

ANHANG I: Gesetzestexte

**Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von
Umgebungsärm**

Bundes-Umgebungsärmschutzgesetz

Bundes-Umgebungsärmschutzverordnung

**RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 25. Juni 2002
über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,
aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 8. April 2002
gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und
Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik,
wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht. In dem
Grünbuch über die künftige Lärmschutzpolitik hat die
Kommission den Umgebungslärm als eines der größten
Umweltprobleme in Europa bezeichnet.
- (2) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschlie-
ßung vom 10. Juni 1997 zum Grünbuch der Kommission ⁽⁵⁾
seine Zustimmung zu diesem Grünbuch bekundet und
nachdrücklich gefordert, spezifische Maßnahmen und
Initiativen in einer Richtlinie zur Verringerung der
Lärmbelastung festzulegen, und ferner festgestellt, dass
zuverlässige und vergleichbare Daten über die Situation
bei den einzelnen Lärmquellen fehlen.
- (3) In der Mitteilung der Kommission vom 1. Dezember
1999 über Luftverkehr und Umwelt ist ein gemeinsamer
Lärmindex sowie eine gemeinsame Methodik zur
Lärmberechnung und -messung im Umfeld von
Flughäfen vorgesehen. Dieser Mitteilung wurde bei den
Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie Rechnung
getragen.
- (4) Bestimmte Kategorien von Schallemissionen verschie-
dener Erzeugnisse sind bereits durch Gemeinschaftsvor-
schriften geregelt, beispielsweise durch die Richtlinie 70/
157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Anglei-
chung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über
den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrich-
tung von Kraftfahrzeugen ⁽⁶⁾, die Richtlinie 77/311/EWG
des Rates vom 29. März 1977 zur Angleichung der

Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den
Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer von land- oder
forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern ⁽⁷⁾, die
Richtlinie 80/51/EWG des Rates vom 20. Dezember
1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unter-
schallluftfahrzeugen ⁽⁸⁾ sowie deren Ergänzungsrichtli-
nien, die Richtlinie 92/61/EWG des Rates vom 30. Juni
1992 über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder
dreirädrige Kraftfahrzeuge ⁽⁹⁾ sowie die Richtlinie 2000/
14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom
8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der
Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemis-
sionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen
Geräten und Maschinen ⁽¹⁰⁾.

- (5) Die vorliegende Richtlinie sollte unter anderem die
Grundlage für die Weiterentwicklung und Ergänzung der
bestehenden Gemeinschaftsmaßnahmen in Bezug auf die
Lärmemissionen der wichtigsten Lärmquellen — dies
sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie
Infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, Geräte, die für die
Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für
die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen — und für
die Entwicklung zusätzlicher kurz-, mittel- und langfris-
tig angelegter Maßnahmen bilden.
- (6) Bestimmte Kategorien von Lärm, beispielsweise Lärm in
Verkehrsmitteln oder Lärm durch Tätigkeiten innerhalb
von Wohnungen, sollten nicht in den Geltungsbereich
dieser Richtlinie fallen.
- (7) Das Vertragsziel eines hohen Gesundheits- und Umwelt-
schutzniveaus lässt sich im Einklang mit dem Subsidia-
ritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags besser dadurch
erreichen, dass die Maßnahmen der Mitgliedstaaten
durch Gemeinschaftsmaßnahmen ergänzt werden, durch
die sich ein gemeinsames Verständnis in Bezug auf die
Lärmproblematik ergibt. Daher sollten Daten über
Umgebungslärmpegel nach vergleichbaren Kriterien
erfasst, zusammengestellt oder gemeldet werden. Hierfür
sind harmonisierte Indizes und Bewertungsmethoden
sowie Kriterien für die Angleichung der Erstellung von
Lärmkarten erforderlich. Diese Kriterien und Methoden
können am besten durch die Gemeinschaft festgelegt
werden.

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

⁽²⁾ ABl. C 116 vom 20.4.2001, S. 48.

⁽³⁾ ABl. C 148 vom 18.5.2001, S. 7.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember
2000 (ABl. C 232 vom 17.8.2001, S. 305), Gemeinsamer Stand-
punkt des Rates vom 7. Juni 2001 (ABl. C 297 vom 23.10.2001, S.
49) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 3. Oktober
2001 (ABl. C 87 E vom 11.4.2002, S. 118). Beschluss des Europä-
ischen Parlaments vom 15. Mai 2002 und Beschluss des Rates vom
21. Mai 2002.

⁽⁵⁾ ABl. C 200 vom 30.6.1997, S. 28.

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

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

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

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

⁽¹⁰⁾ ABl. L 162 vom 3.7.2000, S. 1.

- (8) Ebenso erforderlich sind gemeinsame Bewertungsmethoden für „Umgebungs­lärm“ und eine Begriffsbestimmung für „Grenzwerte“ unter Verwendung harmonisierter Indizes für die Bestimmung der Lärmpegel. Die konkreten Zahlen für die Grenzwerte sind von den Mitgliedstaaten festzulegen, wobei unter anderem nach dem Grundsatz der Vorbeugung ruhige Gebiete in Ballungsräumen zu schützen sind.
- (9) Es wurden folgende gemeinsame Lärmindizes ausgewählt: L_{den} zur Bewertung der Lärmbelastigung und L_{night} zur Bewertung von Schlafstörungen. Ferner sollte den Mitgliedstaaten die Verwendung ergänzender Indizes zur Verfolgung oder Kontrolle spezieller Lärmsituationen gestattet werden.
- (10) Für bestimmte Gebiete, die von besonderer Bedeutung sind, sollte die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten vorgeschrieben werden, da sich hiermit die Daten gewinnen lassen, die für eine Darstellung der in den betreffenden Gebieten wahrgenommenen Lärmpegel erforderlich sind.
- (11) In Aktionsplänen sollten für diese Gebiete, die von besonderer Bedeutung sind, Prioritäten gesetzt werden, wobei diese Aktionspläne von den zuständigen Behörden nach Anhörung der Öffentlichkeit ausgearbeitet werden sollten.
- (12) Es sollten die am besten geeigneten Informationskanäle ausgewählt werden, um eine breite Information der Öffentlichkeit zu erzielen.
- (13) Die Erfassung von Daten und die Ausarbeitung entsprechender zusammenfassender Berichte für die gesamte Gemeinschaft sind als Grundlage für die künftige Gemeinschaftspolitik und für die weiter gehende Information der Öffentlichkeit erforderlich.
- (14) Die Kommission sollte die Durchführung dieser Richtlinie einer regelmäßigen Evaluierung unterziehen.
- (15) Die technischen Bestimmungen über die Bewertungsmethoden sollten bei Bedarf ergänzt und an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und an die Weiterentwicklung des europäischen Normenwerks angepasst werden.
- (16) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ erlassen werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

- (1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungs­lärm zu verhin-

dern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungs­lärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungs­lärm und seine Auswirkungen;
- auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungs­lärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

(2) Diese Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärm­minderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge und -infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen. Zu diesem Zweck legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 18. Juli 2006 geeignete Vorschläge für Rechtsvorschriften vor. Dabei sollten die Ergebnisse des in Artikel 10 Absatz 1 genannten Berichts Berücksichtigung finden.

Artikel 2

Geltungsbereich

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

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

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „Umgebungs­lärm“ unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ⁽²⁾ ausgeht;
- „gesundheitsschädliche Auswirkungen“ negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽²⁾ ABl. L 257 vom 10.10.1996, S. 26.

- c) „Belästigung“ den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) „LärmindeX“ eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) „Bewertung“ jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des LärmindeXes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) „ L_{den} “ (Tag-Abend-Nacht-LärmindeX) den LärmindeX für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) „ L_{day} “ (TaglärmindeX) den LärmindeX für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) „ $L_{evening}$ “ (AbendlärmindeX) den LärmindeX für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) „ L_{night} “ (NachtlärmindeX) den LärmindeX für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) „Dosis-Wirkung-Relation“ den Zusammenhang zwischen dem Wert eines LärmindeXes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) „Ballungsraum“ einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter LärmindeX für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;
- n) „Hauptverkehrsstraße“ eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr;
- o) „Haupteisenbahnstrecke“ eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr;
- p) „Großflughafen“ einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) „Ausarbeitung von Lärmkarten“ die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines LärmindeXes mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines LärmindeXes ausgesetzt sind;
- r) „strategische Lärmkarte“ eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) „Grenzwert“ einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) „Aktionsplan“ einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) „akustische Planung“ den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) „Öffentlichkeit“ eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Artikel 4

Anwendung und Zuständigkeit

- (1) Die Mitgliedstaaten bestimmen auf der geeigneten Ebene die für die Anwendung dieser Richtlinie zuständigen Behörden und Stellen, insbesondere die zuständigen Behörden für
- die Ausarbeitung und gegebenenfalls die Genehmigung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen,
 - die Sammlung von Lärmkarten und Aktionsplänen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission und der Öffentlichkeit die in Absatz 1 genannten Informationen bis zum 18. Juli 2005 zur Verfügung.

Artikel 5

LärmindeXes und ihre Anwendung

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

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

(2) Die Mitgliedstaaten können für Sonderfälle, wie beispielsweise die in Anhang I Abschnitt 3 genannten Fälle, zusätzliche Lärmindizes verwenden.

(3) Für die akustische Planung oder die Festlegung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität können die Mitgliedstaaten andere Lärmindizes als L_{den} und L_{night} verwenden.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 18. Juli 2005 Informationen über alle relevanten, in ihrem Hoheitsgebiet geltenden oder geplanten, in L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ ausgedrückten Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm im Umfeld von Flughäfen und Lärm in Industriegebieten sowie Erläuterungen zur Umsetzung der Grenzwerte.

Artikel 6

Bewertungsmethoden

(1) Die L_{den} - und L_{night} -Werte werden mit den in Anhang II beschriebenen Bewertungsmethoden bestimmt.

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

(3) Die gesundheitsschädlichen Auswirkungen können mit den Dosis-Wirkung-Relationen nach Anhang III bewertet werden.

Artikel 7

Ausarbeitung strategischer Lärmkarten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens bis zum 30. Juni 2007 für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen in ihrem Hoheitsgebiet von den zuständigen Behörden ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 30. Juni 2005 und danach alle fünf Jahre die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr, die Großflughäfen und die Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern in ihrem Hoheitsgebiet mit.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bis zum 30. Juni 2012 und danach alle fünf Jahre für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

in ihrem Hoheitsgebiet von den zuständigen Behörden ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 31. Dezember 2008 sämtliche Ballungsräume sowie sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet mit.

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

(4) Benachbarte Mitgliedstaaten arbeiten bei der Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Grenzgebiete zusammen.

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

Artikel 8

Aktionspläne

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmreduzierung, geregelt werden für

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

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

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2013 Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ermittelt wurden, für die Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet ausgearbeitet haben.

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

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

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

(6) Benachbarte Mitgliedstaaten arbeiten bei den Aktionsplänen für die Grenzgebiete zusammen.

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

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

Artikel 9

Information der Öffentlichkeit

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

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

Artikel 10

Sammlung und Veröffentlichung von Daten durch die Mitgliedstaaten und die Kommission

(1) Spätestens am 18. Januar 2004 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, der eine Überprüfung der bestehenden Gemeinschaftsmaßnahmen enthält, die sich auf Quellen von Umgebungslärm beziehen.

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

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

(4) Die Kommission veröffentlicht alle fünf Jahre einen Kurzbericht über die Informationen aus den strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen. Der erste Bericht wird bis zum 18. Juli 2009 vorgelegt.

⁽¹⁾ ABl. L 158 vom 23.6.1990, S. 56.

Artikel 11

Überprüfung und Berichterstattung

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 18. Juli 2009 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor.

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

a) lang- und mittelfristige Ziele für die Verringerung der Anzahl der Personen, die unter Umgebungslärm leiden, wobei insbesondere die klimatischen und kulturellen Unterschiede zu berücksichtigen sind;

b) zusätzliche Maßnahmen für eine Minderung des Umgebungslärms aus spezifischen Quellen, insbesondere den für die Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastruktur sowie bestimmten Kategorien von industriellen Tätigkeiten, und zwar auf der Grundlage derjenigen Maßnahmen, die bereits durchgeführt wurden bzw. im Hinblick auf ihre Annahme erörtert werden;

c) Schutz von ruhigen Gebieten auf dem Land.

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

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

— die Möglichkeit, die Messhöhe von 1,5 m gemäß Anhang I Abschnitt 1 für Gebiete mit einstöckigen Gebäuden auf 1,5 m festzulegen;

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

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

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

Artikel 12

Anpassung

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

*Artikel 13***Ausschuss**

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

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

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

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

*Artikel 14***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 18. Juli 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.

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

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

*Artikel 15***Inkrafttreten**

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

*Artikel 16***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 25. Juni 2002.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. MATAS I PALOU

ANHANG I

LÄRMINDIZES

nach Artikel 5

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

Der Tag-Abend-Nacht-Pegel (day-evening-night) L_{den} in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung definiert:

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

Hierbei gilt:

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

Ferner gilt:

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

und:

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

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

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

2. Definition des Nachtlärmindex (Night-time noise indicator)

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

Ferner gilt:

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

3. Zusätzliche Lärmindizes

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

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

ANHANG II

BEWERTUNGSMETHODEN FÜR LÄRMINDIZES

nach Artikel 6

1. Einführung

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

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

2. Vorläufige Berechnungsmethoden für L_{den} und L_{night} **2.1. Anpassung der bestehenden einzelstaatlichen Berechnungsmethoden**

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

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

2.2. Empfohlene vorläufige Berechnungsmethoden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANHANG III

METHODEN ZUR BEWERTUNG DER GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN AUSWIRKUNGEN

nach Artikel 6 Absatz 3

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

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

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

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

ANHANG IV

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE AUSARBEITUNG STRATEGISCHER LÄRMKARTEN

nach Artikel 7

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

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

Die Mitgliedstaaten können Regeln für die Art und das Format dieser Lärmkarten aufstellen.
7. Strategische Lärmkarten mit den Ergebnissen von Ermittlungen, die in einer Höhe von 4 m durchgeführt wurden, und mit einer in 5 dB-Bereiche unterteilten Skala für L_{den} und L_{night} , wie in Anhang VI festgelegt, werden zur lokalen oder landesweiten Verwendung erstellt.
8. Für Ballungsräume werden verschiedene strategische Lärmkarten jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt. Zusätzlich können Karten für andere Lärmquellen erstellt werden.
9. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu Lärmkarten, zur Ausarbeitung von Lärmkarten und zu Lärmkartensoftware erstellen.

ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPLÄNE

nach Artikel 8

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

ANHANG VI

DER KOMMISSION ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN

nach Artikel 10

Folgende Angaben sind der Kommission zu übermitteln:

1. Zu Ballungsräumen

- 1.1. Eine kurze Beschreibung des Ballungsraums: Lage, Größe, Einwohnerzahl.
- 1.2. Zuständige Behörde.
- 1.3. Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.
- 1.4. Verwendete Berechnungs- oder Messmethoden.
- 1.5. Die geschätzte Zahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{den} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, wobei die Angaben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind. Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden (Beispiel: 5 200 = zwischen 5 150 und 5 249; 100 = zwischen 50 und 149; 0 = weniger als 50).

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

— besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm, d. h. spezieller Schallisolierung gegen eine oder mehrere Arten von Umgebungslärm, kombiniert mit einer Belüftungs- oder Klimaanlage, so dass ein hoher Lärmschutz gegen Umgebungslärm beibehalten werden kann;

— einer ruhigen Fassade, d. h. einer Fassade eines Wohnhauses, an der der L_{den} -Wert in einem Abstand von 4 m über dem Boden und 2 m von der Fassade für den Lärm aus einer bestimmten Lärmquelle um mehr als 20 dB unter dem Wert liegt, der an der Fassade mit dem höchsten L_{den} -Wert gemessen wurde.

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

- 1.6. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{night} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70, wobei die Angaben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind. Diese Daten können vor dem in Artikel 11 Absatz 1 vorgesehenen Zeitpunkt auch für den Bereich 45-49 bewertet werden.

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

— besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,

— einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.

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

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

2. Zu Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen

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

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

— besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,

— einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.

- 2.6. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen L_{night} in dB in 4 m Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70. Diese Daten können vor dem in Artikel 11 Absatz 1 vorgesehenen Zeitpunkt auch für den Bereich 45-49 bewertet werden.

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

- besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,
- einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.

- 2.7. Die Gesamtfläche (in km²), mit L_{den} -Werten von über 55, 65 bzw. 75 dB. Außerdem ist die geschätzte Gesamtzahl der Wohnungen in jedem dieser Gebiete (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) und die geschätzte Gesamtzahl der dort lebenden Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) anzugeben. Dabei sind die Ballungsräume mit einzubeziehen.

Die 55 und 65 dB-Linien sind auch auf einer oder mehreren Karten einzuzeichnen, in denen der Standort von Dörfern, Städten und Ballungsräumen innerhalb der Linien angegeben ist.

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

3. Leitlinien

Die Kommission kann gemäß Artikel 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anweisungen zur Vorlage der oben genannten Informationen ausarbeiten.

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2005
Ausgegeben am 4. Juli 2005
Teil I

60. Bundesgesetz: **Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG**
 (NR: GP XXII RV 857 AB 976 S. 113. BR: AB 7304 S. 723.)
 [CELEX-Nr.: 32002L0049, 32001L0042]

60. Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

§ 1.	Ziel
§ 2.	Geltungsbereich
§ 3.	Begriffsbestimmungen
§ 4.	Bewertungsmethoden und Lärmindizes
§ 5.	Hauptstrecken, Flughäfen und Gelände für industrielle Tätigkeiten
§ 6.	Strategische Umgebungslärmkarten
§ 7.	Aktionspläne
§ 8.	Umweltprüfung
§ 9.	Grenzüberschreitende Konsultationen bei einer Umweltprüfung
§ 10.	Information der Öffentlichkeit, Übermittlung an die Kommission
§ 11.	Verordnungsermächtigung
§ 12.	Vollziehung
§ 13.	Verweisung auf andere Bundesgesetze
§ 14.	Umsetzungshinweis

Ziel

§ 1. (1) Das Ziel dieses Bundesgesetzes ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken.

(2) Zur Erreichung dieses Zieles sind insbesondere die folgenden Maßnahmen zu ergreifen:

1. Ermittlung der durch Umgebungslärm hervorgerufenen Belastungen mit Hilfe von strategischen Umgebungslärmkarten,
2. Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen und
3. Ausarbeitung von Aktionsplänen auf Grundlage der strategischen Umgebungslärmkarten mit dem Zweck, Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen, wenn das Ausmaß der Belastung durch Umgebungslärm zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte, und die Umweltqualität in Bezug auf Umgebungslärm in jenen Fällen, in denen sie zufrieden stellend ist, zu erhalten.

Geltungsbereich

§ 2. Dieses Bundesgesetz hat Maßnahmen zum Gegenstand, die sich auf den Umgebungslärm im Freien beziehen, dem Menschen durch

1. Verkehr auf Bundesstraßen,
2. Eisenbahnverkehr,

3. zivilen Flugverkehr oder
 4. Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten
- ausgesetzt sind.

Begriffsbestimmungen

§ 3. (1) „Umgebungsärm“ bezeichnet jene zu unzumutbaren Belastungen beitragenden Geräusche im Freien, die von menschlichen Aktivitäten verursacht werden und vom Straßenverkehr auf Bundesstraßen, vom Eisenbahnverkehr, vom zivilen Flugverkehr oder von Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgehen. Ärm, der von betroffenen Personen selbst verursacht wird, sowie Ärm innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftsärm, Ärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Ärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist, ist kein Umgebungsärm.

(2) Die Ärmindizes

1. „L_{den}“ (Tag-Abend-Nacht-Ärmindex) für die allgemeine Belastung,
2. „L_{day}“ (Taglärmindex) für die Belastung während des Tages,
3. „L_{evening}“ (Abendlärmindex) für die Belastung während des Abends und
4. „L_{night}“ (Nachtlärmindex) für die Belastung in der Nacht

bezeichnen die gemittelte Ärmbelastung für die genannten Tageszeitabschnitte in Dezibel (dB), unter Bezugnahme auf einschlägige Normen oder Berechnungsmethoden. Nähere Festlegungen haben durch Verordnung gemäß § 11 zu erfolgen.

(3) „Ballungsraum“ bezeichnet ein tatsächlich zusammenhängendes, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckendes bestimmtes Gebiet mit städtischem Charakter und einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1000 oder mehr Einwohnern pro Quadratkilometer des Gemeindegebietes oder Gemeindegebietsteiles und einer insgesamt jedenfalls 100 000 Einwohner übersteigenden Einwohnerzahl. Es ist durch Verordnung gemäß § 11 auszuweisen, welche Flächen Ballungsräume im Sinne dieser Definition sind.

