer öffentlichen/konzessionierten Anlage zB einer neuen Straße Erleichterungen vom grundsätzlich vorgeschrieben Schutzniveau** – das ist die Einhaltung der Planungsrichtwerte gemäß Flächenwidmung (Artikel 25 USG) – gewähren soll, wird – kurz gefasst – eine **volkswirtschaftliche Kosten/Nutzen-Rechnung basierend auf dem hedonistischen Preisbildungsansatz** angestellt.

Schritt A: Monetarisierung des maximal möglichen Nutzens

Im Schritt A wird unabhängig von konkreten Lärmschutzmaßnahmen der maximal mögliche, volkswirtschaftliche Nutzen erhoben, der sich durch Lärmschutzmaßnahmen innerhalb eines Projektgebietes mit Grenzwertüberschreitungen erreichen lässt. Erreicht wird der Maximalnutzen für diese Gebiete gemäß Definition dann, wenn die **gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte um mindestens 5 dBA unterschritten werden**, also alle volkswirtschaftlichen Lärmkosten vermieden werden können. Dieser Maximalnutzen ist damit identisch mit den bestehenden volkswirtschaftlichen Lärmkosten. Diese werden in Schritt A **auf der Basis der Bauzonenflächen** mit Grenzwertüberschreitungen und mit Hilfe des hedonistischen Preisbildungsansatzes ermittelt. Weil sowohl bebauete als **auch unbebaute Bauzonen** in die Berechnung einfließen, werden die potentiellen Lärmkosten bei einem Ausbaugrad von 100 % ausgewiesen.

Ziel von Schritt A ist es, einen ersten Hinweis darüber zu erhalten, in welchen Größenordnungen sich die Kosten für künftige Lärmschutzmaßnahmen maximal bewegen dürfen. Die ausgewiesenen volkswirtschaftlichen Kosten lassen sich als **Obergrenze für die volkswirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismäßigkeit** des Lärmschutzes interpretieren.

Schritt B: Interessenabwägung und qualitative Bewertung sonstiger Konflikte

In **Schritt B.1** wird eine Interessenabwägung aus ökonomischer Sicht vorgenommen. Ermittelt werden die Effizienz und die Effektivität von Lärmschutzmaßnahmen:

³² Vgl. zum Folgenden: Leitfaden Straßenlärm – Vollzugshilfe für die Sanierung. Stand: Dezember 2006 samt Anwendungshilfen – Download: <http://www.bafu.admin.ch/laerm/01148/03448/index.html?lang=de> sowie grundlegend: Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismäßigkeit von Lärmschutzmaßnahmen – Theoretische Grundlagen, Vollzugshilfe und Rechtsgutachten, BAFU 1998 SRU-301-D – Download: <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00452/index.html?lang=de> sowie Wirtschaftliche Tragbarkeit und Verhältnismäßigkeit von Lärmschutzmaßnahmen – Optimierung der Interessenabwägung, BAFU 2006, Reihe: Umwelt-Vollzug Nr. 0609 – <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00008/index.html?lang=de>

- Zur Beurteilung der **Effizienz** werden die Kosten von Lärmschutzmaßnahmen ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen gegenübergestellt (Effizienz = Nutzen/Kosten). Die Effizienz der Maßnahmen ist zugleich ein Maß für die volkswirtschaftliche Tragbarkeit. Als Kosten werden die in Jahresaufwendungen umgerechneten Investitionskosten sowie allfällige Betriebs- und Unterhaltskosten berücksichtigt. Qualitative Kosten finden im Modell in dem Sinne Eingang, als ein Lärmschutzprojekt zwingend zu modifizieren ist, falls die Interessen z.B. des Ortsbildes, Landschaftsschutzes etc. überwiegen.
- Die **Effektivität** entspricht dem Zielerreichungsgrad. Dieser zeigt an, welcher Anteil der gesetzlich vorgeschriebenen Schutzwirkung (Einhalten der Belastungsgrenzwerte) durch die Lärmschutzmaßnahmen erreicht wird.

In einem **Effizienz-/Effektivitäts-Diagramm** lässt sich die gegenseitige Abhängigkeit von Effizienz und Effektivität grafisch darstellen. Daraus lässt sich für die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der geforderten Interessenabwägung eine Empfehlung bezüglich der Realisierung und des weiteren Vorgehens ableiten.

Als zusätzliche Kriterien für die Bestimmung volkswirtschaftlicher Kosten von Lärmschutzmaßnahmen fließen in einem **Schritt B.2 mögliche Konflikte mit anderen Interessen** (Ortsbild, Landschaftseingriff, Ökologie, Wohnqualität der Anwohner, Verkehrssicherheit und andere Auswirkungen) **nach dem Maß der Beeinträchtigung** (gering, mittel oder stark) mit in die Beurteilung ein. Diese Aspekte lassen sich nicht nach betriebswirtschaftlichen Kriterien erfassen und monetarisieren, sie müssen sich an **qualitativen** Kriterien orientieren.

Zur **Verfeinerung der Beurteilung im Schritt B.1** wird auf der Basis der UV-0609-D des BAFU ein WT-Index errechnet, um eindeutigere Resultate zu erhalten.

Der WT-Index berechnet sich wie folgt: „WTI = Effektivität * Effizienz / 25“ und erlaubt dann, Projektvarianten in einem Diagramm grafisch darzustellen. Die Beurteilung des WTI ergibt Klassen von „WTI > 4.0 = sehr gut“ bis „WTI < 0.5 = schlecht“. Nur Projekte ab der Klasse „WTI ≥ 1.0 = genügend“ sollen realisiert werden.

5. Die Bundesstraßenverwaltung soll verpflichtet sein, das genehmigte Schutzziel auch im Betrieb längerfristig einhalten (inkl. Monitoringverpflichtung)

Ein weiterer für die Akzeptanz von geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht unwesentlicher Mangel betrifft die Frage, wie sichergestellt ist, dass das mit der Genehmigung erlaubte Immissionsmaß auch nach einigen Jahren eingehalten ist.

Bei einer Gewerbeanlage sind Nachbarn „auf der sicheren Seite“: Will der Betreiber seine Emissionen z.B. im Zuge einer Anlagenerweiterung erhöhen, so bedarf er dafür einer Erweiterungsgenehmigung. Sonst geht nichts.

Betreiber von Verkehrsanlagen sind hier über die normative Kraft des Faktischen ein weiteres Mal privilegiert: Zeigt sich im Betrieb des betreffenden Bundesstraßenabschnittes, dass die für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen angewandten Immissionsgrenzen überschritten werden – beispielsweise aufgrund eines stärker als erwartet gestiegenen Verkehrsaufkommens oder einer Zunahme des Verkehrsaufkommens nach dem Prognosezeitpunkt –, bedarf es keiner Erweiterungsgenehmigung. Somit erfolgt auch keine automatische Anpassung der Lärmschutzmaßnahmen. Mangels Regelung werden die genehmigten Planungsziele spätestens ab dem zumeist zehnjährigen Planungshorizont durch die Sanierungsgrenzwerte gemäß Dienstanweisung (siehe oben) abgelöst.

Für die **Bestandssanierung** gelten niedrigere Schutzziele; vor allem **gibt es hier keine konkreten Pflichten der Bundesstraßenverwaltung. Alles ist ein bloßes „Können“**. Nach dem derzeitigen Regelungsstand im BStG und der Dienstanweisung ist nicht einmal sichergestellt, dass die *Bundesstraßenverwaltung* überhaupt wissen muss, wie sich die Immissionen entwickelt haben. Es gibt **keine Monitoringverpflichtung**, die sicherstellt, dass nach Ablauf des Prognosezeitraums, also spätestens zehn Jahre ab Genehmigung (oder früher, wenn es dafür offenkundige Evidenz gibt) überprüft wird, ob die Lärmschutzmaßnahmen noch ausreichen.

Aus der Sicht der BAK **soll die Bundesstraßenverwaltung verpflichtet sein, das genehmigte Schutzziel auch im Betrieb längerfristig für die Dauer der Genehmigung einzuhalten³³, dies laufend zu überprüfen und der betroffenen Öffentlichkeit zugänglich zu machen** (Monitoringverpflichtung). Gelingt ihr dies nicht, so sollte eine Erweiterungsgenehmigung erforderlich sein, wo das Schutzkonzept neu zu bemessen ist. Dazu muss eine eigene Bestimmung im Entwurf geschaffen werden; das Problem ist über Auflagen nicht lösbar, wenn es dafür keine Grundlage im Materienrecht gibt.

6. Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahme vorsehen

Immer wieder versuchen Anrainervertreter und Gerichte auch Geschwindigkeitsbeschränkungen als „aktive Schutzmaßnahmen“ nutzbar zu machen und müssen daran scheitern, weil die zur Vollziehung der straßenpolizeilichen Bestimmungen zuständigen Behörden nicht per Auflage gebunden werden können. Und selbst die Bundesstraßenverwaltung hat kein Antragsrecht.