(4) „Ruhige Gebiete“ bezeichnet Gebiete, die auf Grund ihrer jeweiligen Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch in Bezug auf Umgebungsärm, der gegebenenfalls mit einem geeigneten Ärmindex im Zusammenhang steht, aufweisen.

(5) „Hauptverkehrsstraße“ bezeichnet die Straßen der Kategorien A und S gemäß Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBI. Nr. 286.

(6) „Eisenbahnstrecke“ bezeichnet jede von Schienenfahrzeugen regelmäßig befahrene Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a und b Eisenbahngesetz 1957, BGBI. Nr. 60.

(7) „Haupteisenbahnstrecke“ bezeichnet jede Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30 000 Zügen pro Kalenderjahr.

(8) „Straßenbahnstrecke“ bezeichnet jede von Schienenfahrzeugen regelmäßig befahrene Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 lit. c Eisenbahngesetz 1957.

(9) „Flughafen“ bezeichnet jeden öffentlichen Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt (§ 64 Luftfahrtgesetz, BGBI. Nr. 253/1957 (LFG)), sowie einen Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung (§ 62 LFG), sofern dieser über einen Zivillughafenbetrieb mit internationalem Zivilluftverkehr und die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt.

(10) „Großflughafen“ bezeichnet einen Flughafen, auf welchem es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50 000 Bewegungen (Start oder Landung) pro Kalenderjahr kommt. Hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen.

(11) „Leichtflugzeug“ bezeichnet ein Flugzeug der Gewichtsklasse A (einmotoriges Flugzeug mit einer höchstzulässigen Abflugmasse bis einschließlich 2 000 kg).

(12) „Gelände für industrielle Tätigkeiten“ bezeichnet Gelände von Anlagen im Sinne der Anlage 3 der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBI. Nr. 194, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des Mineralrohstoffgesetzes (MinroG), BGBI. I Nr. 38/1999, Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 (AWG 2002), BGBI. I Nr. 102 oder Anlagen, bei deren Genehmigung § 5 Abs. 3 des Emissionsschutzgesetzes für Kesselanlagen (EG-K), BGBI. I Nr. 150/2004 anzuwenden ist.

(13) „Strategische Umgebungsärmkarte“ bezeichnet eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Ärmquellen gemäß Abs. 5 bis 10 und Abs. 12 zurückzuführenden Ärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder zur Gesamtprognose für ein solches Gebiet; unter Ausarbeitung ist die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Umgebungsärmssituation anhand eines

Lärmindex mit der Beschreibung der Überschreitung der einschlägigen Schwellenwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind. Für jeden Verkehrsträger einerseits und den Umgebungslärm aus Geländen für industrielle Tätigkeiten in Ballungsräumen andererseits ist jeweils eine strategische Umgebungslärmkarte auszuarbeiten.

(14) „Schwellenwerte für die Aktionsplanung“ bezeichnet Werte, getrennt nach Schallquelle und Lärmindex, bei deren Überschreitung Maßnahmen in den Aktionsplänen, insbesondere nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes, in Erwägung zu ziehen oder einzuführen sind.

(15) „Grenzwerte für Umgebungslärm“ bezeichnet die in den Verwaltungsvorschriften festgelegten Werte für Lärmimmissionen im Bezug auf Straßen-, Eisenbahn- oder Flugverkehr sowie Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten.

(16) „Aktionsplan“ bezeichnet einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, gegebenenfalls auch für Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete.

(17) „Umweltstellen“ bezeichnet die Umweltschwerpunkte gemäß § 2 Abs. 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, die Landesregierungen in Wahrnehmung ihrer Umwelt- und Planungskompetenzen des Landes, das von den direkten oder indirekten Auswirkungen der Durchführung des Aktionsplanes betroffen sein kann, sowie den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

(18) „Bewertung“ bezeichnet jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen.

Bewertungsmethoden und Lärmindizes

§ 4. Für die Ermittlung der Lärmindizes L_{den} und L_{night} sind einschlägige Beschreibungen und Gleichungen heranzuziehen, wobei ein Kalendertag in die Zeitabschnitte Tag, Abend und Nacht einzuteilen ist. Die nähere Festlegung der Bewertungsmethoden und Lärmindizes hat durch Verordnung gemäß § 11 zu erfolgen. Die ermittelten Lärmindizes sind bei der Ausarbeitung und Überprüfung von strategischen Umgebungslärmkarten und strategischen Teil-Umgebungslärmkarten zu verwenden.

Hauptstrecken, Flughäfen und Gelände für industrielle Tätigkeiten

§ 5. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis spätestens 31. Mai 2005 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bekannt zu geben,

1. auf welchen dieser Hauptverkehrsstraßen es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr kommt und
2. auf welchen dieser Hauptverkehrsstraßen es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr kommt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis spätestens 31. Mai 2005 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bekannt zu geben,

1. welche dieser Eisenbahnstrecken Haupteisenbahnstrecken sind und
2. auf welchen dieser Haupteisenbahnstrecken es zu einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60 000 Zügen pro Kalenderjahr kommt.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis spätestens 31. Mai 2005 dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bekannt zu geben,

1. welche österreichischen Flugplätze Flughäfen und
2. welche dieser Flughäfen Großflughäfen

sind.

(4) Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat auf Grundlage der festgelegten Ballungsräume binnen angemessener Frist, jedenfalls aber vor den in § 6 Abs. 4 und 9 genannten Zeitpunkten bekannt zu geben, welche Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne der Anlage 3 der GewO 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des MinroG oder Anlagen, bei deren Genehmigung § 5 Abs. 3 des EG-K anzuwenden ist, sich in Ballungsräumen befinden und dabei getrennt auszuweisen, welche derartigen Gelände für industrielle Tätigkeiten sich in Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern befinden.

(5) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat auf Grundlage der festgelegten Ballungsräume binnen angemessener Frist, jedenfalls aber vor den in § 6 Abs. 5 und 10 genannten Zeitpunkten bekannt zu geben, welche Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im

Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des AWG 2002 sich in Ballungsräumen befinden und dabei getrennt auszuweisen, welche derartigen Gelände für industrielle Tätigkeiten sich in Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern befinden.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat auf Grundlage der festgelegten Ballungsräume binnen angemessener Frist, jedenfalls aber vor den in § 6 Abs. 1, 3, 6 und 8 genannten Zeitpunkten bekannt zu geben, welche Flughäfen sich in Ballungsräumen befinden und dabei getrennt auszuweisen, welche Flughäfen sich in Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern befinden.

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Ergebnisse der Erhebungen gemäß Abs. 1 bis 3 und 6 und der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat die Ergebnisse der Erhebungen gemäß Abs. 4 jeweils in geeigneter Form auszuweisen und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft laufend zugänglich zu machen sowie jährlich zum 15. Juni in Form eines für das vorangegangene Kalenderjahr aktualisierten Berichtes zu übermitteln. Der Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie hat jedenfalls eine kartographische Darstellung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken unter Angabe des jeweiligen jährlichen Verkehrsaufkommens zu umfassen. Der Bericht des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit hat jedenfalls eine kartographische Darstellung der Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne der Anlage 3 der GewO 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des MinroG oder Anlagen, bei deren Genehmigung § 5 Abs. 3 des EG-K anzuwenden ist, in Ballungsräumen zu umfassen.

(8) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die Ergebnisse der Erhebungen im Sinne der Abs. 1 bis 6 zusammenzustellen und diese in geeigneter Form, einschließlich einer kartographischen Darstellung, auszuweisen und diese Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Öffentlichkeit laufend zugänglich zu machen.

Strategische Umgebungslärmkarten

§ 6. (1) Bis spätestens 31. Mai 2007 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie jeweils eine strategische Umgebungslärmkarte für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60 000 Zügen pro Kalenderjahr und Großflughäfen auszuarbeiten und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(2) Bis spätestens 31. März 2007 hat der jeweils zuständige Landeshauptmann für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern eine strategische Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Straßenbahnstrecken auszuarbeiten und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(3) Bis spätestens 31. Mai 2007 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern jeweils eine strategische Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten und – gemeinsam mit den Informationen über Straßenbahnstrecken gemäß Abs. 2 – mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(4) Bis spätestens 31. Mai 2007 hat der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern eine strategische Teil-Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne der Anlage 3 der GewO 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des MinroG oder Anlagen, bei deren Genehmigung § 5 Abs. 3 des EG-K anzuwenden ist, auszuarbeiten und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(5) Bis spätestens 31. Mai 2007 hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern eine strategische Teil-Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des AWG 2002 auszuarbeiten sowie einen Bericht darüber zu erstellen.

(6) Bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie jeweils eine strategische Umgebungslärmkarte für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten oder bereits bestehende strategische Um-

gebungslärmkarten zu überprüfen und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(7) Bis spätestens 31. März 2012 und danach alle fünf Jahre hat der jeweils zuständige Landeshauptmann für Ballungsräume eine strategische Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Straßenbahnstrecken auszuarbeiten oder bereits bestehende strategische Umgebungslärmkarten zu überprüfen und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(8) Bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Ballungsräume jeweils eine strategische Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten oder bereits bestehende strategische Umgebungslärmkarten zu überprüfen und – gemeinsam mit den Informationen über Straßenbahnstrecken gemäß Abs. 7 – mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(9) Bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre hat der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für sämtliche Ballungsräume eine strategische Teil-Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne der Anlage 3 der GewO 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des MinroG oder Anlagen, bei deren Genehmigung § 5 Abs. 3 des EG-K anzuwenden ist, auszuarbeiten oder bereits bestehende strategische Teil-Umgebungslärmkarten zu überprüfen und mit den jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(10) Bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für sämtliche Ballungsräume eine strategische Teil-Umgebungslärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des AWG 2002 auszuarbeiten oder bereits bestehende strategische Teil-Umgebungslärmkarten zu überprüfen und einen Bericht darüber zu erstellen.

(11) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit können zur Erfüllung der Aufgaben gemäß Abs. 4, 5, 9 und 10 und zur Sicherstellung der Ausarbeitung einer gemeinsamen strategischen Umgebungslärmkarte für Gelände für industrielle Tätigkeiten zusammenarbeiten.

(12) Die strategischen Umgebungslärmkarten und die jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen haben bezüglich Darstellung, Aufmachung, Datenformat und Inhalt den durch Verordnung gemäß § 11 näher festgelegten Anforderungen zu entsprechen. Für jeden Verkehrsträger einerseits und für den Umgebungslärm aus Geländen für industrielle Tätigkeiten in Ballungsräumen andererseits ist jeweils eine strategische Umgebungslärmkarte auszuarbeiten.

(13) Der zuständige Bundesminister hat bei voraussichtlich grenzüberschreitenden Wirkungen von Umgebungslärm bei der Ausarbeitung der strategischen Umgebungslärmkarten oder strategischen Teil-Umgebungslärmkarten mit den betroffenen Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten.

(14) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die strategischen Umgebungslärmkarten, die strategischen Teil-Umgebungslärmkarten sowie Berichte im Sinne der Abs. 1 bis 10 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit zusammenzustellen und diese Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Öffentlichkeit laufend zugänglich zu machen.

(15) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit können, wenn es die Einfachheit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit erfordern, in Fällen des Umgebungslärms durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten die gänzliche oder teilweise Ausarbeitung strategischer Teil-Umgebungslärmkarten gemäß Abs. 4, 5, 9 und 10 dem Landeshauptmann übertragen.

Aktionspläne

§ 7. (1) Bis spätestens 31. März 2008 hat der jeweils zuständige Landeshauptmann einen Aktionsplan für Gebiete an Straßenbahnstrecken für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern für alle in solchen Gebieten gelegenen Straßenbahnstrecken auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(2) Bis spätestens 31. Mai 2008 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Aktionsplan für Gebiete an sämtlichen Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr, an Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60 000 Zügen pro Kalenderjahr und an Großflughäfen auszuarbeiten. Für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Aktionspläne für alle Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung – gemeinsam mit den Informationen über Straßenbahnstrecken gemäß Abs. 1 – dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(3) Bis spätestens 31. März 2013 hat der jeweils zuständige Landeshauptmann einen Aktionsplan für Gebiete an Straßenbahnstrecken für Ballungsräume für alle in solchen Gebieten gelegenen Straßenbahnstrecken auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(4) Bis spätestens 31. Mai 2013 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einen Aktionsplan für Gebiete an sämtlichen Hauptverkehrsstraßen, an Haupteisenbahnstrecken und an Flughäfen auszuarbeiten. Für sämtliche Ballungsräume hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Aktionspläne für alle Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung – gemeinsam mit den Informationen über Straßenbahnstrecken gemäß Abs. 3 – dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(5) Bis spätestens 31. Mai 2008 hat der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern einen Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne der Anlage 3 der GewO 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des MinroG oder Anlagen, bei deren Genehmigung § 5 Abs. 3 des EG-K anzuwenden ist, auszuarbeiten. Bis spätestens 31. Mai 2013 hat der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für sämtliche Ballungsräume einen Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne der Anlage 3 der GewO 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des MinroG oder Anlagen, bei deren Genehmigung § 5 Abs. 3 des EG-K anzuwenden ist, auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(6) Bis spätestens 31. Mai 2008 hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern einen Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des AWG 2002 auszuarbeiten sowie eine Kurzfassung und einen Bericht darüber zu erstellen. Bis spätestens 31. Mai 2013 hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für sämtliche Ballungsräume einen Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des AWG 2002 auszuarbeiten oder bereits bestehende Teil-Aktionspläne zu überprüfen sowie eine Kurzfassung und einen Bericht darüber zu erstellen.

(7) Zur Erfüllung der Aufgaben gemäß Abs. 1 bis 6 und zur Sicherstellung der Ausarbeitung von aufeinander abgestimmten Aktionsplänen und Teil-Aktionsplänen können der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit zusammenarbeiten und insbesondere die erforderlichen Informationen austauschen.

(8) Die Aktionspläne haben den durch Verordnung gemäß § 11 näher festgelegten Mindestanforderungen zu entsprechen und sind anhand aktueller Erfordernisse, die sich aus dem Lärmschutz, der Lärminderung oder der Lärmverhütung ergeben, mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(9) Der zuständige Bundesminister hat bei grenzüberschreitenden Wirkungen von Umgebungslärm bei der Ausarbeitung der Aktionspläne mit betroffenen Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten.

(10) In den Aktionsplänen sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, wenn sich auf Grund der Schwellenwerte, insbesondere unter Heranziehung der Belästigungswirkung und einer Dosis-Wirkung-Relation ergibt, dass der Umgebungslärm in bestimmten erhobenen Situationen schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben kann, eine unzumutbare Belästigung darstellen kann oder die Einhaltung geltender Grenzwerte nicht gewährleistet erscheint. Die Maßnahmen für Gelände für industrielle Tätigkeiten sind nach Maßgabe der für die jeweilige Anlage anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorzusehen.

(11) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die Teil-Aktionspläne und die Aktionspläne und Kurzfassungen im Sinne der Abs. 1 bis 6 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit zusammenzustellen und diese Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Öffentlichkeit laufend zugänglich zu machen.

(12) Durch Abs. 1 bis 11 werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Umweltprüfung

§ 8. (1) Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist durchzuführen, sofern die Aktionspläne

1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,
2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder
3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.

(2) Wird nur ein Rahmen für sonstige Projekte festgelegt oder werden geringfügige Änderungen eines Aktionsplans vorgenommen, muss anhand der Kriterien für die voraussichtliche Erheblichkeit unter sinngemäßer Anwendung des § 8a Abs. 2 in Verbindung mit Anhang 7 Teil 1 des AWG 2002 geprüft werden, ob die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird. Die Umweltstellen sind anzuhören.

(3) Wenn keine Umweltprüfung durchgeführt wird, hat die für den Aktionsplan zuständige Behörde die Ergebnisse der Prüfung gemäß Abs. 2 einschließlich der Gründe für die Entscheidung, keine Umweltprüfung durchzuführen, zu veröffentlichen.

(4) Ist eine Umweltprüfung durchzuführen, so hat die für den Aktionsplan zuständige Behörde einen Umweltbericht unter sinngemäßer Anwendung des § 8a Abs. 2 in Verbindung mit Anhang 7 Teil 2 des AWG 2002 zu erstellen. In diesem Bericht werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Umsetzung der Aktionspläne auf die Umwelt und mögliche Alternativen, welche die Ziele und den geografischen Anwendungsbereich der jeweiligen Aktionspläne berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht enthält die Angaben, die vernünftigerweise verlangt werden können, und berücksichtigt den gegenwärtigen Wissensstand, aktuelle Prüfmethoden und den Inhalt des betroffenen Aktionsplans und dessen Stellung im Entscheidungsprozess. Die Umweltstellen sind bei der Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen anzuhören.

(5) Die für den Aktionsplan zuständige Behörde hat den Umweltbericht gemeinsam mit dem Entwurf des Aktionsplans zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung ist in zwei verbreiteten Tageszeitungen sowie in elektronischer Form bekannt zu machen. In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, dass jedermann innerhalb von sechs Wochen ab der Bekanntmachung bei der für den Aktionsplan zuständigen Behörde eine Stellungnahme abgeben kann. Die Umweltstellen sind anzuhören. Auf den Umweltbericht und die eingelangten Stellungnahmen ist bei der Erarbeitung des Aktionsplans Bedacht zu nehmen.

(6) Wenn der Aktionsplan einer Umweltprüfung unterzogen wurde, hat die für den Aktionsplan zuständige Behörde eine zusammenfassende Erklärung über die Umweltprüfung gemeinsam mit dem betroffenen Aktionsplan im Internet zu veröffentlichen. In der zusammenfassenden Erklärung ist darzulegen,

1. wie die Umwelterwägungen in den Aktionsplan einbezogen wurden,
2. wie der Umweltbericht, die eingelangten Stellungnahmen und gegebenenfalls die Ergebnisse grenzüberschreitender Konsultationen gemäß § 9 berücksichtigt wurden,
3. aus welchen Gründen nach Abwägung welcher geprüften Alternativen die Ausarbeitung des Aktionsplans erfolgt ist und
4. welche Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Umsetzung des Aktionsplans auf die Umwelt vorgesehen sind.

(7) Die für den Aktionsplan zuständige Behörde hat dafür Sorge zu tragen, dass die erheblichen Auswirkungen der Umsetzung des Aktionsplans auf die Umwelt überwacht werden, um unter anderem frühzeitig unvorhergesehene negative Auswirkungen ermitteln und erforderlichenfalls geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können.

Grenzüberschreitende Konsultationen bei einer Umweltprüfung

§ 9. (1) Wenn

1. die Umsetzung eines Aktionsplans voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union haben wird oder
2. ein von den Auswirkungen der Durchführung eines Aktionsplans voraussichtlich erheblich betroffener Mitgliedstaat ein diesbezügliches Ersuchen stellt,

hat die für den Aktionsplan zuständige Behörde diesem Mitgliedstaat spätestens zum Zeitpunkt der Bekanntmachung den Umweltbericht und den Entwurf des Aktionsplans zu übermitteln. Dem anderen Mitgliedstaat ist bei der Übermittlung des Umweltberichts eine angemessene Frist für die Mitteilung, ob er an der Umweltprüfung teilnehmen will, einzuräumen.

(2) Erforderlichenfalls sind Konsultationen über die voraussichtlichen grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Umwelt, welche die Durchführung des Aktionsplans haben könnte, und über die geplanten Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung solcher Auswirkungen durchzuführen. Für die Konsultationen ist ein angemessener Zeitrahmen mit dem anderen Mitgliedstaat zu vereinbaren. Dem anderen Mitgliedstaat sind der Aktionsplan und die Erklärung gemäß § 8 Abs. 6 zu übermitteln.

(3) Wird im Rahmen der Ausarbeitung von Aktionsplänen im Bereich des Lärmschutzes, der Lärmverminderung oder -verhütung in einem anderen Mitgliedstaat ein Umweltbericht oder der Entwurf eines Aktionsplans übermittelt, so haben die für die Aktionspläne zuständigen Behörden die betroffenen Umweltstellen und die Öffentlichkeit gemäß § 10 einzubeziehen. Die eingelangten Stellungnahmen sind dem anderen Mitgliedstaat zu übermitteln.