Dennoch fordert die BAK, dass der in § 8 Abs. 1 Satz 2 dE enthaltenen Katalog aktiver Lärmschutzmaßnahmen um **„Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere verkehrsmengenregulierende Maßnahmen einschließlich Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeiten“** erweitert werden soll. Die BAK verkennt nicht, dass dies nur deklaratorisch sein kann. Um eine vernünftige Kooperation zwischen der Bundesstraßenverwaltung und den jeweils zuständigen Straßenpolizeibehörden sicherzustellen, bedarf es weitergehender Maßnahmen, insbesondere **Richtlinien und Dienstanweisungen an die zum Vollzug der StVO zuständigen Behörden, wie die Bundesstraßenverwaltung im Wege von Verbotsverordnungen gemäß § 43 Abs. 2 StVO zu unterstützen ist**. Ggfs sollte eine entsprechende Unterstützungspflicht auch in die StVO aufgenommen werden.

³³ Vgl. etwa Art. 25 Schweizer USG und Art. 9 Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV), wo dieses Prinzip auch für Bestandstrecken festgelegt wird:
„Der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen darf nicht dazu führen, dass:
 a) *durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder*
 b) *durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.“*

E. Bemerkungen zu den Einzelbestimmungen des Entwurfs

Zu § 1 dE:

Die Verordnung muss auch für den Betrieb von neuen Autobahnen und Schnellstraßen gelten; siehe dazu schon unter D.5.

Zu § 4 dE:

Siehe dazu schon unter D.1.

Der Bestimmung könnte zugestimmt werden, wenn § 6 Abs. 1 dE grundsätzlich die Einhaltung der Planungsrichtwerte gemäß Flächenwidmung sicherstellen würde. Im derzeitigen Konzept **beseitigt diese Vorschrift den Freiraumschutz weitgehend** und wird abgelehnt. Erschwerend kommt ja hinzu, dass beim Fassadenpegel ohne Reflexion gerechnet wird: Im Freiraum im Nahbereich vor dem Gebäude **kann es durch die Reflexionen an der Fassade daher auch lauter als an der Fassade selbst sein**. Das heißt, dass es auf Terrassen noch um bis zu 3 dB lauter als die höchstzulässigen 55 dB sein kann. Erst mit zunehmendem Abstand vom Gebäude nimmt der von der Fassade reflektierte Beitrag zur Immissionssituation ab; die Höhe der Reflexion hängt von der Fassade und wohl auch von der Einfallrichtung ab.

Siehe ÖAL-Richtlinie 6/18 S. 12/13: Bis zu Störlärmpegeln von LA 45-50 dB wird die Sprachkommunikation zumeist als ungestört erlebt. Darüber steigt die Störwirkung steil an (siehe Abbildung S. 13 ebendort).

Es fehlt eine Vorschrift, wie bei unbebauten lärmsensiblen Nutzungen sowie noch nicht bebauten, aber dafür gewidmeten Nutzungen zu messen ist.³⁴

Zu § 5 dE:

Entspricht der Textierung von § 77 Abs. 2 GewO, wird aber durch § 6 Abs. 1 dE massiv unterlaufen – siehe dazu schon unter D.1.

Zu § 6 Abs. 1 dE:

Siehe dazu schon unter D.1. Die Bestimmung wird in ihrem Zusammenhalt mit den §§ 8 und 9 dE grundsätzlich abgelehnt.

Noch denkbar wäre unterhalb der Grenzwerte ein **Vorgehen analog § 5 Abs. 1 SchIV**³⁵ (siehe dazu D.1.). Wenigstens sollte festgelegt sein: „**Erhebliche Pegelzunahmen, jedenfalls ab 3 dB sind im Einzelfall zu beurteilen.**“ Die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1/Kapitel Anlagenlärm (S. 22) hält eine Anhebung der ortsüblichen Schallimmission um bis zu 3 dB als Richtwert für zumutbar.³⁶

³⁴ Vgl. dazu Art. 39 der Schweizer Lärmschutz-Verordnung LSV zum Ort der Ermittlung:

„(1) Bei Gebäuden werden die Lärmimmissionen in der Mitte der offenen Fenster lärmempfindlicher Räume ermittelt. Fluglärmimmissionen können auch in der Nähe der Gebäude ermittelt werden.

(2) Im nicht überbauten Gebiet von Zonen mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis werden die Lärmimmissionen 1,5 m über dem Boden ermittelt.