Information der Öffentlichkeit, Übermittlung an die Kommission

§ 10. (1) Die Entwürfe von Aktionsplänen und Teil-Aktionsplänen, die zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und strategischen Teil-Umgebungslärmkarten sowie der Umweltbericht gemäß § 8 Abs. 4 sind von den gemäß § 7 Abs. 1 bis 6 zuständigen Behörden öffentlich aufzulegen und über elektronische Medien allgemein zugänglich zu machen. Die öffentliche Auflage ist in zwei verbreiteten Tageszeitungen sowie in elektronischer Form bekannt zu machen. Der Öffentlichkeit ist die Möglichkeit einzuräumen, innerhalb von sechs Wochen nach öffentlicher Auflage schriftlich Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen sind zusammenfassend zu würdigen. Zur Berücksichtigung dieser Stellungnahmen ist eine Dokumentation zu erstellen und gemeinsam mit den Informationen gemäß Abs. 4 der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

(2) Die Kundmachung hat den Ort, den Zeitraum der Auflegung (Auflegungsfrist) und die Amtsstunden, während deren in die Unterlagen Einsicht genommen werden kann, die Fundstelle in elektronischen Medien sowie den Hinweis zu enthalten, dass es jedermann freisteht, gegenüber der Behörde innerhalb der Auflegungsfrist Stellungnahmen schriftlich abzugeben.

(3) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen gemäß einer Verordnung gemäß § 11 sowie die geltenden oder geplanten Grenzwerte für Umgebungslärm samt Erläuterungen in Berichtsform der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(4) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat bis zum 30. Juni 2005 und danach alle fünf Jahre der Europäischen Kommission die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Kalenderjahr, die Haupt-eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Kalenderjahr, die Groß-flughäfen und die Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern auf der Grundlage der Bekanntgaben gemäß § 5 und der Festlegungen betreffend die Ballungsräume mitzuteilen. Bis zum 31. Dezember 2008 hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Europäischen Kommission sämtliche Hauptverkehrsstraßen, sämtliche Haupteisenbahnstrecken und sämtliche Ballungsräume mitzuteilen.

(5) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die strategischen Umgebungslärmkarten sowie die Aktionspläne sechs Monate nach ihrer Ausarbeitung gemäß §§ 6 und 7 und danach alle fünf Jahre der Europäischen Kommission zu übermitteln.

(6) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die strategischen Umgebungslärmkarten und Aktionspläne gesammelt für die Einsichtnahme der Öffentlichkeit bereitzuhalten sowie die Verteilung über elektronische Medien zu ermöglichen. Diese Informationen sind durch begleitende zusammenfassende Darstellungen der wichtigsten Punkte deutlich und verständlich zu gestalten.

(7) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann sich zur Erfüllung der Aufgaben insbesondere gemäß Abs. 3 bis 6 sowie gemäß § 5 Abs. 8, § 6 Abs. 10 und 14, § 7 Abs. 6 und 11 unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit insbe-

sondere der Umweltbundesamt GmbH, die im Rahmen ihrer gemäß § 6 Umweltkontrollgesetz (UKG), BGBI. I Nr. 152/1998, übertragenen Aufgaben tätig wird, bedienen.

(8) Durch Abs. 1 bis 7 werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Verordnungsermächtigung

§ 11. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Ziele dieses Bundesgesetzes und die umzusetzenden Regelungen der Europäischen Gemeinschaft sowie auf die Erfahrungen und Erkenntnisse im Bereich des Lärmschutzes, der Lärminderung und der Lärmverhütung, nähere Regelungen zur Beschreibung

1. der Lärmindizes,
2. der Bewertungsmethoden für Lärmindizes,
3. der Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen,
4. der Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen Umgebungslärmkarten und von Aktionsplänen sowie der jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen,
5. und Festlegung der Ballungsräume sowie deren kartographischen Beschreibung und
6. der elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Umgebungslärmkarten, Aktionspläne und Berichte

festzulegen. In einer solchen Verordnung kann auch die Verbindlichkeit von technischen Normen und Richtlinien, wie sie insbesondere in den Anhängen der Richtlinie 2002/49/EG oder in Europäischen Normen (EN-Normen) enthalten sind, angeordnet werden.

Vollziehung

§ 12. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit im Folgenden nicht anderes bestimmt ist, der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betraut.

(2) Mit der Vollziehung des § 5 Abs. 1 bis 3, 6 und 7, § 6 Abs. 1 bis 3 und Abs. 6 bis 8, § 7 Abs. 1 bis 4 sowie § 8 ist, soweit Angelegenheiten des Verkehrs auf Bundesstraßen, des Eisenbahnverkehrs oder des zivilen Flugverkehrs berührt sind, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Vereinbarungen zwischen Gebietskörperschaften über Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken bleiben davon unberührt.

(3) Mit der Vollziehung des § 5 Abs. 4 und 7, § 6 Abs. 4 und 9, § 7 Abs. 5 sowie § 8 ist, soweit Angelegenheiten der GewO 1994, des MinroG oder des EG-K betroffen sind, der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit betraut.

(4) Mit der Vollziehung des § 11 ist der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit betraut.

Verweisung auf andere Bundesgesetze

§ 13. Die in diesem Bundesgesetz enthaltenen Verweise auf andere Bundesgesetze gelten als Verweise auf die jeweils geltende Fassung.

Umsetzungshinweis

§ 14. Durch dieses Bundesgesetz werden die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S. 12 und die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme ABl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30 umgesetzt.

Fischer

Schlüssel

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2006**Ausgegeben am 5. April 2006****Teil II**

144. Verordnung: Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV
[CELEX-Nr.: 32002L0049]

144. Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV)

Auf Grund des § 11 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit verordnet:

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Gegenstand der Verordnung

§ 1. Diese Verordnung enthält nähere Bestimmungen über

1. die Lärmindizes,
2. die Bewertungsmethoden für Lärmindizes,
3. die Schwellenwerte,
4. die Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten und von (Teil-)Aktionsplänen sowie der jeweils mit der Ausarbeitung nach § 4 bis § 8 im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen,
5. die Festlegung der Ballungsräume und
6. die elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten, Geodaten, (Teil-)Aktionspläne und Berichte.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet

1. „Berechnungsgebiet“ jenen geografischen Bereich, für den die Lärmbelastung in Form einer strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte dargestellt wird,
2. „Modellgebiet“ jenen geografischen Bereich, in dem alle schallausbreitungsrelevanten Informationen für die Berechnung und Darstellung im Berechnungsgebiet abgebildet sind,
3. „(Teil-)Konfliktzonenplan“ die Darstellung und Beschreibung der Gebiete, in denen die Schwellenwerte überschritten werden,
4. „ruhige Fassade“ eine Fassade, an der die Lärmbelastung in einer Betrachtungshöhe von 4 m den Schwellenwert um mindestens 5 dB und die Lärmbelastung an der exponiertesten Fassade des Gebäudes um mindestens 20 dB unterschreitet,
5. „besondere Schalldämmung“ eine wirksame passive Schallschutzmaßnahme kombiniert mit einer Belüftungsanlage, Schalldämmlüftern oder der Möglichkeit des Lüftens über Fenster an einer ruhigen Fassade des Gebäudes und
6. „Gebäude“ ein Gebäude mit Unterkünften im Sinne des § 1 Abs. 1 Meldegesetzes 1991 (MeldeG 1991), BGBl. Nr. 9/1992 in der Fassung des BGBl. I Nr. 151/2004.

Methoden zur Bestimmung der Lärmindizes

§ 3. (1) Der L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(13 \times 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 3 \times 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

definiert, wobei gilt

1. L_{day} (Taglärindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Tag erfolgen;
2. $L_{evening}$ (Abendlärindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Abend erfolgen;
3. L_{night} (Nachtlärindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Nacht erfolgen.

(2) Für die Berechnung der Lärmindizes gemäß Abs. 1 gelten folgende Zeiträume:

1. Tag: 06:00 – 19:00 Uhr,
2. Abend: 19:00 – 22:00 Uhr und
3. Nacht: 22:00 – 06:00 Uhr.

(3) Als ein Jahr ist das für die Umgebungslärmemission ausschlaggebende und die Schallausbreitung durchschnittliche Kalenderjahr anzusehen. Die zugrunde gelegten Daten sollen nicht älter als drei Jahre sein.

2. Abschnitt

Strategische (Teil-)Umgebungslärmkarten

Bewertungsmethoden für Lärmindizes

§ 4. (1) Die Lärmindizes für L_{den} und L_{night} für die in den Geltungsbereich des § 2 Bundes-LärmG fallenden Lärmquellen sind getrennt zu ermitteln.

(2) Die Werte für L_{den} sowie L_{night} werden durch folgende Methoden bestimmt:

1. Umgebungslärm durch Straßenverkehr: RVS 04.02.11, ausgegeben 2006.
2. Umgebungslärm durch Eisenbahnverkehr: ON-Regel 305011 – Berechnung der Schallimmission durch Schienenverkehr – Zugverkehr, Verschub- und Umschlagbetrieb, ausgegeben am 1. September 2004.
3. Umgebungslärm durch zivilen Flugverkehr: ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 – Lärmschutz in der Umgebung von Flughäfen, Planungs- und Berechnungsgrundlagen, in der Fassung von Jänner 2004, wobei die im § 3 angeführten Beurteilungszeiträume unberührt bleiben.
4. Umgebungslärm durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten: ISO 9613-2 – Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien – Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, ausgegeben am 15. Dezember 1996, oder ein vergleichbares Berechnungsverfahren, wobei geeignete Geräuschemissionsdaten (Eingabedaten) mit einer der folgenden Messmethoden zu erfassen sind:
 - ISO 8297 – Akustik – Bestimmung der Schalleistungspegel von Mehr-Quellen-Industrieanlagen für Zwecke der Berechnung von Schalldruckpegeln in der Umgebung – Verfahren der Genauigkeitsklasse 2, ausgegeben am 15. Dezember 1994 oder einer nationalen Ausgabe dieser Norm,
 - ÖNORM EN ISO 3744 – Akustik – Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen – Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im Wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene, ausgegeben am 1. Mai 1996 und
 - ÖNORM EN ISO 3746 – Akustik – Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen – Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene, ausgegeben am 1. Mai 1996.

Die Erhebung des Umgebungslärms kann zum Nachweis, dass die Schwellenwerte außerhalb der Gelände für industriellen Tätigkeiten an den exponiertesten Fassaden der Gebäude in der Umgebung nicht überschritten werden, auch durch Messung des A-bewerteten, energieäquivalenten Dauerschallpegels erfolgen. Der Immissionspunkt ist in einer Höhe von 4 m

über Boden zu wählen. Reflexionen an den betroffenen Gebäuden sind zu vermeiden oder zu korrigieren. Die Messung ist bei neutralen bis ausbreitungsgünstigen meteorologischen Bedingungen durchzuführen. Aus den Messergebnissen ist der Umgebungslärm für Tag, Abend und Nacht aus den jahresdurchschnittlichen Emissionen des Geländes für industrielle Tätigkeiten zu ermitteln und daraus der L_{den} gemäß § 3 Abs. 1 zu bilden.

(3) Für die Bewertung von Umgebungslärm durch Straßenverkehr, Umgebungslärm durch Eisenbahnverkehr oder Umgebungslärm durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten nach den Berechnungsmethoden gemäß Abs. 2 ist die Meteorologiekorrektur nach Abschnitt 8 der ISO 9613-2 – Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien – Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, ausgegeben am 15. Dezember 1996, zu bestimmen, wobei für das gesamte Bundesgebiet der Faktor für den meteorologischen Dämpfungskoeffizient C_0 mit 0 festgelegt wird.

(4) Die Bewertung der Lärmindizes für strategische (Teil-)Umgebungslärmkarten hat für eine Höhe von 4 m über dem Boden zu erfolgen.

(5) In Abs. 2 erwähnte Normen und Richtlinien können bei folgenden Stellen bezogen werden:

1. RVS: Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße-Schiene-Verkehr, Karlsgasse 5, 1040 Wien,
2. ON-Regel: Österreichisches Normungsinstitut, Heinestraße 38, 1020 Wien, sowie Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Sonnenhang 7, 4292 Kefermarkt,
3. ÖAL-Richtlinie: Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Sonnenhang 7, 4292 Kefermarkt,
4. ÖNORM EN_ISO sowie ISO und ÖNORM: Österreichisches Normungsinstitut, Heinestraße 38, 1020 Wien.

Darstellung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten

§ 5. (1) Die Darstellung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten hat entweder in dem Koordinatensystem „Militär-Geographisches Institut (MGI)“ und der Gauß-Krüger-Projektion unter Berücksichtigung der Meridiane 28, 31 oder 34 Grad östlich von Ferro oder dem Koordinatensystem „WGS84“ und der UTM-Projektion unter Berücksichtigung der Zonen 32 und 33 (9 Grad und 15 Grad östlich von Greenwich) zu erfolgen.

(2) Die Pegelbereiche sind in der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte mittels Farbdarstellung gemäß den Festlegungen in **Anlage 1** ersichtlich zu machen.

(3) Sofern das gemäß § 4 Abs. 2 jeweils anzuwendende Berechnungsverfahren keine detaillierten Angaben enthält, ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Es ist in einem Raster von 5 m x 5 m zu rechnen. Sofern die Ausbreitungsbedingungen dies zulassen (freie Schallausbreitung), kann der Ermittlungsraster auf 10 m x 10 m erweitert werden. Unter denselben Voraussetzungen kann der Ermittlungsraster außerhalb von Ballungsräumen bei Entfernungen von über einem Kilometer von der Lärmquelle auf 25 m x 25 m erweitert werden. Der Rasterursprung liegt im Nullpunkt des durch die jeweilige Projektion definierten Meridianstreifens (Gauß-Krüger: Meridian 28, 31 und 34; UTM: Zone 32, 33).
2. Bauliche Anlagen sind als Hindernisse im Schallausbreitungsweg zu berücksichtigen. Abschirmende sowie reflektierende Eigenschaften sind in der Berechnung zu berücksichtigen, wobei zumindest die Reflexionen 1. Ordnung relevant sind. Bei Gebäuden ist mit einem Reflexionskoeffizienten von 0,8 zu rechnen. Als Gebäudehöhe ist, sofern nicht genauere Daten vorhanden sind, die jeweilige Traufenhöhe heranzuziehen. Eine vereinfachte Berechnung über die Dämpfungsterme für Bebauung ist nicht zulässig.
3. Für die Ermittlung der Lärmindizes an der Fassade sind in einer Höhe von 4 m an der Abwicklung der Fassade des jeweiligen Gebäudes Rechenpunkte im Abstand von 3 m zueinander anzuordnen. An diesen Punkten ist die Reflexion an der Fassade selbst nicht zu berücksichtigen, wohl aber die Reflexion an anderen Fassaden oder reflektierenden Objekten.
4. Die Dämpfungseigenschaft des Bodens kann, sofern für größere zusammenhängende Gebiete mit ähnlicher Oberflächenstruktur keine wirklichkeitsnäheren Daten vorliegen, durch einen mittleren Bodenfaktor $G = 0,6$ beschrieben werden. Fahrbahnbereiche sowie auf Grund ihrer Breite schalltechnisch relevante Gewässer sind mit der Bodeneigenschaft „akustisch hart“ (Bodenfaktor $G = 0$) abzubilden. Entsprechend der Anzahl der Fahrbahnen und dem Straßentyp kann dabei mit Regelquerschnitten modelliert werden. Bei der Berechnung der Schallausbreitung im selben Berechnungsgebiet sind für die in den Geltungsbereich des § 2 Bundes-LärmG fallenden Lärmquellen jeweils die gleichen Gelände- und Bodeneigenschaften einzusetzen; dabei ist auf

etwaige diesbezügliche Festlegungen der Länder im Zusammenhang mit deren Erstellung strategischer Umgebungslärmkarten Bedacht zu nehmen.

5. Aus den Rechenergebnissen in den Rasterpunkten wird für die planliche Darstellung durch Interpolation die Lage der Punkte des dargestellten Lärmindizes in 5 dB-Stufen auf den Rasterlinien ermittelt. Die Linien der Lärmindizes in 5 dB-Stufen werden durch Verbindung dieser Punkte unter Anwendung eines geeigneten mathematischen Glättungsverfahrens ermittelt und sind in der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte von einschließlich 55 dB bis 75 dB für den L_{den} und von einschließlich 45 dB bis 70 dB für den L_{night} darzustellen. Im Falle des Schienenverkehrslärms und des Umgebungslärms durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten ist der L_{night} zwischen einschließlich 50 dB und 70 dB darzustellen. Die Verbindung der Punkte hat nicht linear zu erfolgen, sondern interpolierend mit stetigem Tangentenverlauf. Zur Interpolation ist ein Polynom 3. Grades zu verwenden. Die Darstellung des Umgebungslärms durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten ist nur außerhalb des Betriebsgeländes erforderlich.
6. Verkehrsbedingte Schallquellen außerhalb des Berechnungsgebietes eines Ballungsraumes sind insoweit in das Modellgebiet einzubeziehen, als sie bei ungehinderter Schallausbreitung über Boden einen Immissionsbeitrag am Rand des Berechnungsgebietes von mehr als 35 dB erzeugen. Für eine in den Ballungsraum führende Hauptverkehrsstraße, Eisenbahnstrecke oder Straßenbahnstrecke ist diese Bedingung erfüllt, wenn die außerhalb der Ballungsraumgrenze zu berücksichtigende Länge dieser Strecke nach den in Anlage 2 festgelegten Kriterien bestimmt wird.

(4) Die Zuordnung von Gebäuden, Wohnungen, Schulen, Kindergärten oder Krankenanstalten in die jeweilige Pegelklasse hat nach dem höchsten Wert des Lärmindex an der Fassade zu erfolgen.

(5) Die Darstellung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten hat elektronisch zu erfolgen. Die Farbskala mit den Pegelbereichen gemäß **Anlage 1** ist jedenfalls am Bildschirm abzubilden. Eine Darstellung eines Längenmaßstabes ist dazu am Bildschirm abzubilden. Die Angabe von Schallpegeln für einzelne Punkte innerhalb der Karte hat ausschließlich als unterer und oberer Wert der Pegelklasse zu erfolgen. Straßennamen sowie allenfalls Namen markanter Punkte sind in die Karten einzutragen. Sollte zusätzlich eine andere Darstellungsform erforderlich sein, so hat diese im Maßstab 1:25 000, 1:10 000, oder 1:5 000 zu erfolgen. Für strategische (Teil-) Umgebungslärmkarten für Umgebungslärm durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten kann diese Darstellung auch im Maßstab 1:1 000 erfolgen.

(6) Bei einem Ausdruck der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte ist für die Darstellung der Farben das Farbsystem Pantone gemäß **Anlage 1** zu verwenden.

(7) Auf der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte können auch frühere oder vorhersehbare Umgebungslärmsituationen dargestellt werden. Daneben ist in Ballungsräumen anzugeben, welchen Einfluss Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Flughäfen auf den Lärmpegel haben.

Angabe der betroffenen Einwohner

§ 6. (1) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten ist die geschätzte Anzahl der Wohnungen, der Schulen, der Kindergärten, der Krankenanstalten und die geschätzte Anzahl der Einwohner anzugeben, die im dargestellten Gebiet gemäß § 1 Abs. 6 des MeldeG 1991 ihren Wohnsitz haben, bezüglich derer der auf ganze Zahlen gerundete

L_{den}

- 55 – 59 dB,
- 60 – 64 dB,
- 65 – 69 dB,
- 70 – 74 dB sowie
- ≥ 75 dB

an der am stärksten lärmbelasteten Fassade beträgt.

(2) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten ist die geschätzte Anzahl der Wohnungen, der Schulen, der Kindergärten, der Krankenanstalten und die geschätzte Anzahl der Einwohner anzugeben, die im dargestellten Gebiet gemäß § 1 Abs. 6 des MeldeG 1991 ihren Wohnsitz haben, bezüglich derer der auf ganze Zahlen gerundete

L_{night}

- 50 – 54 dB,

- 55 – 59 dB,
- 60 – 64 dB,
- 65 – 69 dB sowie
- ≥ 70 dB

an der am stärksten lärmbelasteten Fassade beträgt.

Sofern Auswertungen verfügbar sind, kann auch die geschätzte Zahl der Einwohner für den Bereich L_{night} 45-49 dB angegeben werden.

(3) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten außerhalb von Ballungsräumen ist zusätzlich aufgeschlüsselt nach Gemeinden die auf die zweite Nachkommastelle gerundete Fläche in km^2 , bezüglich derer der auf ganze Zahlen gerundete L_{den}

- 55 – 64 dB,
- 65 – 74 dB sowie
- ≥ 75 dB

beträgt, anzugeben. In diesem Zusammenhang ist auch die geschätzte Anzahl der in diesen Gebieten gelegenen Wohnungen anzugeben.

(4) Die Angaben der Anzahl der Einwohner, der Wohnungen, der Schulen, der Kindergärten und der Krankenanstalten und der Fläche gemäß Abs. 1 bis 3 hat getrennt für Umgebungslärm durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken, Flughäfen sowie für Umgebungslärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten zu erfolgen. Die Angaben haben aufgeschlüsselt nach Gemeinden zu erfolgen.

(5) Sofern Auswertungen verfügbar sind, kann zusätzlich angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden

1. mit besonderer Schalldämmung sowie
2. mit einer ruhigen Fassade

wohnen. Bei der Zuordnung von Personen in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade sind alle Bewohner des Gebäudes zu zählen.

Datenquellen

§ 7. Alle Datenquellen sind unter Angabe der für die Herausgabe der Daten verantwortlichen Stelle und des Bezugszeitpunktes (Bezugszeitraumes) der Daten aufzulisten. Das für die Berechnung verwendete EDV-Programm ist anzugeben.

Schwellenwerte und (Teil-)Konfliktzonenpläne

§ 8. (1) (Teil-)Konfliktzonenpläne bilden einen Bestandteil der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten. Sie weisen jene geografischen Bereiche aus, in denen die Schwellenwerte überschritten werden. Für die Darstellung der Differenz von Immissionspegel und Schwellenwert ist die Farbskala gemäß **Anlage 3** zu verwenden.

(2) Grundsätzlich gelten folgende Schwellenwerte:

1. für durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärm ein L_{den} von 60 dB und ein L_{night} von 50 dB,
2. für durch Verkehr auf Eisenbahnstrecken verursachten Lärm ein L_{den} von 70 dB und ein L_{night} von 60 dB,
3. für durch zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen verursachten Lärm ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB und
4. für durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten verursachten Lärm ein L_{den} von 55 dB und ein L_{night} von 50 dB.

3. Abschnitt (Teil-)Aktionspläne

Maßnahmen in (Teil-)Aktionsplänen

§ 9. (1) Die (Teil-)Aktionspläne sind auf Grundlage der strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten auszuarbeiten. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist das gesamte gemäß der strategischen Umgebungslärmkarten lärmbelastete Gebiet zu betrachten.

(2) Der Detaillierungsgrad der Bearbeitung ist so zu wählen, dass die Wirkung der Maßnahmen, die Kosten der Realisierung und die Anzahl der entlasteten Personen möglich ist.

(3) Für den Fall einer Überschreitung der Schwellenwerte haben die (Teil-) Aktionspläne Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu enthalten. Nach entsprechender Konsultation mit den jeweils betroffenen Ländern können auch in den Zuständigkeitsbereich der Länder bzw. Gemeinden fallende Maßnahmen aufgenommen werden. Als Maßnahmen kommen insbesondere

1. Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung,
2. Maßnahmen zu Verkehrsfluss und Infrastrukturbetrieb,
3. Maßnahmen in der Raumordnung,
4. auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
5. Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
6. Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung,
7. rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize

in Betracht.

(4) Die Maßnahmen sind tunlichst so zu setzen, dass sie gegebenenfalls auch vor Lärm aus sonstigen Quellen schützen, um so ihre Wirksamkeit zu erhöhen und den Kosten-Nutzen-Effekt zu steigern.

Anforderungen an (Teil-)Aktionspläne

§ 10. (Teil-)Aktionspläne haben mindestens folgende Angaben und Unterlagen zu enthalten:

1. eine Beschreibung der Ballungsräume, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken, der Eisenbahnstrecken und der Straßenbahnstrecken, der Flughäfen und Großflughäfen, der Gelände für industrielle Tätigkeiten und der ruhigen Gebiete,
2. die für die Ausarbeitung des (Teil-)Aktionsplans zuständige Behörde,
3. die jeweils geltenden Schwellenwerte für die (Teil-)Aktionsplanung sowie allenfalls gemäß anderen Verwaltungsvorschriften bestehende Grenzwerte,
4. eine Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten,
5. die Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind,
6. die Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
7. die Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit,
8. die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
9. die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die fünf Folgejahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen,
10. die für die Umsetzung ergänzender Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen geltende Rechtslage und die für die Einzelmaßnahme zuständige Behörde,
11. die langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm,
12. verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln bzw. Ergebnisse von Kostenwirksamkeitsanalysen oder Kosten-Nutzen-Analysen,
13. die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des (Teil-) Aktionsplans,
14. eine kurze Zusammenfassung des (Teil-)Aktionsplans von nicht mehr als fünf Seiten und
15. eine Schätzung der durch die jeweils konkret vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich erzielten Reduktion der Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Personen.

4. Abschnitt

Ballungsräume

§ 11. (1) Als Ballungsraum mit mehr als 250 000 Einwohnern ist anzusehen:

Ballungsraum Wien: Gemeindegebiete von Wien, Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling.

(2) Als Ballungsraum ist anzusehen:

- a. Ballungsraum Graz: Gemeindegebiet von Graz
- b. Ballungsraum Linz: Gemeindegebiete von Linz und Traun
- c. Ballungsraum Salzburg: Gemeindegebiet der Stadt Salzburg
- d. Ballungsraum Innsbruck: Gemeindegebiete von Innsbruck und Völs bis zu einer Seehöhe von 800 m.

5. Abschnitt

Elektronische Datenformate für die Übermittlung der strategischen (Teil-) Umgebungsärmkarten, Geodaten, (Teil-)Aktionspläne und Berichte

§ 12. (1) Die strategischen (Teil-)Umgebungsärmkarten und die Geodaten sind dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft entweder in Form einer ESRI Shape-Datei oder im MapInfo Exchange-Format zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln. Die Linien gemäß § 5 Abs. 3 Z 5 sind dabei für jede Pegelklasse in getrennten Layern darzustellen. Für jeden Rasterpunkt der strategischen (Teil-)Umgebungsärmkarte sind dabei die Lärmindizes L_{den} sowie L_{night} anzugeben.

(2) (Teil-)Aktionspläne und Berichte über die mit der Ausarbeitung der strategischen (Teil-)Umgebungsärmkarten gemäß § 4 bis § 8 in Zusammenhang stehenden Mindestinformationen sind dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft elektronisch in einem bearbeitbaren Format zugänglich zu machen sowie zu übermitteln. Dabei sind, soweit vorhanden, vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft elektronisch zur Verfügung gestellte Formatvorlagen zu verwenden.

6. Abschnitt

Schlussbestimmung

Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft

§ 13. Durch diese Verordnung werden die Anhänge I bis VI der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm, ABl. Nr. L 189 vom 18. 07. 2002 S. 12 umgesetzt.

Pröll

Anlage 1**Farbdarstellung einzelner Pegelbereiche**

Lärmzone [dB]	Farbe		
		RGB (Rot-Grün-Blau- Farbwert)	Pantone
<35	Hellgrün	85 – 190 – 71	360 C
35 bis 39	Grün	0 – 114 – 41	356 C
40 bis 44	Dunkelgrün	15 – 77 – 42	357 C
45 bis 49	Gelb	228 – 228 – 0	395 C
50 bis 54	Ocker	171 – 162 – 0	398 C
55 bis 59	Orange	255 – 95 – 0	165 C
60 bis 64	Zinnober	219 – 12 – 65	199 C
65 bis 69	Karminrot	174 – 0 – 95	227 C
70 bis 74	Violett	146 – 73 – 158	258 C
75 bis 79	Blau	79 – 31 – 145	267 C
≥ 80	Dunkelblau	33 – 18 – 101	274 C

Anlage 2**Bestimmung der zu berücksichtigenden Länge einer in einen Ballungsraum führenden Hauptverkehrsstraße, Eisenbahnstrecke oder Straßenbahnstrecke bei Lärmauswirkungen im Ballungsraum**

Vom Punkt A, an welchem die Hauptverkehrsstraße, Eisenbahnstrecke oder Straßenbahnstrecke die Grenze zum Ballungsraum überschreitet, werden nach beiden Seiten die Schnittpunkte B und C der benachbarten Hauptverkehrsträger mit den Ballungsraumgrenzen gesucht. Die größere der beiden Strecken \overline{AB} und \overline{AC} wird als Normalabstand auf die Grenzlinie des Ballungsraumes aufgetragen. Bis zum Schnittpunkt D dieser Linie mit dem Hauptverkehrsträger ist dieser als Schallquelle zu modellieren. Der Abstand ist mit mindestens 500 m festzulegen, größere Abstände als 3 km sind nicht erforderlich.

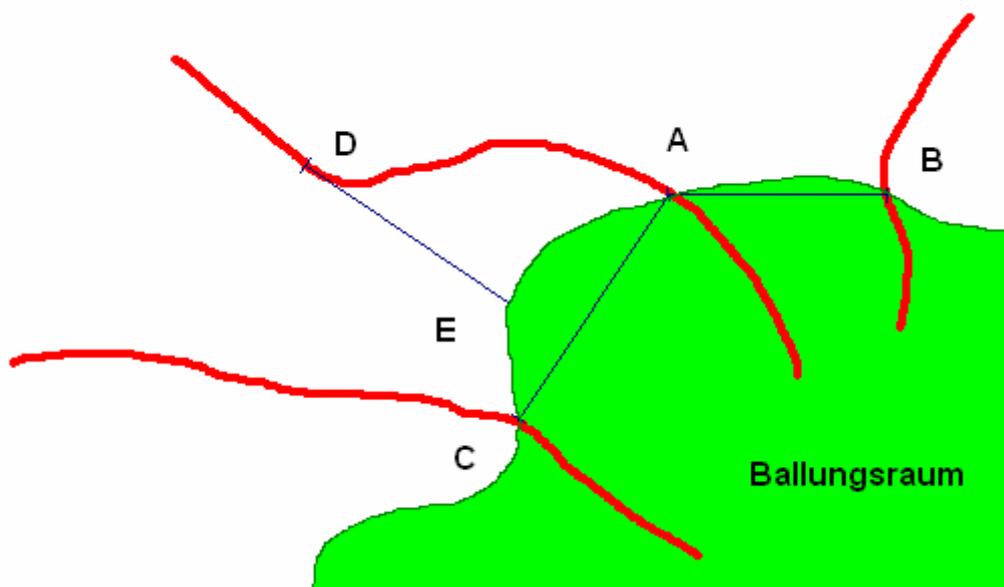


Abbildung 1: Bestimmung der zu berücksichtigenden Länge eines Hauptverkehrsträgers.

Anlage 3**Farbdarstellung des (Teil-)Konfliktzonenplans**

	Farbe		
Pegeldifferenz [dB]		RGB (Rot-Grün-Blau- Farbwert)	Pantone
< -5	Hellgrün	85 – 190 – 71	360 C
-5 bis -1	Grün	0 – 114 – 41	356 C
0 bis 4	Ocker	171 – 162 – 0	398 C
5 bis 9	Orange	255 – 95 – 0	165 C
10 bis 14	Zinnober	219 – 12 – 65	199 C
≥ 15	Violett	146 – 73 – 158	258 C

ANHANG II: Stellungnahmen

AK-Stellungnahme Bundesumgebungslärmschutzgesetz

AK-Stellungnahme Bundesumgebungslärmschutzverordnung

BAK-Positionspapier zur Umgebungslärmrichtlinie



BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65

Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Sektion V
Stubenbastei 5
1010 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMLFUW- UW.1.4.12/00 20-V/5/2004	UV-GSt/Ma	Werner Hochreiter	DW 2624	DW 2105		18.01.2005

Entwurf – Bundesumgebungslärmschutzgesetz

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zu dem im Betreff genannten Entwurf wie folgt Stellung:

Zusammenfassung:

Die BAK hat schon mehrfach angeregt, die EU-Umgebungslärmrichtlinie zum Anlass für eine Modernisierung der österreichischen Lärmschutzpolitik zu nehmen. Dazu gehören

- eine verpflichtende und effektive Koordination zwischen den Raumordnungspolitiken der Länder mit den Verkehrsfachplanungen des Bundes,
- eine Bündelung der Lärminderungs- dh Aktionsplanungszuständigkeit in den Ländern (gemäß dem Prinzip der Nähe) samt
- einer effektiven Beteiligung der Öffentlichkeit an dieser Lärminderungsplanung sowie
- bundeseinheitliche Grundlagen für den Verkehrslärmschutz, die neben verbindlichen Grenzwerten, verpflichtenden Bestandssanierungen und Kostentragungsregeln nach dem Verursacherprinzip auch
- entsprechende Rechte der Lärmbetroffenen einschließen, angemessene Lärmschutzmaßnahmen auch erzwingen zu können.

Der vorliegende Entwurf wird begrüßt, soweit er den primären Umsetzungserfordernissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie Rechnung trägt.

Im Licht der genannten Anforderungen betrachtet setzt der Entwurf aber nur wenige, fürs österreichische Lärmschutzrecht augenfällig neue Akzente. Zumeist beschränkt er sich darauf, nur das unmittelbar EU-rechtlich Vorgegebene umzusetzen, und bleibt dabei auch hinter dem Stand fortschrittlicher Verfahren der Lärminderungsplanung wie zB gemäß der ÖAL-Richtlinie 36 weit zurück. Grundsätzlichen Fragestellungen (Koordination zwischen den Verkehrsfachplanungen des Bundes und der Raumordnung der Län-

der) weicht der Entwurf aus. So hätten das „Prinzip der Nähe zum Problem“ wie die Raumordnungszuständigkeit der Länder nahegelegt, die Lärminderungsplanungspflicht gemäß der EU-Richtlinie als Teil der örtlichen wie überörtlichen Raumplanung der Länder zu verankern bzw die Federführung dafür dort anzusiedeln.

Es fehlen im Gesetzestext ein ausdrückliches „Kooperationsgebot“, formalisierte Abläufe für die nötige Kooperation samt einer ausdrücklichen „Koordinationskompetenz“ des BMLFUW für die zeitlichen Abläufe wie absehbare Streitfälle. Gesetzlich verankert sollte auch werden, dass bei der Erstellung der Aktionspläne auf bestehende „örtliche und überörtliche Raumplanungen“ der Länder entsprechend Bedacht zu nehmen ist.

Die von der EU-Richtlinie geforderte effektive Öffentlichkeitsbeteiligung ist dem Entwurf nicht zu entnehmen und muss grundlegend überarbeitet werden.

Wichtige materiell-rechtliche Festlegungen für Lärmkarten und Aktionspläne fehlen überhaupt bzw sollten auch im Gesetzestext verankert werden, insb :

- wie speziell in den Ballungsbereichen mit Lärm von mehreren Quellen umgegangen wird (~ Summenkarten sind erforderlich),
- verpflichtende Ausweisung von „ruhigen Gebieten“ und verpflichtende Maßnahmen zu ihrem Schutz,
- verpflichtende Einbeziehung aller Lärmquellen bei Ausarbeitung der Aktionspläne je Verkehrsträger.

Als Abend sollte der Zeitraum zwischen 18:00 und 22:00 Uhr festgelegt werden.

Positiv sind die geplanten Schwellwerte für Großflughäfen sowie, dass auch alle internationalen Flughäfen in den Landeshauptstädten miteinbezogen werden sollen.

Generell aber sollten die Schwellwerte unterhalb der geltenden Grenzwerte in der Höhe der Planungsrichtwerte für „Wohngebiete“ angesiedelt sein.

Die Definition für „Ballungsräume“ soll zu sinnvollen „Lärminderungsplanungsregionen“ führen. Diese sollten daher auf der Basis einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von mehr als 250 Einwohner/km² bezogen auf die Gemeindefläche festgelegt werden.

Zum Hintergrund des Entwurfs

Mit dem vorliegenden Entwurf wird **erstmal**s in Österreich versucht, eine **integrierte verkehrsträgerübergreifende Lärmschutzregelung** zu schaffen. Die folgenden Überlegungen verdeutlichen die Ausgangslage und dienen zur Einschätzung des Stellenwerts des Entwurfes für den Verkehrslärmschutz in Österreich.

Eineinhalb Millionen ÖsterreicherInnen fühlen sich durch Verkehrslärm belästigt, mehr als eine Million davon sind „stark“ bzw „sehr stark“ betroffen. Die BAK hat daher schon mehrfach angeregt, die EU-Umgebungslärmrichtlinie zum Anlass für eine **Modernisierung der österreichischen Lärmschutzpolitik** zu nehmen. Dazu gehören

- eine verpflichtende und effektive Koordination zwischen den Raumordnungspolitiken der Länder mit den Verkehrsfachplanungen des Bundes,

- eine Bündelung der Lärminderungs- dh Aktionsplanungszuständigkeit in den Ländern¹ (gemäß dem Prinzip der Nähe zum Problem) samt
- eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung in dieser Lärminderungsplanung sowie
- bundeseinheitliche Grundlagen für den Verkehrslärmschutz, die neben verbindlichen Grenzwerten, verpflichtenden Bestandssanierungen und Kostentragungsregeln nach dem Verursacherprinzip auch
- entsprechende Rechte der Lärmbetroffenen einschließen, angemessene Lärm-schutzmaßnahmen auch erzwingen zu können².

Eine konsistente Lärmschutzpolitik scheitert in Österreich heute alleine schon daran, dass **Daten zur objektiven Lärmbelastung nur lückenhaft vorliegen**. Vor allem fehlen genaue Daten zur Anzahl der betroffenen Personen. Bezeichnenderweise hat schon eine Studie des Umweltbundesamtes (UBA) aus 1998³ angeregt, man möge die Städte und Gemeinden dazu anhalten, flächendeckend diese Daten zu ermitteln. Bis jetzt ist das nirgendwo festgelegt. Eine AK-Studie aus 1999⁴ kommt so auch zum Schluss, dass die gegenwärtige Datenlage nicht einmal reicht, die Adäquatheit und Effektivität der bisher getroffenen Lärmschutzmaßnahmen zu beurteilen. Wenn etwa seit Mitte der 1980er Jahre für Lärmschutz entlang Bundesstraßen im Schnitt jährlich etwa 14,5 Millionen Euro ausgegeben worden sind, lässt das nicht erkennen, wie viele Lärmbetroffene damit entlastet werden konnten, ebenso wenig, ob man dem in Österreich freilich noch zu formulierenden Ziel näher gekommen ist. Die Formel „nach Maßgabe der budgetären Bedeckung“, wie sie oft hinter der Praxis der Bestandsanierung in Österreich steht, macht noch kein lärmpolitisches Ziel aus.

Weiters **fehlt es an verpflichtenden Grenzwerten und einer durchgehenden klaren Verpflichtung der Infrastrukturerhalter, für Lärmschutz entlang den Straßen und Schienenwegen bzw. im Umkreis von Flughäfen, zu sorgen**. Freiwilligkeit und Zufälligkeit und das **völlige Fehlen von angemessenen Rechten der lärmbetroffenen AnrainerInnen** dominieren noch immer. Für Straßen und Schienenwege ist Lärmschutz wenigstens dann verbindlich, wenn neu gebaut oder umgebaut wird. Per Dienststanweisung oder Verordnung sind hier Immissionsgrenzwerte festgelegt, deren Überschreitung zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Erfreulicherweise hat das BMWA Ende 1999 zwar die Lärmgrenzwerte für Bundesstraßen gesenkt und so einen kleinen „Boom“ beim Straßenlärmschutz ausgelöst. Doch nach wie vor heißt es im Eisenbahn- wie im Bundesstraßengesetz: „*Subjektiv öffentliche Rechte werden den Anrainern durch diese Bestimmungen nicht eingeräumt*“. So bekommen lärmgeplagte AnrainerInnen auch keine „Entschädigung“, sondern bloß eine „Beihilfe“, dafür, dass sie sich mit Lärmschutzfenstern

¹ Oder zumindest die Federführung durch die Länder in der Koordination.

² Bzw zumindest die „Angemessenheit“ von in Planung befindlichen Lärmschutzmaßnahmen (behördlich oder gerichtlich) überprüfen lassen zu können.

³ *Judith Lang*, Abschätzung der Lärmbelastung der Bevölkerung in Österreich, Umweltbundesamt, Juli 1988, Interne Berichte IB 627; die Daten zur Anzahl der betroffenen Personen um Umkreis von Flughäfen werden in dieser Studie aus Gründen der Amtsverschwiegeheit(!) nur anonymisiert und so wiedergegeben, dass Rückschlüsse auf konkrete Flughäfen nicht möglich sind.

⁴ *Manfred T. Kalivoda*, Verkehrslärmschutz in Österreich - Maßnahmen und Aufwände im Vergleich je Verkehrsträger Schienen-, Straßen- und Luftverkehr, Studie im Auftrag der Bundesarbeitskammer 2000 (Informationen zur Umweltpolitik Bd. 135).

zufriedengeben müssen, während der Verursacher unbenannt bleibt. Im Umkreis von bestehenden Flughäfen oder Schienenwegen gibt es nicht einmal eine Pflicht zur Lärminderung. AnrainerInnen verfügen dort über keinerlei verwaltungsrechtlich geschützte Position. In allen diesen Fällen scheidet regelmäßig auch die Geltendmachung von Ansprüchen vor den Zivilgerichten aus. Wenn also Maßnahmen gesetzt werden, so ist das freiwillig. So auch beim an sich vorbildhaften Bahnlärmkataster, der Grundlage für die laufende Lärmsanierung der bestehenden Eisenbahnstrecken in Österreich ist. Das Fluglärngesetz dagegen ist über das Entwurfsstadium gar nie hinausgekommen.