(3) In noch nicht überbauten Bauzonen werden die Lärmimmissionen dort ermittelt, wo nach dem Bau- und Planungsrecht Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen erstellt werden dürfen.“

³⁵ „§ 5. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat bauliche Maßnahmen (§ 1) nach dem Grundsatz auszulegen, daß Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern die Beeinträchtigung nicht wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar ist.“

³⁶ Gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1/Kapitel Anlagenlärm (S. 22) hat „es sich in der Praxis schon mehrfach als vertretbar erwiesen, eine schrittweise Annäherung an die für die tatsächliche Nutzung typischen Schallimmissionswerte oder an die für die Flächenwidmung kennzeichnenden Planungsrichtwerte zuzulassen. ... In der Beurteilungspraxis in Österreich hat sich für die schrittweise Anhebung in Gebieten mit geringer Vorbelastung ein Wert von 3 dB als medizinisch vertretbar erwiesen. Als Richtwert für die Beurteilung der Zumutbarkeit ist daher eine Anhebung der ortsüblichen Schallimmission durch die spezifische Schallimmission um bis zu 3 dB anzusehen. Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit sind zwar Rechtsbegriffe, es erscheint aber zweckmäßig dazu Richtwerte anzugeben.“

Nach dem derzeitigen Entwurf sind Gebiete mit Immissionseinträgen unter den Grenzwerten von 55 dB bzw 45 dB nicht weiter zu betrachten. Es erscheint jedoch jedenfalls sinnvoll, insbesondere bei der Ermittlung der Verhältnismäßigkeit von **aktiven Maßnahmen auch jene Bereiche unterhalb der Grenzwerte einzubeziehen**, in welchen eine deutliche Verschlechterung der akustischen Situation erfolgt oder durch die aktiven Maßnahmen eine deutliche Verbesserung erreicht werden kann.

Zu § 6 Abs. 2 und 3 dE:

In Abs. 2 und Abs. 3 werden Werte für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen und der Gesundheitsgefährdung festgelegt. Es geht aber weder aus dem Entwurf noch den EB hervor, ob die Unterscheidung noch für Anderes als das Irrelevanzkriterium Bedeutung hat.

Abs. 2 sollte nicht zur Anwendung kommen, wenn die **Vorbelastung schon von einer bestehenden Autobahn oder Schnellstraße** herrührt. Dann soll Abs. 1 gelten.

Zu § 6 Abs. 4:

Siehe dazu schon unter D.2. und D.3.

Die Textierung von Abs. 4 am Anfang ist unglücklich: Soll nur der Inhaber geschützt sein oder soll er hinsichtlich des Schutzes der Personen, die sich dort aufhalten, geschützt sein?

Zu § 6 Abs. 5 dE:

Bei der Berechnung von Straßenlärm sollen die **tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten** heranzuziehen sein, auch wenn sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten.

Zu § 7 dE:

Fassadenpegel werden ohne Reflexion gerechnet. Zu den Konsequenzen für den Schutz des Freiraums im Nahbereich vor dem Gebäude – siehe oben unter D.1. und E. zu § 4 dE.

Zu § 8 Abs. 1 dE:

Die aktiven Maßnahmen müssen „ausgeschöpft“ werden. Der Begriff „vorrangig“ ist zu schwach. Auch **„Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere verkehrsmengenregulierende Maßnahmen einschließlich Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeiten“** müssen als aktive Maßnahmen genannt werden; siehe dazu schon unter D.6.

Zur Ausnahme von § 6 Abs. 4 siehe schon unter D.3.

Zu § 9 dE:

Siehe dazu schon unter B.5. bis B.7. insbesondere wird eine **Weiterführung der Praxis der Lärmschutzfensterförderungen abgelehnt.**

Anhebungen, welche mehr als 3 dB betragen, bedürfen einer klaren gesamtheitlichen Betrachtung unter Würdigung rechtlicher, technischer und medizinischer Aspekte in Abwägung öffentlicher oder volkswirtschaftlicher Interessen. Das Ziel der Einhaltung der Planungsrichtwerte gemäß rechtskräftiger Widmung bleibt durch obige Ausführungen unberührt.

Hinsichtlich Zulaufstrecken erfolgt in Abs. 4 eine Beschränkung auf passive Maßnahmen. An dieser Stelle wird angeregt, auch eine Prüfpflicht vorzusehen, um abzufragen, ob – bei aliquoter Finanzierung je Lärmanteil – auch von der für die Zulaufstrecke zuständigen Behörde aktive Maßnahmen gesetzt werden können.