In Österreich **fehlt es zudem an der nötigen Verzahnung von Raumordnungsrecht und (Verkehrs-)Lärmschutzrecht**. Erst eine solche erlaubt eine wirksame und koordinierte vorsorgende Lärmpolitik. Das wesentliche Hindernis dafür ist die Kompetenzzersplitterung. **Lärmschutz ist in Österreich Annexmaterie**. Das heißt, Lärmschutz entlang Eisenbahnen wird durch das Eisenbahngesetz geregelt, Lärmschutz entlang Landesstraßen durch die jeweiligen Landesstraßengesetze usw. Für ein einheitliches verkehrsträgerübergreifendes Gesetz, das auch die Lärmvorsorge mit einschließt, fehlt aber auch insoferne die erforderliche verfassungsgesetzliche Grundlage, als alle Aspekte der Raumordnung in die ausschließliche Gesetzgebungszuständigkeit der Länder gemäß Art 15 B-VG fallen, während die Verkehrswegeplanung (Bundesstraßen, Eisenbahn, Flugverkehr) hauptsächlich in der Zuständigkeit des Bundes liegt.

Lärmprobleme sind oft genug das Ergebnis unkoordinierter Vorgangsweisen zwischen den Verkehrswegeplanungen einerseits und der örtlichen bzw überörtlichen Raumplanung andererseits. Oft genug sind Lärmkonflikte dadurch mitverursacht worden, dass Flächen im Einzugsbereich von bestehenden oder geplanten Verkehrsflächen trotz vorhersehbarer Lärmbelastung durch die örtliche Raumplanung als Wohngebiete gewidmet worden sind. Dass etwa die Widmung als Wohngebiet wie die Baubewilligung für Wohngebäude nur dort möglich sind, wo die Lärmschutz-Planungsrichtwerte für Wohngebiete eingehalten sind, ist bis heute – je nach Bundesland – gar nicht bis unzureichend sichergestellt. An der nötigen Verbindlichkeit fehlt es aber auch in umgekehrter Richtung. So können (landes-)raumordnungsrechtlich festgestellte „Sanierungserfordernisse“⁵ oder erarbeitete Aktionspläne zur Lärminderung⁶, so sie überhaupt vorgesehen sind, zur Zeit keine Bindungswirkung für andere Kompetenzbereiche, insb die Verkehrskompetenz des Bundes entfalten.

Das **verfassungsrechtliche Rücksichtnahmegebot**, wie es der Verfassungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung anwendet, ist für eine auf Vorsorge ausgerichtete Politik kein hinreichendes Korrektiv, da es nur erlaubt, eklatante Missstände abzustellen. Ein

⁵ Gemäß zB dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz ist „Bauland“ bei Überschreitung der Planungsrichtwerte als „Aufschließungsgebiet“, das erst nach „Lärmfreistellung“ widmungsgemäß genutzt werden darf, bzw als „Sanierungsgebiet (SGL)“ auszuweisen, falls eine rechtmäßige Nutzung bereits besteht.

⁶ Gemäß zB dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz sind auch Aktionspläne für jede Gemeinde mit „Lärmproblemen“ im eigenen Wirkungsbereich zu erstellen; dort vorgesehene Maßnahmen reichen von immissionsseitigen (Baulandausweisungen mit „Auflagen“ oder Nichtausweisungen, Berücksichtigung von seiten der Gemeinde unbeeinflussbaren Emissionsquellen in den den Flächenwidmungsplan konkretisierenden Bebauungsplanverordnungen, baurechtliche Vorgaben) bis zu emissionsbezogenen Vorschlägen für Maßnahmen, die anderen Kompetenzbereichen obliegen, wie Verkehrsleitmaßnahmen, Start- und Landepläne, Lärmschutzwände und dergleichen.

verbindlicher und förderlicher Rahmen für abgestimmte „vorsorgende“ Vorgangsweisen lässt sich daraus nicht ableiten. Dafür bedürfte es wohl schon eines **Bundesraumordnungsgesetzes**, wie es schon vor Jahren⁷ vorgeschlagen worden ist. Die dort enthaltenen Ideen für einen **verbindlichen gegenseitigen Koordinationsmechanismus⁸ zwischen den Fachplanungen des Bundes wie der Raumordnung der Länder** hat kürzlich auch die ÖGUT-Arbeitsgruppe „Strategische Umweltprüfung (SUP) und Verkehrsplanung“ aufgegriffen und zu entsprechenden Empfehlungen⁹ veranlasst. Derzeit findet Koordination faktisch nur freiwillig statt. Dass der Lärmschutz im Konfliktfall da gerne „auf der Strecke“ bleibt, braucht nicht zu verwundern.

Die BAK möchte mit diesen Darlegungen nicht das Bemühen der Verantwortlichen in den unterschiedlichen mit Lärmschutz befassten Stellen und so erreichte Erfolge in der Lärmpolitik schmälern. Es wird auch nicht verkannt, dass in der Fach- und Raumordnungsplanungspraxis eine Reihe von Schritten informeller Planung und Koordination gesetzt werden. Der oben umrissene Befund zeigt aber **viele Schwachstellen im gesamten „System“**, die als **Ansatzpunkte für Verbesserungen** gesehen werden sollten. Nicht zuletzt gilt es ja, auch den Einsatz finanzieller Mittel im Lärmschutz zu optimieren. Unkoordinierte Vorgangsweisen tendieren zu sub-optimalem Mitteleinsatz.

Die BAK verkennt auch nicht, dass der ua dringend nötige **konsistente Rechtsrahmen noch lange nicht die Erreichung des Zieles garantiert**. Vorsorgende Lärmschutzpolitik eignet sich nicht für schnell herzeigbare Erfolge. Umso mehr ist ein konsistenter Rechtsrahmen mit klaren Aufgaben, Verbindlichkeiten und Zuständigkeiten ein **unerlässliches Element, um eine vorsorgende Lärmpolitik „auf den Weg zu bringen“**, so wie sie auch für Österreich immer wieder als politisches Ziel proklamiert wird.

Grundlegendes zum Entwurf

Insofern ist auch jede verbessernde gesetzliche Maßnahme – nun angestoßen durch eine EU-Initiative - zu begrüßen. Und die **BAK begrüßt den vorliegenden Entwurf**, soweit er den primären Umsetzungserfordernissen der EU-Umgebungslärmrichtlinie Rechnung trägt.

⁷ Heinz Peter Rill/Friedrich Schindegger, Zwischen „Altlasten“ und „Neuen Ufern“ Teil 3 - Vorschlag für ein Bundesraumordnungsgesetz, in: Bundeskanzleramt, Abt. IV/4: Schriften zur Regionalpolitik und Raumplanung. Band 19, Wien 1991.

⁸ 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. ...“

⁹ 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.

Der Entwurf ist **jedenfalls geeignet, die innerstaatliche Diskussion** über die Kompetenzproblematik, die Zuständigkeitsfragen und den Reformbedarf in den jeweiligen Materiengesetzen (~ verbindliche Grenzwerte, verpflichtende Bestandssanierung, Kostentragsregeln, Anrainerrechte uam) **anzuregen**, spiegelt er doch viele der oben genannten strukturellen Schwächen und Hemmnisse wider.

Bedauerlich ist schon, dass die **Erläuterungen zum Entwurf in keiner Weise diesen Diskussionsbedarf ansprechen**, wie er sich auch im Zuge der Vorarbeiten gezeigt hat. Aus heutiger Sicht erfordert eine umfassende Umsetzung der EU-Richtlinie jedenfalls Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Bundesstraßen-, des Eisenbahn- und des Luftfahrtgesetzes. Hinzu kommt noch Änderungsbedarf bei neun Landesstraßen- und etlichen Raumordnungsgesetzen, je nachdem, welches Umsetzungskonzept gewählt wird. Alleine der daraus resultierende legislative Koordinierungsaufwand hätte dafür gesprochen, über einen „großen Wurf“ nachzudenken. Doch Gespräche über die nötigen Bundeskompetenzen im Lärmschutz konnten mangels Bereitschaft gar erst nicht geführt werden. Lange genug umstritten war alleine schon die Federführung durch das BMLFUW für eine einheitliche Umsetzung der in der Zuständigkeit des Bundes liegenden Aspekte¹⁰. Und die Erläuterungen selbst halten fest, dass *„...in Bezug auf Landesumgebungslärmvorschriften ... eine Detailabstimmung jedoch bisher noch nicht erfolgen“* konnte. Nاهeliegend wäre es bspw auch gewesen, - bezogen auf den Bundesbereich – die Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes über **Bestandssanierungen¹¹ mit den Aktionsplänen**, wie sie aufgrund dieses Entwurfes erarbeitet werden müssen, im Sinne einer erhöhten Selbstbindung derart zu **verzahnen**, dass für die Bereiche, die in Aktionsplänen als sanierungsbedürftig ausgewiesen sind und für die **Maßnahmen angekündigt** werden, **diese Maßnahmen auch durchzuführen sind**. Im Eisenbahngesetz müssten derartige Bestimmungen genauso wie für Flughäfen erst geschaffen werden. Die Schaffung derartiger materieller Regelungen, aber auch von ergänzenden Regelungen wie zB Kostentragsregeln nach dem Verursacherprinzip oder verbindlichen Grenzwerten uam war in keiner Phase der Vorarbeiten Thema¹².

In diesem Licht ist es nicht verwunderlich, dass der Entwurf **wenige** fürs österreichische Lärmschutzrecht augenfällig neue Akzente setzt.

Der **Entwurf beschränkt sich vielmehr zumeist darauf, nur das unmittelbar EU-rechtlich Vorgegebene umzusetzen**. Er bleibt dabei auch **hinter dem Stand fortschrittlicher Verfahren der Lärminderungsplanung** wie zB gemäß der ÖAL-Richtlinie 36¹³ weit zurück. In vielen Facetten wird der Entwurf auch **dem Geist und Ziel**

¹⁰ Erst Anfang dieses Jahres – angesichts der Frist für die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie mit dem 18. Juli 2004 (!) also viel zu spät - haben das für den Flug- und den Eisenbahnverkehr zuständige BMVIT sowie das für das hochrangige Straßennetz zuständige BMWA zugestimmt.

¹¹ § 7a Abs 4 BStG idgF.

¹² Einer parlamentarischen Anfragebeantwortung aus diesem Anlaß ist zB zu entnehmen, dass das BMVIT keinen neuen Anlauf zu einem Fluglärmgesetz machen will, weil *„die Kosten der Vollziehung eines derartigen Gesetzes extrem hoch sind, wenn man die zu finanzierenden Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt“* (1375/AB XXII. GP vom 25.3.2004).

¹³ Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung - Erstellung von Schallimmissionsplänen und Konfliktplänen und Planung von Lärminderungsmaßnahmen – ÖAL-Richtlinie 36 (Ausgabe 08/97 mit Ergänzungen vom Oktober 2001).

der EU-Richtlinie nur unzureichend gerecht, die Anstöße für ein effektives und effizientes Lärmschutz-Management geben will.

a) Zu hohe Schwellwerte

Problematisch erscheinen schon die **geplanten Schwellwerte**. Diese Werte lösen ja lediglich die Pflicht zur Aktionsplanung aus, präjudizieren also in keiner Weise die Frage, ob zwingende Sanierungsverpflichtungen bestehen. Generell sollte daher erwogen werden, diese Schwellwerte **unterhalb der geltenden Grenzwerte und zwar in der Höhe der Planungsrichtwerte für „Wohngebiete“ anzusiedeln, so wie dies auch die ÖAL-Richtlinie 36 für die Erstellung der „Konfliktkarten“¹⁴ vorsieht**. Nur so ist eine Lärmschutzpolitik denkbar, die auch vorsorgend Maßnahmen setzt. Nur so können drohende Konfliktlagen frühzeitig erkannt werden. Nur so kann drohenden Grenzwertüberschreitungen schon frühzeitig¹⁵ begegnet werden, damit die sich aus den festgelegten Grenzwerten ergebenden „Immissionsplafonds“ nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Die BAK begrüßt in diesem Zusammenhang aber nachdrücklich die erstmalige Festlegung von **Schwellwerten für den Umkreis von Großflughäfen¹⁶** als ebenso wichtigen „ersten Schritt“ wie, dass neben dem Flughafen Schwechat **auch alle internationalen Flughäfen in den Landeshauptstädten miteinbezogen werden¹⁷** sollen. Damit werden neue Fakten für die Diskussion über die Notwendigkeit eines österr Fluglärmsgesetzes geschaffen.

Freilich ist die in Anhang III getroffene Unterscheidung zwischen „bestehenden“ und „neuen“ Flughäfen nicht einsichtig: Der Schwellwert von Lden von 60 dB und Lnight von 50 dB sollte jedenfalls auch bei bereits bestehenden Flughäfen angewendet werden, so wie dies auch das Forum Schall empfohlen hat¹⁸.

b) „zersplitterte“ Zuständigkeit für die Erstellung der Aktionspläne

Der Entwurf thematisiert auch in keiner Weise die **Frage, wem sinnvollerweise die Zuständigkeit für die Erstellung der Aktionspläne zukommen soll**. Macht es tatsächlich Sinn, wenn Aktionspläne nur getrennt für jeden Verkehrsinfrastrukturträger zu erstellen sind, wie es der Entwurf vorsieht? Am deutlichsten wird sich dieses Manko bei den „Ballungsräumen“ zeigen, wo sinnvolle Aktionspläne mit abgestimmten Maßnahmen nur „aus einer Hand“ vorstellbar sind. Aufgrund der bestehenden Kompetenzlage ist hier der Bund ua für die Hauptverkehrsträger zuständig, während den Ländern die nicht minder wichtige „Restkompetenz“ zukommt.

Gemäß dem noch geltenden § 47a des deutschen Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind die Gemeinden und Städte schon bisher für die Ausarbeitung von Lärmkarten und Lärmvermeidungsplänen zuständig gewesen. Dass das so sinnvoll ist, haben die bisherigen Umsetzungserfahrungen dort bekräftigt: **Ohne aktive Beteiligung, aber auch aus-**

¹⁴ Kap 4. S. 10 der ÖAL-Richtlinie 36.

¹⁵ Allfällig festgelegte Sanierungsverpflichtungen, wenn die – in der Regel um 10 dB höheren - Grenzwerte zusätzlich noch überschritten sind, werden dadurch ja nicht berührt, werden aber den betroffenen Sanierungsgebieten höhere Priorität im Rahmen einer „Prioritätenreihung“ verleihen.

¹⁶ Siehe dazu in den Erläuterungen Anhang III der geplanten Verordnung.

¹⁷ § 3 Abs 7 dE.

¹⁸ Empfehlungprotokoll des Forums Schall vom 27. Jänner 2004 S.8.

drückliche Inpflichtnahme der Kommunen ist Lärminderungsplanung eben nicht machbar. Soweit absehbar werden die deutschen Kommunen daher auch für die Erstellung der Aktionspläne gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie zuständig werden¹⁹.

Art 4 der EU-Richtlinie spricht von der „*geeigneten Ebene*“, auf der die Mitgliedstaaten die zuständige Behörde bestimmen sollen. Kann eine andere Ebene gemeint sein, als die, auf der eine optimale und integrierte Umsetzung zu erwarten ist? In Österreich ist die Frage einer grundsätzlichen Zuständigkeit der Kommunen bzw der Bundesländer bis jetzt leider nicht wirklich diskutiert worden, obwohl das „Prinzip der Nähe zum Problem“ wie die Raumordnungszuständigkeit der Länder nahelegen, auch die (raumbezogene) **Lärminderungsplanungspflicht gemäß der EU-Richtlinie als Teil der örtlichen wie überörtlichen Raumplanung der Länder anzusehen bzw wenigstens die Federführung dafür dort anzusiedeln**²⁰. Stattdessen lässt der Entwurf sogar offen, ob nicht auch ausgegliederte, vielleicht sogar im Wettbewerb stehenden Rechtsträger wie die ASFI-NAG oder die ÖBB für diese Lärminderungspläne zuständig sein werden.

c) Koordinationsfragen im Bundesstaat ungelöst

Der **Entwurf weicht** in weiterer Folge **auch allen Fragen der Koordination aus**, sei es Koordination mit den Raumordnungsbehörden der Länder aber auch untereinander zwischen den beteiligten Ministerien. Weder im Gesetzestext noch in den Erläuterungen wird dieses Thema angesprochen²¹. Solche Koordination und gegenseitige Bedachtnahme wird aber spätestens bei der Erstellung der Aktionspläne vonnöten sein. Wenn die Erläuterungen zu §7 dE festhalten, dass „*nichts gegen eine – denkbare gemeinsame Vorgangsweise von Bund und Ländern, etwa bei der Verfassung von Aktionsplänen für Ballungsräume ..*“ spricht, so drücken sie damit nur ohnehin Selbstverständliches aus. Was gilt aber, wenn Hindernisse auftreten? Was gilt für den Konfliktfall zB bei Auffassungsunterschieden darüber, wer die nötigen Ressourcen für die Planung, vor allem aber für die nötigen Lärminderungsmaßnahmen in der Folge aufzubringen hat?

Wenigstens für den Bundesbereich fehlen ein ausdrücklich verankertes **gesetzliches „Kooperationsgebot“**, **formalisierte Abläufe für die nötige Kooperation samt einer ausdrücklichen „Koordinationskompetenz“ des BMLFUW für die zeitlichen Abläufe wie absehbare Streitfälle**. Ua fehlt auch die rückblickende „**Evaluation**“ der vergangenen „Aktionsplan-Periode“ als eigener Verfahrensschritt. In keiner Weise angesprochen wird in diesem Zusammenhang auch, wie die **Einbeziehung anderer zusätzlicher Kompetenzbereiche** wie zB der Straßenpolizei²² erfolgen soll und kann. Dies ist ebenso

¹⁹ So § 47n des deutschen Entwurfes eines Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

²⁰ Vgl auch der Hinweis im Empfehlungsprotokoll des Forums Schall: „*Es wird darauf hingewiesen, dass es sinnvoll wäre, bei der Erstellung von Aktionsplänen auf alle im Projektgebiet vorhandenen maßgebenden Schallquellen Bedacht zu nehmen,* Bei einer nach verschiedensten Rechtsmaterien aufgeteilten Umsetzung der Richtlinie **scheint die Einrichtung von Koordinationsstellen, zum Beispiel bei den Ämtern der Landesregierungen, für eine effiziente Darstellung und Planung unerlässlich.**“ (S.19).

²¹ Vergleiche dagegen zu den formalen Abläufen die §§ 47g ff des deutschen Entwurfes aaO.

²² Verkehrsbeschränkende Maßnahmen gemäß der StVO liegen weder im Zuständigkeitsbereich des BMLFUW, des BMWA noch des BMVIT. Solche können jedenfalls die ultima ratio zur Lärminderung sein, wenn alle anderen lärmmindernden Maßnahmen schon ausgeschöpft oder (vor-

nötig, wie in Richtung und zugunsten der Länder im Entwurf auch ein Gebot verankert werden sollte, dass bei der Erstellung der Aktionspläne **auf bestehende „örtliche und überörtliche Raumplanungen“ entsprechend Bedacht zu nehmen ist.**

Die BAK verkennt nicht, dass viele praktische Gründe dafür sprechen, dass die beteiligten Akteure die Zusammenarbeit werden suchen müssen. Der allzu „offene Rahmen“ gibt aber Anlass zur Sorge, dass angesichts der Vielzahl an beteiligten und zu beteiligenden Akteuren die **notwendigerweise auftretende Reibungsverluste und das bislang schon beobachtbare Prinzip des „kleinsten gemeinsamen Nenners“** die Abläufe und Ergebnisse aus diesen Abstimmungsprozessen beeinträchtigen werden.

Ein effektives und aktives **Lärmschutz-Management**, so wie es die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie vorsieht, lässt sich dem derzeitigen „System“ sicher nicht entnehmen. Ein solches **braucht definierte „Lärmvermeidungsziele“, eine klar definierte und zugeordnete Prozessverantwortung und vorstrukturierte Abläufe.** Alle genannten Punkte sind nur ansatzweise im Entwurf enthalten.

Es bleibt nur zu hoffen, dass wenigstens im Umweg über die vorgesehene strategische Umweltprüfung (§ 8 dE) die Länder die Angemessenheit und Abgestimmtheit der sektoralen Aktionspläne zum Thema machen werden, damit mit möglichst effizientem Mitteleinsatz ein Optimum an Lärmentlastung erreicht wird.

d) „effektive“ Öffentlichkeitsbeteiligung fehlt

In dieses Licht passt auch, dass die von der EU-Richtlinie geforderte **effektive Öffentlichkeitsbeteiligung dem Entwurf nicht zu entnehmen ist.** Dies gilt sowohl für die Beteiligung gemäß § 10 dE als auch gemäß § 8 dE (strategische Umweltprüfung). Begriffe wie „Beteiligung“ oder „Mitwirkung“ kommen im Entwurf gar nicht vor. Vielmehr ist nur von „*Information der Öffentlichkeit*“ die Rede. Gerade insoweit zeigt sich auch der schon oben angesprochene Mangel an formalisierten Abläufen insbesondere bei der Erstellung der Aktionspläne. Wenn die EU-Richtlinie in Art 8 festhält:

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

so ist dieser Gedanke mit dem Entwurf in keiner Weise umgesetzt. An „*... der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken*“ kann sich nicht darin erschöpfen, in einer Abschlussphase zu einem Entwurf für einen Aktionsplan Stellung nehmen zu können. Das ist kein förderliches Signal. So wie in Deutschland geplant²³, **sollte die Öffentlichkeit** (wie die zu beteiligenden Behörden, aber auch Interessensvertretungen wie zB die Arbeiterkammern) **frühzeitig zB schon davon unterrichtet werden, wenn die Arbeit an Aktionsplänen aufgenommen bzw ihre Überarbeitung in Angriff genommen wird**, um Gelegenheit zu erhalten, schon in diesem Stadium entsprechende Anliegen vorzutragen. Weiters sollte die Öffentlichkeit zB **auch am Procedere der Evaluati-**

läufig oder endgültig) nicht finanzierbar oder umsetzbar sind. Auch Kosten-/Nutzenüberlegungen können für solche Maßnahmen sprechen.

²³ §§ 47h ff des deutschen Entwurfes aaO.

on beteiligt werden, inwieweit geplante Maßnahmen umgesetzt sind, welche Wirkung sie entfaltet haben und welche Schlüsse daraus für die nächste Aktionsplan-Periode zu ziehen sind. Für beides sollten auch „Zeitspannen“ oä festgelegt werden.

e) Verfahren für das „Zusammenwirken von Lärm aus mehreren Quellen“ fehlt

Die BAK hat schon zum seinerzeitigen Richtlinienvorschlag ein verpflichtendes Verfahren gefordert²⁴, **wie speziell in den Ballungsbereichen mit multipler Belastung, dh mit Lärm von mehreren Quellen umgegangen wird.**

Gemäß der EU-Richtlinie brauchen die Werte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm nur **getrennt** angegeben werden (Art 7 Abs 3 iVm Anhang IV Zi 8 EU-RL). Eine Situation mit 64 dB Straßenverkehrslärm und 64 dB Industrielärm ist damit günstiger zu beurteilen als eine Situation mit 66 dB Straßenverkehrslärm allein. Im letzteren Fall wird ein potentieller Grenzwert von 65 dB überschritten, im ersten Fall liegen beide Immissionswerte darunter, obwohl ihre energetische Summe um 2 dB über dem Grenzwert liegt. Dass kritische Überlappungsbereiche von „**Lärm aus mehreren Quellen**“ gemäß der EU-Richtlinie **nicht zwingend auszuweisen** sind, verbietet Österreich nicht, dafür dennoch Vorsorge zu treffen. Das entspricht dem „Geist und Ziel“ der EU-Richtlinie²⁵. Zudem stellt sie den Mitgliedstaaten ausdrücklich frei, weitere Lärmindizes wie etwa das „*Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen*“ (Art 5 Abs 2 iVm Anhang I Zi 3 EU-RL) zu verwenden.

Die **ÖAL-Richtlinie 36** sieht ua vor, dass zusätzlich zur getrennten Darstellung je Lärmquelle auch „...*ein Plan mit Linien für die **Summe der Beurteilungspegel** berechnet und gezeichnet ..*“ wird²⁶. In weiterer Folge sind sodann „...*alle Gebiete, für die im Summenkonfliktplan eine positive Überschreitung resultiert, mit einer laufenden Nummer zu versehen ...*“ und noch weiter zu erläutern²⁷; sie gehen damit auch in die Prioritätenreihung für die Lärminderungsplanung ein.

Dass die **ÖAL-Richtlinie 36-2**²⁸ **dagegen keine Ausweisung der „Summenpegel“ vorsieht**, entspringt dem schon oben angesprochenen Prinzip des „kleinsten gemeinsamen Nenners“. Dass die beteiligten Ministerien und die Länder einheitlich die ÖAL-Richtlinie 36 für verbindlich erklären, war nicht konsensfähig²⁹. „Paktiert“ konnte nur wer-

²⁴ Positionspapier zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm KOM (2000) 468 endg (Sep 2000).

²⁵ Vgl dazu die Begriffsbestimmung „strategische Lärmkarte“ in Art 3 lit r EU-RL: „r) „strategische Lärmkarte“ (ist) eine Karte zur **Gesamtbewertung** der auf **verschiedene** Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die **Gesamtprognosen** für ein solches Gebiet.“

²⁶ Kap 3.4 S. 10 der ÖAL-Richtlinie 36.

²⁷ Kap 4. S.10 der ÖAL-Richtlinie 36.

²⁸ 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.

²⁹ Vgl insofern schon das im Vorfeld der ÖAL-Richtlinie 36-2 erstellte Empfehlungsprotokoll des Forums Schall, das sich aus Kostengründen gegen einen Lärmindex für das „*Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen*“ ausspricht: „Durch die zu erwartenden sehr hohen Aufwendungen für die Erstellung der strategischen Lärmkarten und Aktionspläne wird daher **aus Sicht der Länder und Magistrate** möglichst auf eine „Minimalumsetzung“ hinsichtlich des Darstellungsaufwandes gedrängt. Jeder zusätzliche Index wäre ein Multiplikator im Aufwand“ (S. 4f).

Richtig daran ist, dass das „... *Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen ... auf Grund fehlender umfassender Dosis-Wirkungs-Beziehungen nicht als eigener Index ausgegeben werden*

den, dass „alle“ die ÖAL-Richtlinie 36-2 verbindlich machen werden, so wie dies auch der vorliegende Entwurf vorsieht.

Immer wieder gibt es in der Praxis Fälle, wo mehrere Lärmquellen wie Schiene, Strasse, Betriebe, Sportanlagen AnrainerInnen massiv belasten und sich die jeweiligen Verantwortlichen auf ihren Anteil, den sie für legitim bzw richtlinienkonform halten, zurückziehen. Die BAK möchte daher nochmals **anregen, dass auch eine über alle Zuständigkeitsbereiche hinweg gültige einheitliche Vorgangsweise für die Erhebung und Darstellung von Summationswirkungen (zw Straße, Schiene, etc) gefunden wird**, so wie dies in der ÖAL-Richtlinie 36 durchgängig vorgesehen ist. Gerade angesichts der Kompetenzzersplitterung in Österreich sollte möglichst frühzeitig auch hier eine einheitliche Vorgangsweise aus fachlicher Sicht vorgegeben sein.

Die BAK begrüßt in diesem Zusammenhang, dass im Entwurf wenigstens angedacht wird, dass **jedenfalls bei der Aktionsplanung alle Lärmquellen zu berücksichtigen sind**. So weist auch das Forum Schall darauf hin, „...dass es sinnvoll wäre, bei der Erstellung von Aktionsplänen auf alle im Projektgebiet vorhandenen maßgebenden Schallquellen Bedacht zu nehmen, ...“³⁰. Leider sollen die diesbezüglichen Bestimmungen aber bloß verordnet werden³¹. **Entsprechende Passagen sollten aber schon in den Gesetzestext aufgenommen werden**. Sie enthalten wichtige materiell-rechtliche Gesichtspunkte. Das (fehlende) Kooperationsgebot wäre dann wenigstens in Gestalt eines (faktisch nur *kooperativ* zu erreichenden) Lärminderungszieles gesetzlich verankert.

f) Schutz ruhiger Gebiete unzureichend

Fraglich ist auch, ob der Entwurf den „Schutz ruhiger Gebiete“ – ein zentrales Anliegen der EU-Richtlinie – ausreichend gewährleistet. Der „Schutz ruhiger Gebiete“ ist ein unerlässliches Element in einer auf Lärmvorsorge ausgerichteten Regelung. Auch hier finden sich abgesehen von der Zielbestimmung (§ 1 dE) und einem Hinweis in der Begriffsbestimmung „Aktionsplan“ (§ 3 Abs 12 dE) keine Festlegungen im Gesetzestext selber. Die **BAK begrüßt dabei ausdrücklich**, wenn in den Erläuterungen vorgeschlagen wird, im Wege der geplanten Verordnung vorzugeben, dass strategische Lärmkarten zumindest eine *„Darstellung von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen“*³², und Aktionspläne zumindest auch entsprechende *„... Maßnahmen zum Schutz von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen“*³³, enthalten sollen.

(sollte)“ (S.4 ebenda). Es spricht aber nichts gegen einen zusätzlich zu erstellenden „Plan mit Linien für die Summe der Beurteilungspegel“, wie ihn die ÖAL-Richtlinie 36 vorsieht.

³⁰ Empfehlungsprotokoll des Forums Schall S.19.

³¹ Siehe dazu in den Erläuterungen Anhang V Ziffer 3 der geplanten Verordnung: *„Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist das gesamte Gebiet unter Berücksichtigung aller Lärmquellen zu betrachten und nicht nur jene Quellen, die zu Überschreitungen der Schwellwerte geführt haben. Primäres Ziel ist die Unterschreitung der Schwellwerte. Die Maßnahmen sind so zu setzen, dass sie auch vor Lärm aus anderen Quellen schützen und damit die Wirksamkeit erhöht bzw. der Kosten-Nutzen-Effekt gesteigert wird. In der Aktionsplanung sind auch mögliche Verlagerungen der Lärmproblematik zu untersuchen.“*

³² Siehe dazu in den Erläuterungen Anhang IV Ziffer 1 der geplanten Verordnung.

³³ Siehe dazu in den Erläuterungen Anhang V Ziffer 1 der geplanten Verordnung.

Freilich **sollte** auch für diese Bestimmungen eine **materiell-rechtliche Grundlage schon im Gesetzestext (in § 6 und § 7 dE) selber geschaffen werden**. Es sollte klar gestellt werden, dass „ruhige Gebiete“ in Lärm- und Konfliktkarten jedenfalls „... *gesondert auszuweisen* ..“ sind. Zudem sollten Aktionspläne jedenfalls Maßnahmen zum Schutz solcher Gebiete enthalten müssen. Ansonsten könnte aus § 7 Abs 6 und 7 dE ein unrichtiger Gegenschluss gezogen werden.

g) wenig nützliche Ballungsraumdefinition geplant

Abzulehnen ist die in § 3 Abs 4 des Entwurfs vorgesehene Ballungsraumdefinition.

Anders als noch in den Arbeitsentwürfen bedarf es nun einer durchschnittlichen **Bevölkerungsdichte von mehr als 1000 Einwohner/km²** bezogen aufs Gemeindegebiet, damit eine Gemeinde als „Ballungsraum“ bzw als Teil davon gilt. Dieser Wert ist sehr hoch gegriffen. Das zeigen schon die den Erläuterungen beigefügten kartografischen Darstellungen anschaulich. Die mit den großen Städten „zusammengewachsenen“ Gemeinden fallen bei diesem Wert überwiegend aus der „Ballungsraumdefinition“ heraus. Die Bundeshauptstadt wie die betroffenen Landeshauptstädte blieben damit weitgehend „unter sich“.

Dem Vernehmen nach entspringt dieser Wert vor allem den Wünschen der Bundesländer. Offenbar sollen damit all die Fragen vermieden werden, die sich dann zwangsläufig stellen, wenn zum Zweck der Lärminderungsplanung eine „Zusammenarbeit in der Region“ erforderlich ist. Gerade eine **Notwendigkeit zur „Zusammenarbeit in der Region“** – dh über die gewohnten politischen Gemeindegrenzen³⁴ hinweg – **würde aber eine echte Verbesserung zum status quo bringen**. Auch die EU-Richtlinie will Grundlagen für eine von politischen Gemeindegrenzen unabhängige Lärminderungsplanung in Ballungsräumen schaffen. Dieser Gedanke wird mit der vorgeschlagenen Regelung aber geradewegs unterlaufen. Ein Lärminderungsplanungsgesetz sollte nicht Koordinationsprobleme zwischen den Gebietskörperschaften und betroffenen Ministerien vermeiden helfen, sondern Grundlagen und geeignete Strukturen schaffen, damit dem Lärmproblem in Ballungsräumen vorsorgend, dh konzeptiv und kooperativ begegnet werden kann.

Denkbar wäre freilich auch, den **Einwohnerschlüssel** nicht auf das Gemeindegebiet, sondern **auf die Dauersiedlungsfläche zu beziehen**, wie dies der zweite Arbeitsentwurf vorgesehen hat³⁵. Dichtere Siedlungsstrukturen wären da jedenfalls ab 500 Einwohner/km² (bezogen auf den Dauersiedlungsraum) gegeben³⁶. Die Berechnung eines Dichtewertes aus Einwohner und Gemeindefläche führt ja zu verfälschten Ergebnissen, je nachdem wie groß der nicht besiedelte oder besiedelbare Raum einer Gemeinde ist. Das Problem zeigt sich besonders in Gebirgsregionen, erklärt aber auch den oben hervorge-

³⁴ Bzw im Falle des „Großraums Wien“ über die Bundesländergrenzen hinweg.

³⁵ So auch der Hinweis im Empfehlungsprotokoll des Forums Schall: „*Sinnvoll ist die Bestimmung der Grenzen der Ballungsgebiete nach geographischen und nicht nach politischen (Gemeindegrenzen) Gegebenheiten mit kartografischer Darstellung. Einig sind sich die Experten auch, dass der Ballungsraum innerhalb eines Gemeindegebietes eingeschränkt werden kann, wenn zum Beispiel Vororte mit ländlichem Charakter am Stadtrand eingemeindet wurden.*“ (S. 3)

³⁶ Der zweite Arbeitsentwurf definierte „Ballungsraum“ als „*ein tatsächlich zusammenhängendes, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckendes, bestimmtes Gebiet mit einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von mehr als 250 Einwohner pro Quadratkilometer und*“.

hoben Effekt, dass ab einer geforderten Dichte von 1000 Einwohner/km² (bezogen aufs Gemeindegebiet) die Städte „unter sich“ bleiben. Bezieht man die Dichte auf den Dauersiedlungsraum, so **wirkt aber das Erfordernis eines „zusammenhängenden Gebietes“ verfälschend**, weil in der Regel über die Raumordnung die Trennung der Baulandbereich durch Grüngürtel vorgegeben ist. Dies lässt sich gut den oben genannten kartografischen Darstellungen entnehmen. Schon ab einem Dichtewert von 1000 Einwohner/km² bezogen auf den Dauersiedlungsraum „zerfallen“ die städtischen Ballungsräume zu „Inseln“.

Die **BAK tritt daher dafür ein, dass** - wie schon im ersten Arbeitsentwurf - **eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von mehr als 250 Einwohner/km² bezogen auf die Gemeindefläche als gesetzliches Kriterium verankert wird**. Die oben genannten kartografischen Darstellungen zeigen, dass mit diesem Wert am ehesten sinnvolle, den tatsächlichen Problemlagen entsprechende „Lärminderungsplanungsregionen“ entstehen.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zum Gesetzestitel:

Der Titel suggeriert ein umfassendes Lärmschutzgesetz, welches mit dem Entwurf nicht gegeben ist. Dieser irreführende Eindruck sollte vermieden werden.

Zu § 1:

In der Zielbestimmung sollte (anstatt oder zusätzlich zur „Information der Öffentlichkeit“) die „effektive Beteiligung der Öffentlichkeit an ...“ als Maßnahme angesprochen werden.

Zu § 3:

Es fehlt eine Begriffsbestimmung zu „ruhigen Gebieten“. Dabei sollte entsprechend der EU-Richtlinie zwischen „ruhigen Gebieten auf dem Land“³⁷ und „ruhigen Gebieten in Ballungsräumen“ unterschieden werden³⁸.

Die **Begriffsbestimmung zu „Hauptverkehrsstraßen“** wird begrüßt, insoferne **alle** Straßen der Kategorie A und S ohne Einschränkung erfaßt sein sollen.

Die Begriffsbestimmung zu „Großflughäfen“ wird ausdrücklich begrüßt und sollte unbedingt beibehalten werden (siehe dazu unter Grundlegendes). Ob die Bundesländerflughäfen auch in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes einbezogen werden, sollte nicht von Zufälligkeiten der noch ungeklärten „Ballungsraumdefinition“ abhängen.

³⁷ Dafür existiert **bislang kein von Bund und Ländern gemeinsam getragenes einheitliches Verständnis**; auch das Empfehlungsprotokoll des Forums Schall enthält dazu nur den Hinweis: „Für die Festlegung von ruhigen Gebieten auf dem Land sollte den zuständigen Behörden eine Anleitung gegeben werden. Die schalltechnische Erfahrung zeigt aber, dass mit Grenz- bzw. Schwellwerten für Lden wie auch Lnight nur bedingt ausgedrückt werden kann, dass ein Gebiet von Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm verschont ist. Die Festlegung sollte sich beispielsweise an Natura 2000 – Gebieten und Naturschutzgebieten orientieren, da auch hier der Schutz vor Lärm vorgesehen ist und die Erhaltung ruhiger Gebiete anzustreben ist.“ (S. 3).

³⁸ In diesem Sinne auch differenzierend das Empfehlungsprotokoll des Forums Schall S.2f.

Die Begriffsbestimmung zur „strategischen Lärmkarte“ sollte auch das Erfordernis einer Summen(konflikt-)karte enthalten (siehe dazu unter Grundlegendes).

Die „Ballungsräume“ sollten auf der Basis einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von mehr als 250 Einwohner/km² bezogen auf die Gemeindefläche festgelegt werden (siehe dazu unter Grundlegendes).

Zu § 6:

Es sollte schon im Gesetzestext klargestellt werden, dass „ruhige Gebiete“ in Lärm- und Konfliktkarten jedenfalls „... *gesondert auszuweisen* ..“ sind (siehe dazu unter Grundlegendes). In Abs 10 sollte auch das Erfordernis einer Summen(konflikt-)karte eingefügt werden (siehe dazu unter Grundlegendes).

Zu § 7:

Schon im Gesetzestext ist klarzustellen, dass „Aktionspläne jedenfalls Maßnahmen zum Schutz „ruhiger Gebiete“ enthalten müssen (siehe dazu unter Grundlegendes).

Weiters ist im Gesetzestext klarzustellen, dass bei der Aktionsplanung jedenfalls alle Lärmquellen zu berücksichtigen sind (siehe dazu unter Grundlegendes).

Es fehlen im Gesetzestext ein „Kooperationsgebot“, formalisierte Abläufe für die nötige Kooperation (ua „Evaluation“ als eigener Verfahrensschritt) samt einer ausdrücklichen „Koordinationskompetenz“ des BMLFUW. Klargestellt sollte auch werden, wie die Einbeziehung anderer Kompetenzbereiche wie zB der Straßenpolizei erfolgen soll und kann. In Richtung und zugunsten der Länder sollte auch ein Gebot verankert werden, dass bei der Erstellung der Aktionspläne auf bestehende „örtliche und überörtliche Raumplanungen“ entsprechend Bedacht zu nehmen ist (siehe dazu unter Grundlegendes).

Zu § 10:

Diese Bestimmung muss grundlegend (Wortwahl!) überarbeitet werden, damit die nötige „effektive“ Beteiligung erkennbar sichergestellt wird. Die Öffentlichkeit (wie die zu beteiligenden Behörden, aber auch Interessensvertretungen wie zB die Arbeiterkammern) sollten ua frühzeitig schon davon unterrichtet werden, wenn die Arbeit an Aktionsplänen aufgenommen bzw ihre Überarbeitung in Angriff genommen wird. Weiters sollte die Öffentlichkeit auch am Procedere der „Evaluation“ beteiligt werden. Für beides sollten auch „Zeitspannen“ oä festgelegt werden (siehe dazu unter Grundlegendes).

Es fehlt auch eine Verpflichtung, dass - analog § 8 dE – bei der Erarbeitung des Aktionsplanes **auf die eingelangten Stellungnahmen Bedacht zu nehmen und die Begründung offenzulegen ist, warum Anregungen gefolgt bzw nicht gefolgt wird.** Eine bloß „zusammenfassende Würdigung“ samt der verpflichtenden Erstellung einer Dokumentation sind für sich nicht ausreichend.