Nach § 9 dE:

Nach § 9 ist in einem **neu einzufügenden § 9a** zu verankern, dass die Bundesstraßenverwaltung verpflichtet ist, das genehmigte Schutzziel auch im Betrieb längerfristig für die Dauer der Genehmigung einzuhalten und dies laufend zu überprüfen (**Monitoringverpflichtung**) und die Ergebnisse dieser Überprüfung zu veröffentlichen; siehe dazu schon unter D.5.

Zu § 14 dE:

Siehe dazu schon unter B.5. bis B.7. insbesondere wird eine **Weiterführung der Praxis der Lärmschutzfensterförderungen abgelehnt.**

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 5-1: Anteile der Lärmbelasteten nach EUA an gesamter Zahl der belasteten Personen – Flugverkehr	46
Abbildung 5-2: Anteile der Lärmbelasteten nach EUA an gesamter Zahl der belasteten Personen – Schiene	47
Abbildung 5-3: Anteile der Lärmbelasteten nach EUA an gesamter Zahl der belasteten Personen – Straße	48
Abbildung 5-4: Die Megatrends und ihre Auswirkungen auf die Lärmsituation in der Schweiz (Quelle: Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung, S. 20)	50
Abbildung 6-1: Wohnobjekt (gelb markiert) an der Autobahn A9	68
Abbildung 6-2: Wohnobjekt (gelb markiert) an der Autobahn A9 (Darstellung 2017 Autobahnen und Schnellstraßen: 24h-Durchschnitt 4m L_{den})	68
Abbildung 6-3: Wohnobjekt (gelb markiert) an der Autobahn A9 (Darstellung 2017 Autobahnen und Schnellstraßen: 24h-Durchschnitt 4m L_{night})	69
Abbildung 6-4: Zeitleiste über 60 Jahre zum Wohnobjekt an der Autobahn A9	74

INFORMATIONEN ZUR UMWELTPOLITIK

„Informationen zur Umweltpolitik“ werden in unregelmäßigem Abstand vom Institut für Wirtschaft und Umwelt der AK herausgegeben und behandeln aktuelle Fragen der Umweltpolitik. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

Bei Interesse an vergriffenen Bänden wenden Sie sich bitte an die Sozialwissenschaftliche Studienbibliothek der AK Wien.

- 161 *Der „Wasserkrieg“ von Cochabamba. Zur Auseinandersetzung um die Privatisierung einer Wasserversorgung in Bolivien*
Hans Huber Abendroth, 2004
- 162 *Hauptsache Kinder! Umweltpolitik für Morgen*
Tagungsband, 2004
- 163 *Verkehrsmengen und Verkehrsemissionen auf wichtigen Straßen in Österreich 1985 - 2003*
Österreichisches Institut für Raumplanung, 2004
- 164 *Einflussfaktoren auf die Höhe der Müllgebühren*, 2005
- 165 *Anteil des Lkw-Quell-Ziel-Verkehrs sowie dessen Emissionen an gesamten Straßengüterverkehr in Wien*
Österreichisches Institut für Raumplanung, 2006
- 166 *Privatisierung des Wassersektors in Europa Reformbedarf oder Kapitalinteressen?*
Wolfgang Lauber (Hrsg.), 2006
- 167 *EU und Wasserliberalisierung*
Elisa Schenner, 2006
- 169 *REACH am Arbeitsplatz Die Vorteile der neuen europäischen Chemikalienpolitik für die ArbeitnehmerInnen*
Tony Musu, 2006 (vergriffen)
- 170 *Feinstaub am Arbeitsplatz Die Emissionen ultrafeiner Partikel und ihre Folgen für ArbeitnehmerInnen*
Tagungsband, 2006
- 171 *Luftverkehr und Lärmschutz Ist-Stand im internationalen Vergleich Grundlagen für eine österreichische Regelung*
Andreas Käfer, Judith Lang, Michael Hecht, 2006
- 173 *Welche Zukunft hat der Diesel? Technik, Kosten und Umweltfolgen*
Tagungsband, Franz Greil (Hrsg.), 2007
- 174 *Umsetzung der EU-Umwelthaftungsrichtlinie in Österreich*
Tagungsband ergänzt um Materialien und Hintergrunddokumente zum Diskussionsprozess, Werner Hochreiter (Hrsg.), 2007
- 175 *Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr*
Karl Steininger et.al., 2007
- 176 *Die Strategische Umweltprüfung im Verkehrsbereich*
Tagungsband, Cornelia Mittendorfer (Hrsg.), 2008
- 177 *Die UVP auf dem Prüfstand – Zur Entwicklung eines umkämpften Instruments*
Tagungsband, Cornelia Mittendorfer (Hrsg.), 2008
- 178 *Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich*
Tagungsband, Werner Hochreiter (Hrsg.), 2008
- 179 *Feinstaubproblem Baumaschine Emissionen und Kosten einer Partikelfilternachrüstung in Österreich*, 2009
- 180 *Mehrweg hat Zukunft! Lösungsszenarien für Österreich im internationalen Vergleich*
Tagungsband, Werner Hochreiter (Hrsg.), 2010
- 181 *Siedlungswasserwirtschaft in öffentlicher oder privater Hand – England/Wales, Niederlande und Porto Alegre (Brasilien) als Fallbeispiele*
Thomas Thaler, 2010
- 182 *Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?*
Tagungsband, Werner Hochreiter (Hrsg.), 2010
- 183 *Agrotreibstoffe – Lösung oder Problem? Potenziale, Umweltauswirkungen und soziale Aspekte*
Tagungsband, Christoph Streissler (Hrsg.), 2010