Zu Anhang I der geplanten Verordnung:

Die BAK tritt dafür ein, als Abend den Zeitraum zwischen 18:00 und 22:00 Uhr festzulegen. Mit einem Abendbeginn um 18:00 Uhr kann ein positives, politisches Signal für den Schutz vor Lärm gesetzt werden³⁹. Bei Verwendung eines Abendzeitraumes von drei

³⁹ In diesem Sinn das Empfehlungsprotokoll des Forums Schall S.10f.

Stunden (Beginn 19:00 Uhr) weicht Österreich auch von der Standardvorgabe der EU-Richtlinie ab, die einen Abendzeitraum von vier Stunden vorsieht (Anhang I der EU-RL).

Zu Anhang III der geplanten Verordnung:

Die getroffene Unterscheidung zwischen „bestehenden“ und „neuen“ Flughäfen ist nicht einsichtig: Der Schwellwert von L_{den} von 60 dB und L_{night} von 50 dB sollte auch bei bereits bestehenden Flughäfen angewendet werden (siehe dazu unter Grundlegendes). Grundsätzlich sollten die Schwellwerte für die Aktionsplanung in der Höhe der Planungsrichtwerte für „Wohngebiete“ angesiedelt werden (siehe dazu unter Grundlegendes).

Zu Anhang IV der geplanten Verordnung:

Die BAK begrüßt ausdrücklich, dass strategische Lärmkarten zumindest eine „*Darstellung von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen*“ sollen (siehe dazu unter Grundlegendes).

Dieser Anhang sollte auch das Erfordernis einer Summen(konflikt-)karte eingefügt werden (siehe dazu unter Grundlegendes).

Zu Anhang V der geplanten Verordnung:

Die BAK begrüßt ausdrücklich, wenn Aktionspläne zumindest auch entsprechende „... *Maßnahmen zum Schutz von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen*“ enthalten sollen (siehe dazu unter Grundlegendes).

Wünschenswert wäre auch eine zumindest demonstrative Aufzählung von geeigneten Maßnahmen in den Aktionsplänen (Lärmschutzwände bestimmter Beschaffenheit, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Einschränkungen von Flughafenbetriebszeiten etc).

Zu Anhang VI der geplanten Verordnung:

Dieser Anhang sollte auch das Erfordernis einer Summen(konflikt-)karte enthalten (siehe dazu schon unter Grundlegendes).

Zu Anhang IX der geplanten Verordnung:

Die konkreten Ballungsräume sollen auf der Basis einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von mehr als 250 Einwohner/km² bezogen auf die Gemeindefläche festgelegt werden (siehe dazu schon unter Grundlegendes).

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Maria Kubitschek
iV des Direktors



BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65

Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Allgemeine Umweltpolitik
Sektion V
Stubenbastei 5
1010 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMLFUWUW. 1.4.12/0017- V/5/2005	UV-GSt/Li	Hochreiter	DW 2624	DW 2105		29.9.2005

Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur näheren Festlegung der Methoden und technischen Spezifikationen betreffend die Erhebung des Umgebungslärms gemäß dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zu dem im Betreff genannten Entwurf wie folgt Stellung:

Zusammenfassung

Vorschläge zum vorliegenden Verordnungsentwurf waren samt inhaltlicher Begründung schon in den Erläuterungen zum geplanten Bundes-LärmG zur Diskussion gestellt. Die BAK hat diese schon damals abgelehnt. Die BAK lehnt auch den vorliegenden Entwurf als ungenügend ab und fordert dringend Nachbesserungen im Interesse der Lärmvorsorge. Ein Vergleich mit den damals vorgeschlagenen Eckpunkten zeigt, dass nur weitere Verschlechterungen vorgenommen worden sind.

Dazu sind vor allem die Schwellwerte, die die Pflicht zur Aktionsplanung auslösen, grundsätzlich auf das Niveau von Vorsorgewerten, dh jedenfalls auf 55 Dezibel (dB) tagsüber und 45 dB während der Nacht abzusenken.

Neben anderen Verbesserungen sollte als Abend der Zeitraum zwischen 18:00 und 22:00 Uhr festgelegt werden. Der verstärkte Anspruch auf Lärmschutz für den Abendzeitraum soll schon ab 18:00 Uhr gelten.

Allgemeines

Die BAK lehnt den vorliegenden Entwurf als ungenügend ab und fordert Nachbesserungen, damit der Entwurf grundlegenden Anforderungen an eine lärmvorsorgende Vorschrift stand hält. Dies begründet sich wie folgt:

Die BAK hat schon sehr ausführlich zum Ende 2004 zur Begutachtung versandten Entwurf für das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz Stellung bezogen und dabei

- den Hintergrund des damaligen Entwurfes und die anstehenden rechtlichen wie faktischen Problemlagen ausgeleuchtet und
- die grundlegenden Mängel des damaligen Entwurfes sowie die Kritikpunkte im Detail herausgearbeitet.

Auf die Stellungnahme der BAK vom 18.1.2005 wird aber auch deswegen verwiesen, weil die BAK bereits damals zu den Eckpunkten des nun vorliegenden Verordnungsentwurfes Stellung bezogen hat. Diese waren samt inhaltlicher Begründung schon in den zugehörigen Erläuterungen zur Diskussion gestellt.

Bedauerlicherweise zeigt schon eine Durchsicht der letztlich im Parlament beschlossenen Bestimmungen des **Bundes-Umgebungslärmgesetzes**, dass **im Vergleich zum Begutachtungsentwurf keinerlei Verbesserungen**, sondern lediglich zumeist klarstellende terminologische Veränderungen, punktuell sogar noch Verschlechterungen festzustellen sind. Die BAK hält dazu fest, dass sich dieser aus der Sicht der lärmgeplagten MitbürgerInnen bedauerliche Befund auch dann ergibt, wenn man bedenkt, was im Rahmen eines die Bund-/Länderkompetenzfragen aussparenden, mit einfacher Mehrheit zu beschließenden Bundesgesetzes möglich wäre.

1. Namentlich betrifft dies vor allem die **bedenklich schwache Verankerung des Vorsorgegrundsatzes** in der neuen bundesgesetzlichen Regelung. Entgegen öffentlichen Bekundungen, wonach (neben den nötigen Maßnahmen zur Lärmbekämpfung auch) dringend solche zur vorsorglichen Lärmvermeidung nötig seien, sowie den klaren Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie (EU-RL) findet sich der Vorsorgegrundsatz lediglich in der Zielbestimmung (§ 1 Bundes-LärmG), dagegen aber nicht mit hinreichender Deutlichkeit in derjenigen Bestimmung, die zu Ausführungsverordnungen – wie auch dem vorliegenden Entwurf – ermächtigt (§ 11 Bundes-LärmG). Dort ist lediglich „... *unter Beachtung auf die Ziele dieses Bundesgesetzes* ...“ vorzugehen. Eine verbindliche Messlatte stellen sie nicht dar, was sich vor allem auch in den Einzelheiten des vorliegenden Entwurfes zeigt.

2. Unverändert geblieben sind auch die vagen Bestimmungen über die **Öffentlichkeitsbeteiligung**, die in keiner Weise dem entsprechen, was unter einer „effektiven“ Beteiligung im Sinne der EU-RL zu verstehen ist. Statt dessen sah der Gesetzgeber es offenbar noch als nötig an, sicherheitshalber festzuhalten, dass die Bestimmungen über Aktionspläne wie die Öffentlichkeitsbeteiligung keine subjektiv-öffentlichen Rechte der Betroffenen begründen.

3. Es fehlen im Gesetzestext auch die nötigen Festlegungen

- wie speziell in den Ballungsräumen mit **Lärm von mehreren Quellen** umgegangen wird (~ dh dass auch **Summenkarten** erforderlich sind),
- dass „**ruhige Gebiete**“¹ auszuweisen sind und verpflichtend Maßnahmen zu ihrem Schutz zu treffen sind und
- dass **alle Lärmquellen bei Ausarbeitung der Aktionspläne je Verkehrsträger verpflichtend einzubeziehen** sind.

4. Unverändert geblieben ist auch die Definition, was als **Ballungsraum** anzusehen ist. Das hat – wie § 11 des vorliegenden Entwurfes (dE) nun anschaulich zeigt - zur Folge, dass die mit den großen Städten zusammen gewachsenen Gemeinden überwiegend aus der Ballungsraumdefinition heraus fallen. Für Klagenfurt und den Großraum Bregenz-Dornbirn-Feldkirch werden überhaupt keine Aktionspläne erstellt werden müssen.

5. Eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem Begutachtungsentwurf ergibt sich aus der neuen **Definition, was als „Großflughafen“ anzusehen ist**. Diese hätte in ihrer ursprünglichen Fassung dazu geführt, dass alle Bundesländerflughäfen gleichzeitig einbezogen worden wären. Nun muss in der ersten Umsetzungsphase bis Mitte 2008 nur für den Flughafen Schwechat ein Aktionsplan erstellt werden. Für die übrigen Bundesländerflughäfen ist dies erst bis Mitte 2013 nötig.

Noch schlechter fällt der **Vergleich** aus, stellt man dem **vorliegenden Verordnungsentwurf** gegenüber, was noch **im Zuge der Begutachtung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes als mögliche Eckpunkte der künftigen Verordnung angekündigt** war:

1. So soll an der schon angekündigten Vorgangsweise festgehalten werden, dass für Österreich **nur ein dreistündiger Abendzeitraum** (~ 19:00 bis 22:00 Uhr) gelten soll (§ 3 Abs 2 dE). Die BAK tritt dafür ein, als Abend den Zeitraum zwischen 18:00 und 22:00 Uhr festzulegen, auch um damit ein positives, politisches Signal für den Schutz vor Lärm zu setzen. Auch das Empfehlungsprotokoll des Forums Schall (S 10f) hat sich dafür ausgesprochen. Österreich nützt eine Ausnahmebestimmung der EU-RL zum Nachteil aus (Anhang I der EU-RL).

2. Nicht behoben worden ist auch der schon oben angesprochene Mangel, dass die **Schwellwerte**, die die Pflicht zur Aktionsplanung auslösen (siehe § 3 Zi 14 Bundes-LärmG), **generell viel zu hoch angesetzt** sind (siehe § 8 dE).

Die BAK kann nur neuerlich darauf aufmerksam machen, dass das geplante Vorgehen **nicht nur gegen den Vorsorgegrundsatz verstößt sondern auch unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten höchst ineffektiv** ist. Die österreichweite Umsetzung der Bestimmungen der EU-RL wird nicht unerhebliche einmalige sowie laufende Kosten verursachen. Alleine schon aus diesem Grund sollten im Zuge der Aktionsplanung nicht nur diejenigen Regionen betrachtet werden, in denen schon die geltenden Grenzwerte über-

¹ Neu ist lediglich eine Begriffsbestimmung dessen, was als „ruhiges Gebiet“ anzusehen ist (§ 3 Abs 4 Bundes-LärmG). Diese unterscheidet jedoch nicht entsprechend der EU-RL zwischen „*ruhigen Gebieten auf dem Land*“ und „*ruhigen Gebieten in Ballungsräumen*“, so wie dies auch im Empfehlungsprotokoll des Forums Schall S 2f vorgeschlagen wird.

schritten sind („Lärmsanierungsgebiete“) sondern auch entsprechende und abgestimmte Maßnahmen dort ins Auge gefasst werden, wo die Überschreitung von Grenzwerten kurz- oder mittelfristig droht. Es macht wenig Sinn, die Umsetzung der EU-RL lediglich dazu zu nutzen, um nun endlich auszuweisen, wo geltende Grenzwerte tatsächlich überschritten sind. Diese Gebiete sollten als amtsbekannt vorausgesetzt werden dürfen. Gerade im Interesse einer vorsorgenden Lärminderungsplanung erscheint es **unerlässlich, die** (hier: den Bund selber bindende) **Pflicht zur Aktionsplanung schon mit der Überschreitung von Vorsorgewerten**, wie sie zB in Gestalt der *Planungsrichtwerte für Wohngebiete* in Niederösterreich sogar verordnet sind, **einsetzen zu lassen**. So ist in Niederösterreich die Widmung als Bauland nur dann zulässig, wenn die genannten Planungsrichtwerte – sie betragen 55 dB tagsüber und 45 dB während der Nacht – nicht überschritten sind. Es kommt einem Schildbürgerstreich nahe, die Umsetzung der EU-RL nicht zum Anlass zu nehmen, nun endlich auch von Bundesseite derartige Vorsorgewerte festzulegen. Derartiges **dient auch einer vorausschauenden Verkehrsinfrastrukturplanung** und ist ein wichtiges Signal insbesondere für die Flächennutzungsplanung der Länder und Gemeinden. Denn immer wieder ist feststellbar, dass Kommunen Bauland auch dann widmen, wenn schon die Planungsrichtwerte für Wohngebiete überschritten sind („*heranrückende Wohnbebauung*“). Künftige Lärmkonflikte sind damit gleichsam vorprogrammiert. Mit der von Seiten der BAK vorgeschlagenen Vorgangsweise könnten die schon bisher latent vorhandenen (Planungs-)Konflikte zwischen den „Baulandinteressen“ der Kommunen und den Entwicklungsinteressen der Infrastrukturträger des Bundes (Schiene, Straße, Luftverkehr) offiziell gemacht und mit dem durch das Bundes-LärmG zur Verfügung gestellten Instrumentarium geordnet abgearbeitet werden.

Die BAK **vermisst auch im vorliegenden Entwurf eine Begründung, warum die Schwellwerte in der gleichen Höhe wie Lärmschutzgrenzwerte angesiedelt sein müssen**. Die BAK verkennt dabei nicht, dass es in manchen Bereichen wie zB für Flughäfen sogar an verbindlichen Lärmschutzgrenzwerten mangelt und die Umsetzung der EU-RL erfordert, im Vorfeld der Umsetzung des Bundes-LärmG auch darüber ein einheitliches Verständnis zu entwickeln. Doch das vermag ebenso wenig die gewählte Vorgangsweise zu begründen wie der immer wiederkehrende Hinweis darauf, das man den Wünschen der Bundesländer habe entsprechen müssen. Die bisweilen vorherrschende Angst, dass mit der Ausweisung der lärmbelasteten Zonen „*die Lärmkonflikte erst so richtig losbrechen werden*“, mag plausibel klingen, erscheint aber angesichts der bisherigen Erfahrungen mit der Veröffentlichung von Lärmkarten wenig wirklichkeitsnah.

3. Zudem sind hier im Bereich der Schwellwerte gravierende Verschlechterungen feststellbar: So wurden die **niedrigeren Schwellwerte für durch zivilen Flugverkehr im Bereich von neuen Flughäfen verursachten Lärm wieder verworfen** (§ 8 Abs 2 Zi 3 dE) und der Nachtlärmindex (L_{night}) für durch **Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten verursachten Lärm auf 50 dB angehoben** (§ 8 Abs 2 Zi 4 dE).

Zu beidem fehlt eine inhaltliche Begründung in den Erläuterungen. Beide Verschlechterungen müssen rückgängig gemacht werden. Die Letztere führt zur eigentümlichen Konsequenz, dass zwischen Tag- und Nachtwert anstelle der sonst übliche 10 dB lediglich 5 dB Pegelunterschied gelten, was weiter zur Frage führt, wieso großen, dem IPPC-

Gesetz unterliegenden Betriebsanlagen ab nun ein „Nachtlärmbonus“ zugestanden werden soll.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2 Zi 3 dE: Die neue Begriffsdefinition „Konfliktzonenplan“ wird grundsätzlich begrüßt. Es sollten auch die Zonen ausgewiesen werden, wo die „Summenpegel“ von Lärm aus mehreren Quellen eine unzumutbare Lärmbelästigung verursachen (dh, auch wenn die verkehrsträgerspezifisch festgelegten Grenzwerte noch nicht überschritten sind).

Zu § 3 Abs 2 dE: Als Abend ist der Zeitraum zwischen 18:00 und 22:00 Uhr festzulegen.

Zu § 5 Abs 7 dE: Die Bestimmung wird begrüßt. Es dürfte sich um ein Redaktionsversehen handeln, dass nur der Einfluss von „Großflughäfen“ auf den Lärmpegel, nicht aber der von „Flughäfen“ anzugeben ist.

Zu § 6 Abs 1 dE: Sofern verfügbar, sollte die geschätzte Zahl der Einwohner für den Bereich L_{den} 50-54 dB angegeben werden. Damit soll die Anzahl derer erhoben werden, die in den angrenzenden Gebieten wohnen, wo die Vorsorgewerte noch eingehalten sind.

Zu § 6 Abs 2 dE: Die geschätzte Zahl der Einwohner für den Bereich L_{night} 45 - 49 dB ist jedenfalls anzugeben (~ Anzahl der Personen, die in Bereichen wohnen, wo die Vorsorgewerte schon überschritten sind). Sofern verfügbar, sollte auch die geschätzte Zahl der Einwohner für den Bereich L_{night} 40 - 44 dB angegeben werden (~ Anzahl derer, die in Gebieten wohnen, wo die Vorsorgewerte noch eingehalten sind).

Zu § 6 Abs 4 dE: Es sollte auch die Anzahl der Personen uam angegeben werden, die einer unzumutbaren Belästigung von Lärm aus mehreren Quellen ausgesetzt sind.

Zu § 8 Abs 2 dE: Die angeführten Schwellwerte sind grundsätzlich auf das Niveau von Vorsorgewerten, dh jedenfalls auf 55 dB tagsüber und 45 dB während der Nacht abzusenken. Inwieweit in diesem (Planungs-)Stadium der „Schienenbonus“ schon zum Tragen kommen soll, sollte ebenfalls nochmals hinterfragt werden. Gerade die Charakteristik des Schienenlärms kann oft von tonhaltigen und impulshaltigen Elementen geprägt sein, sodass ein 5 dB-Bonus nicht gerechtfertigt ist. Für den Bereich des Straßen- wie des Flugverkehrs könnten sich noch geringere Vorsorgewerte empfehlen, da die Grenzwerte für den Straßenverkehr schon heute mit 60 dB bzw 50 dB während der Nacht festgelegt sind und den Erkenntnissen der aktuellen Lärmforschung zufolge der Fluglärm (bei vergleichbaren Lärmpegeln) eine größere Belästigungswirkung als der Straßenlärm aufweist.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Werner Muhm
Direktor



Abt. für Umwelt und Verkehr
Werner Hochreiter

Prinz-Eugen-Straße 20-22
A-1040 Wien, Austria

Tel: +43 1 50165 DW 2424

Fax: +43 1 50165 DW 2105

www.AKwien.at

www.AKeu.at

September 2000

**Betreff: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
KOM (2000) 468 endg**

Die Europäische Kommission hat am 25. Juli dJ den Vorschlag für eine Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (KOM(2000)468 endgültig) vorgelegt. Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte, die gesetzliche Interessensvertretung für 2,8 Mio Arbeitnehmer und Verbraucher in Österreich, beobachtet mit Sorge das anhaltend hohe Niveau von Belästigung, das vor allem von Verkehrslärm ausgeht. Daher wird die Initiative der Europäischen Union, einen Beitrag zur Senkung von Lärmimmissionen im Wohnbereich zu setzen, dem Grunde nach begrüßt und mit Nachdruck unterstützt. Im folgenden möchte die Bundesarbeitskammer bedeutsame Aspekte aus Arbeitnehmer- und Verbrauchersicht hervorheben, Anregungen zu Einzelheiten des Vorschlags machen und erste Überlegungen zu den Erfordernissen für eine innerstaatliche Umsetzung in Österreich anstellen.

A. Grundsätzliche Aspekte aus Arbeitnehmer- und Verbrauchersicht

Die Bundesarbeitskammer teilt die Auffassung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, dass Umgebungslärm, vor allem Verkehrslärm, ein gravierendes Problem unserer Gesellschaft ist und nicht nur die Lebensqualität, sondern auch die Gesundheit der Bürger nachteilig beeinflusst.

Wie in anderen Mitgliedsstaaten auch nimmt der Straßenverkehrslärm eine Sonderstellung ein¹. Von ihm geht die mit Abstand größte Belästigung aus. Wenn nun auch in Österreich hinsichtlich der Problematik des Straßenverkehrslärms einige Verbesserungen zu verzeichnen sind, so ist dennoch davon auszugehen, dass es aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahmen in den nächsten Jahren zu einer weiteren Verschärfung der Lärmproblematik kommen wird. In den letzten 12 Jahren hat sich der PKW-Verkehr auf Österreichs höherrangigen Straßen verdoppelt, der LKW-Verkehr sogar verdreifacht.

Ähnliche Entwicklungen sind auch hinsichtlich des Schienenverkehrslärms sowie des Fluglärms zu verzeichnen. Aktuelle Daten zur Fluglärmproblematik zeigen, dass die in der Vergangenheit erreichten Lärminderungen durch technische Maßnahmen am Fluggerät selber faktisch schon wieder durch die Zunahme an Flugbewegungen „aufgesogen“ worden sind. Die Schienenverkehrslärmproblematik ist schon heute in der Hauptsache durch den Güterverkehr in der Nacht verursacht. Mit dem allgemein anerkannten Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene könnten zusätzliche Lärmbelastungen verbunden sein.