- 184 *Lkw-Tempolimits und Emissionen*
Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm, 2011
- 185 *Gesundheitsrelevante Aspekte von Getränkeverpackungen*, 2011
- 186 *Green Jobs – Arbeitsbedingungen und Beschäftigungspotenziale*, 2012
- 187 *Die Zukunft der Wasserversorgung*
Der Zugang zu Wasser im Spannungsfeld zwischen öffentlichem Gut, Menschenrecht und Privatisierung
Tagungsband, 2013
- 188 *Aktuelle Erkenntnisse zu hormonell wirksamen Substanzen*
Tagungsbericht, 2013
- 189 *Pkw-Emissionen zwischen Norm- und Realverbrauch*
Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner (Hrsg.), 2015
- 189a *Passenger Car Emissions: Standard and Real-World Fuel Consumption*
Holger Heinfellner, Nikolaus Ibesich, Günther Lichtblau, Christian Nagl, Barbara Schodl, Gudrun Stranner, 2015
- 190 *Demokratierechtliche Analyse der privaten Rechtssetzung im Umweltrecht am Beispiel der Industrieemissionsrichtlinie (IE-RL)*
Konrad Lachmayer, 2016
- 191 *Positionen internationaler Gewerkschaften in der Klimapolitik*
Jana Flemming, Ulrich Brand, 2017
- 192 *15 Jahre Aarhus-Konvention*
Tagungsband, Werner Hochreiter (Hrsg.), 2017
- 193 *Zwischen Norm- und Realverbrauch*
Was hat sich in Österreich seit 2015 bei neuen Pkw verändert?
Holger Heinfellner, Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2017
- 194 *Environmental Inequality In Europe*
Towards an environmental justice framework for Austria in an EU context
Liesbeth de Schutter, Hanspeter Wieland, Burcu Gözet, Stefan Giljum, 2017
- 195 *Neue biotechnologische Züchtungstechniken*
Rechtliche Einordnung in Hinblick auf die Schlussanträge von Generalanwalt Bobek zum Vorabentscheidungsverfahren C-528/16
Anita Greiter, Andreas Heissenberger, 2018
- 196 *Pkw-Emissionen aus Umwelt- und Verbrauchersicht*
Fakten und Regulierungsdefizite
Günther Lichtblau, Barbara Schodl, 2018
- 197 *Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung*
Endbericht (Langfassung)
Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 197a *Vergleich europäischer Systeme der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung*
Endbericht (Kurzfassung)
Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 197b *Comparison of European water supply and sanitation systems*
Final report (abridged version)
Michael Getzner, Bettina Köhler, Astrid Krisch, Leonhard Plank, 2018
- 198 *Umweltgerechtigkeit – Sozioökonomische Unterschiede bei von Umwelteinflüssen Betroffenen und im Umweltverhalten; Mikrozensus Umwelt und EU-SILC – Statistical Matching*
Alexandra Wegscheider-Pichler, Sacha Baud, 2019
- 199 *Zu Fragen der Verteilungswirkungen in der Klimapolitik*
Josef Baum, 2019
- 200 *Verkehrslärmschutz: ES darf ein bisschen verbindlicher sein – Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung im Verkehrslärmschutzrecht*
Werner Hochreiter, 2019