Besorgniserregend ist vor allem die anhaltend hohe Zahl an Personen, die anlässlich von Befragungen bekannt geben, dass sie sich von Verkehrslärm belästigt fühlen. Fast eine Million Menschen fühlen sich in ihrem Wohnbereich stark bis sehr stark beeinträchtigt. Für 80% davon ist der Straßenverkehr noch immer der entscheidende Lärmerreger. Bemerkenswert sind dabei, dass die Belästigung durch den

¹ Vergleiche zum folgenden: *Manfred T. Kalivoda*, Verkehrslärmschutz in Österreich - Maßnahmen und Aufwände im Vergleich je Verkehrsträger Schienen-, Straßen- und Luftverkehr, Studie im Auftrag der Bundesarbeitskammer 2000 (Informationen zur Umweltpolitik Bd. 135) sowie *Manfred T. Kalivoda*, Verkehrslärmschutz in Österreich II - Anteil des LKW-Verkehrs am Straßenverkehrslärmproblem, Studie im Auftrag der Bundesarbeitskammer 2000 (Informationen zur Umweltpolitik Bd. 136).

Verkehrslärm insgesamt leicht abgenommen hat, die Belästigungen durch den Schwerverkehr auf der Strasse sowie den Flugverkehr aber zugenommen haben.

Hervorgehoben sei auch, dass die Datenlage in Österreich, was die objektive Belästigung mit Verkehrslärm betrifft, nach wie vor äußerst unbefriedigend ist.

Andere als subjektive, auf Befragungen beruhende Daten existieren nur für bestehende Eisenbahnstrecken. Hier haben die Österreichischen Bundesbahnen einen Schienenverkehrslärmkataster für die im Jahr 2000 zu erwartenden Bahnlärm-Immissionen erstellt.

Punktuell, vor allem für größere Städte existieren Lärmkarten, die die Strassenverkehrslärm-Immissionen darstellen; gleiches gilt auch für die Lärmbelästigung im Einzugsbereich von Flughäfen. Nur in Ausnahmefällen ist jedoch die Anzahl der konkret durch den Straßen- bzw den Fluglärm betroffenen Personen erhoben worden.

Aus der Sicht der Bundesarbeitskammer ist es daher dringend erforderlich, weitere Impulse für die Lärmbekämpfung zu setzen. Vor allem ist es erforderlich, diese Aktivitäten künftighin stärker zu koordinieren, zu vereinheitlichen und für den Bürger transparenter zu machen. Der vorliegende Richtlinienvorschlag ist ein grundsätzlich geeigneter Schritt, diese Ziele umzusetzen. Speziell der Gedanke, die wesentlichen Lärmimmissionen in den am stärksten belasteten Gebieten periodisch zu erheben, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und als Basis für die Umsetzung von flächenhaft wirkenden Lärminderungsmaßnahmen zu verwenden, wird begrüßt.

Dennoch sei klargestellt, dass die vorgeschlagenen Initiative zur immissionsseitigen Lärmbekämpfung nichts an der Priorität der Lärmbekämpfung an der Quelle zu ändern vermag. Dem Verkehrslärm muss auch weiterhin vorrangig durch emissionsmindernde Maßnahmen in diesen Sektoren begegnet werden. Die Bundesarbeitskammer unterstützt daher alle in diesen Bereich laufenden Initiativen: Maßnahmen zur Reduktion des Reifenabrollgeräusches im Straßenverkehr sind ua nötig und erfordern ebenso ein Tätigwerden auf der europäischen Ebene wie die Nachrüstung der schon eingesetzten Eisenbahngüterwagen mit leiseren Bremsbelägen, welche auch das Rollgeräusch deutlich mindern können. Längst überfällig sind auch Bemühungen zur Verbesserung der geltenden

Lärmschutzstandards für Zivilluftfahrzeuge („Chapter 3“ der Konvention über die Internationale Zivilluffahrt).

An der Methode und Vorgehensweise, wie Lärmkarten zu erstellen sind, muss leider auch Kritik geübt werden. Das vorgeschlagene Procedere erscheint zur Erreichung der gesteckten Ziele unverhältnismäßig aufwendig. Wie das Beispiel der schalltechnischen Sanierung der österreichischen Eisenbahnbestandsstrecken zeigt, das im Folgenden (Kap. C.) von seinem Prinzip her dargestellt wird, ist es sehr zweckmäßig, primär die Schallemission zu überwachen, da die Änderungsdynamik der Schallausbreitungsbedingungen viel geringer ist als die der Schallemission.

Grundsätzlich wird die Idee der europaweiten Harmonisierung der Berechnungsmethoden unterstützt. Diese Harmonisierung darf aber nicht so weit gehen, dass durch die verpflichtende Verwendung eines „Europäischen Berechnungsmodells“ regionale Besonderheiten, wie etwa Schallausbreitung in alpinen Tallagen, bei der Erstellung von Lärmkarten und –katastern nicht berücksichtigt werden können. Es ist nicht zweckmäßig, in das „Europäische Berechnungsmodell“ alle Besonderheiten und Spezifika aufzunehmen, da es dadurch derart komplex würde, dass es praktisch nicht mehr anwendbar ist bzw. angewendet wird. Auf der anderen Seite berücksichtigen gerade die nationalen Berechnungsmodelle diese Besonderheiten. Das Beispiel anderer Umweltbereiche, z.B. Bereich Klimaschutz, zeigt weiters, dass es möglich ist, Umweltwirkungen zu überwachen, ohne eine bestimmte Berechnungsmethode verpflichtend vorzuschreiben, sondern Default-Methoden² anzugeben.

B. Konkrete Kritikpunkte an der Rahmenrichtlinie

Recht auf Vornahme von Lärmschutzmassnahmen: Der Richtlinienvorschlag sieht an keiner Stelle eine Verbesserung der Rechtsstellung der Lärmbetroffenen auf. Konkret sollten die Mitgliedsstaaten dazu verhalten werden, dass Personen, die in ihrem Wohnbereich durch Verkehrslärm unzumutbar belästigt werden, ein klagbares Recht erhalten, um angemessene Lärmschutzmaßnahmen verlangen zu können.

² Das sind Methoden, die für den Fall anzuwenden sind, dass keine nationalen Standards existieren.

Derzeit beschränkt sich der Richtlinienvorschlag darauf, für eine entsprechende Information der Bürger zu sorgen. Die Bundesarbeitskammer ist sich bewusst, dass die Schaffung von klagbaren Rechten von Lärmbetroffenen angesichts der Unterschiede der nationalen Rechtsordnung kein einfaches Unterfangen ist. Dennoch möchte die Bundesarbeitskammer anregen, dass eine entsprechende Verpflichtung der Mitgliedstaaten in den vorliegenden Vorschlag aufgenommen wird. Sie könnte einen mindestens ebenso wichtigen Beitrag zur Erreichung der letztlich mit diesem Richtlinienvorschlag verfolgten Schutzziele leisten wie die übrigen im Vorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Aus österreichischer Sicht ist dazu anzumerken, dass Verkehrslärmbetroffene über keinerlei subjektive Rechte zur Verwirklichung berechtigter Schutzinteressen verfügen. Dies gilt sowohl für die Straße, als auch die Schiene und den Luftverkehr. § 7a des Bundesstraßengesetzes³ sieht lediglich eine Verpflichtung des Straßenhalters vor, entsprechende Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden als auch an zu errichtenden Bundesstraßen zu ergreifen, schließt aber ausdrücklich aus, dass dadurch subjektiv öffentliche Rechte begründet würden. Selbiges gilt aufgrund der Schienenlärm-Immissionsschutzverordnung allerdings nur für den Neubau und die Erweiterung von Bahnstrecken; Anrainer von bestehenden Schienenstrecken sowie Anrainer von Flughäfen verfügen dagegen über keinerlei verwaltungsrechtlich geschützte Position. Weiters scheidet in allen diesen Fällen auch die Geltendmachung von Ansprüchen vor den Zivilgerichten regelmäßig aus.

Ein gemeinschaftsrechtlich festgelegtes Recht der Betroffenen auf Lärmschutz hätte dann Auswirkungen in zweierlei Richtung:

- Zum einen wäre es Anlass zur längst überfälligen Revision dieser veralteten österreichischen Rechtslage. Das Ziel sollte darin bestehen, dass auf wirtschaftlich zumutbare Schutzmaßnahmen ein klagbarer Rechtsanspruch besteht. Zumindest sollte aber erreicht werden, dass die eisenbahnrechtlichen und die Flughäfen und Landesstraßen betreffenden Bestimmungen an den Standard des Bundesstraßengesetzes herangeführt werden. Im speziellen könnte der Richtlinienvorschlag Anlass zur Schaffung eines Fluglärmgesetzes sein.
- Darüber hinaus hätte solch eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung auch die sinnvolle Wirkung, dass in Österreich Mechanismen zur besseren und vor allem

³ Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971 BGBl 286/1971 idgF

verbindlichen Koordination zwischen den Verkehrswegeplanungen und der örtlichen bzw. überörtlichen Raumplanung entwickelt werden müssten.

Lärmprobleme sind oft genug das Ergebnis unkoordinierter Vorgangsweisen zwischen beiden Bereichen. Oft genug sind Lärm-Konflikte dadurch mitverursacht worden, dass Flächen im Einzugsbereich von bestehenden oder geplanten Verkehrsflächen trotz vorhersehbarer Lärmbelastung durch die örtliche Raumplanung als Wohngebiete gewidmet worden sind. Die praktischen Schwierigkeiten erklären sich zum einen daraus, dass die Verkehrswegeplanung (Bundesstraßen, Eisenbahn, Flugverkehr) hauptsächlich in der Zuständigkeit des Bundes liegt, während die Bundesländer ausschließlich für die Raumplanung zuständig sind. Zum andern fehlt es weitgehend an der erforderlichen Verbindlichkeit der Koordination.

Anwendungsbereich Flugverkehr: Beim Flugverkehr scheint im vorliegenden Richtlinienvorschlag mit zweierlei Maß gemessen zu werden. Laut Definition in Artikel 3, Absatz p ist ein „Großflughafen ein ... angegebener Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Ab- und Anflügen pro Jahr“. Durch den Begriff *Verkehrsflughafen* ist klar, dass für Militärflughäfen sowie Flugfelder keine Lärmkarten erstellt werden müssen, selbst wenn die Zahl der Flugbewegungen pro Jahr 50.000 übersteigt. Es ist weder objektivierbar noch fachlich belegbar, dass der Lärm der militärischen Luftfahrt weniger belästigend oder gesundheitsgefährdend ist als jener der zivilen kommerziellen Luftfahrt.

Der L_{DEN}: Das Konzept des L_{DEN} ist auf den ersten Blick bestechend, weil es das unterschiedliche Schutzbedürfnis der Bevölkerung zu den verschiedenen Tageszeiten einfach zu einem einzigen Zahlenwert zusammenfasst und somit sehr plakativ wird. Das Problem, welches man sich damit einhandelt, ist, dass gegenüber einer getrennten Tag- und Nacht-Betrachtung, wie sie in Österreich gegenwärtig in allen hier relevanten Rechtsvorschriften vorgesehen ist, eine hohe Lärmbelastung in der Nacht durch eine geringere Belastung am Tag kompensiert werden kann. Das sei am folgenden Beispiel erläutert:

Entsprechend der österreichischen Rechtslage sind bei Eisenbahnlärm⁴ in einer Situation mit einem A-bewerteten Dauerschallpegel bei Tag von L_{Aeq,D} =

4

Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV. BGBl. 415/93

56 dB und einem A-bewerteten Dauerschallpegel bei Nacht von $L_{Aeq,N} = 59$ dB Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, weil der Grenzwert für die Nacht von $L_{AGrenz,N} = 55$ dB um 4 dB überschritten wird. Dieses Zahlenbeispiel ist durchaus typisch für den Eisenbahnlärm, wo durch den Güterverkehr in der Nacht häufig höhere Pegel als am Tag zu verzeichnen sind. Legt man einer Beurteilung dagegen den L_{DEN} zu Grunde, sind keine Schutzmaßnahmen erforderlich, da der L_{DEN} für diese Situation 64.7 dB beträgt und somit unter dem generellen Grenzwert von 65 dB liegt.

Man hat im vorliegenden Richtlinienvorschlag versucht, diesem Umstand durch Einführung eines zweiten Kriteriums, nämlich des L_{Night} , Rechnung zu tragen. Damit fällt die oben skizzierte Situation wieder unter die zu schützenden Bereiche.

Gleichzeitig wird aber das System der Einzelzahl durchbrochen, sodass auch keine Berechtigung für einen L_{DEN} mehr besteht und der Verbleib bei einem System mit zwei Beurteilungszeiten (Tag und Nacht) und zwei Grenzwerten als logischer und zweckmäßiger erscheint.

Vereinheitlichung der Mess- und Berechnungsmethoden: Es besteht kein Zweifel darüber, dass es langfristig erstrebenswert ist, in Europa einheitliche Methoden zur Lärmmessung bzw Berechnung zu entwickeln. Dabei sind aber immer die Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Vorgangsweise im Auge zu behalten. Vor allem muss zutiefst bezweifelt werden, ob die Eile und das konkrete Verfahren, mit der diese Vereinheitlichung der Bewertungsmethoden erfolgen soll – spätestens mit 1. Juli 2003 will die Europäische Kommission im Verfahren nach Artikel 12 des Vorschlages die geänderten Methoden festlegen (siehe Punkt 3.2 des Anhangs II – Bewertungsmethoden) -, tatsächlich begründet ist.

Die Europäische Kommission legt großen Wert auf Vereinheitlichung der Methoden, um eine bessere Vergleichbarkeit von Lärmdaten in Lärmkarten zu erreichen. Für dieses Ziel wird in Kauf genommen, dass vorhandene nationale Lärmkataster unter hohem Kosteneinsatz neu erstellt werden müssen, weil es zwischen den Mitgliedsstaaten beispielsweise Unterschiede in den Bezugshöhen für die Lärmkarten gibt. Aber gerade bei der wichtigen Definition des Zeitraumes von Tag, Abend und Nacht ist diese Vereinheitlichung nicht vorgesehen ist. Damit ist aber genau die Vergleichbarkeit ohnedies *nicht* gegeben.

Es besteht damit auch die Gefahr, dass durch eine unkoordinierte Vorgangsweise getätigte Aufwendungen nutzlos werden. Als Beispiel sei angeführt, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften im Rahmen des 5. Forschungs-Rahmenprogramms ein Forschungsprojekt mit dem Namen „STAIRRS“ fördert, in dessen Rahmen ein europaweiter Eisenbahnlärmkataster zusammen mit einer Kosten-Nutzen-Untersuchung und Bewertung unterschiedlicher lärmindernder Maßnahmen um einen Bruchteil der in der Kostenschätzung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften veranschlagten Kosten erstellt wird. Diese Arbeit wird bei in Kraft treten der vorgeschlagenen Richtlinie zum verlorenen Aufwand, da die Berechnung - nach heutigem Informationsstand – mit der „vereinheitlichten“ Methode erneut durchgeführt werden muss.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer vermag das Bedürfnis der Vergleichbarkeit der nationalen Lärmkataster untereinander eine Vereinheitlichung der Methoden im Verfahren nach Artikel 12 nicht zu begründen. Lärmkataster können ohnedies nur dem Aufspüren von Zonen unzumutbarer Lärmbelastung dienen, können aber nie Detailprojekte ersetzen. Eine vorschnelle Vereinheitlichung der Methoden würde mittelfristig jedenfalls auch auf die national angewendeten Bewertungsmethoden für Detailprojekte durchschlagen und könnte sogar neue Schutzdefizite – wie schon eingangs gezeigt – mit sich bringen. Aus derzeitiger Sicht sollte sich das Tätigwerden der Europäischen Gemeinschaft auf die Förderung entsprechender Forschungsvorhaben konzentrieren.

Synthese: Der vorliegende Richtlinienvorschlag sieht kein Verfahren vor, wie speziell in den Ballungsbereichen mit multipler Belastung, d.h. mit Lärm von mehreren Quellen umgegangen wird. Es ist nur vorgesehen, dass die Werte getrennt für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm anzugeben sind. Interpretiert man den Richtlinienvorschlag, dann muss man zum Schluss kommen, dass eine Situation mit 64 dB Straßenverkehrslärm und 64 dB Industrielärm als günstiger zu beurteilen ist als eine Situation mit 66 dB Straßenverkehrslärm allein. Im letzteren Fall wird ein potentieller Grenzwert von 65 dB überschritten, im ersten Fall sind beide Immissionswerte kleiner als 65 dB, obwohl ihre energetische Summe um 2 dB über dem Grenzwert liegt.

C. Vorgeschlagene Vorgangsweise bei der Erstellung der Lärmkarten

In Österreich wurde bereits zu Beginn der Neunzigerjahre ein Lärmkataster für alle stark belasteten Eisenbahnbestandstrecken erstellt. Als stark belastet gilt dabei eine Strecke, wenn zu erwarten ist, dass die Immissionsgrenzwerte der Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung überschritten sind.

In der Folge wurde eine Dringlichkeitsreihung der Lärmsanierungsmaßnahmen auf Basis des Eisenbahnlärmkatasters durchgeführt und mit der Umsetzung begonnen.

Um sicher zu stellen, dass auch die künftigen Entwicklungen im Eisenbahnverkehr berücksichtigt werden, wurde die Schallemission auf Basis der Verkehrsprognose 2000 mit dem Wagenmaterial von 1990 ermittelt.

Dieser Wert liegt nun einerseits der Immissionsberechnung und Dringlichkeitsreihung zu Grunde, auf der anderen Seite wurde er auch als Grenzwert für die zulässige künftige Emission im Streckenabschnitt festgelegt.

Der Vorteil dieses Verfahrens liegt nun darin, dass praktisch nur mehr die Schallemission betrachtet werden muss, wenn man wissen will, ob sich die Immissionssituation verbessert oder verschlechtert hat. Bleibt die Emission unterhalb des zu Beginn festgelegten Emissionsgrenzwertes, dann ist weiterhin sicher gestellt, dass auch die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind. Wird der Emissionsgrenzwert überschritten, dann besteht

Handlungsbedarf. Kommen neue Wohngebiete in lärm-kritischen Bereichen dazu, dann braucht nur lokal Unter-sucht und nur lokal aktualisiert zu werden.

Dieses hier beschriebene Verfahren ist viel einfacher und kostengünstiger als das im Richtlinienvorschlag verlangte, aber genauso wirkungsvoll. Die Emission kann sehr leicht und schnell ermittelt werden, Veränderungen in Zuganzahl, Geschwindigkeit, Zugzusammensetzung oder spezifischer Emission der eingesetzten Fahrzeuge können durch Rechnung oder Messung ermittelt werden und liefern sehr schnell ein gutes Bild der Veränderungen.

Dieses Verfahren ist direkt auch auf den Straßenverkehr anwendbar und mit Einschränkungen für Ballungsräume verwendbar.

Nur für den Flugverkehr ist für jede Aktualisierung auch eine Neuberechnung der Schallausbreitung und ein vergleichsweise aufwendiges Verfahren notwendig.

D. Vorgeschlagene Änderungen

- Die Mitgliedsstaaten sollten dazu verhalten werden, dass Personen, die in ihrem Wohnbereich durch Verkehrslärm unzumutbar belästigt werden, ein klagbares Recht erhalten, um angemessene Lärmschutzmaßnahmen verlangen zu können.
- Einschluss des militärischen Flugverkehrs und der Allgemeinen Luftfahrt in die Berichtspflicht.
- Ersatz des „Konzepts von L_{DEN} und L_{NIGHT} “ durch ein „Konzept getrennter Immissions- und in der Folge auch getrennte Grenzwerte für Tag (L_{DAY}) und Nacht (L_{NIGHT})“.
- Beibehaltung der nationalen Bewertungsverfahren und –methoden. Die Vergleichbarkeit kann einfacher, billiger und genau genug durch Korrekturfaktoren erzielt werden. Diese Korrekturfaktoren wären im Rahmen einer europäischen Studie zu ermitteln.
- Vereinfachung des Verfahrens zur Erstellung der Lärmkarten und zur Überwachung der Veränderungen entsprechend dem vorstehenden Vorschlag (Kap.C). Damit wird sichergestellt, dass die Kosten bei praktisch gleicher Treffsicherheit deutlich gesenkt werden können.
- Aufnahme einer Angabe in die Richtlinie, wie in Situationen mit Lärmbelastung von mehreren Quellen zu verfahren ist. Es nicht nachvollziehbar, dass eine Situation mit hoher Straßenverkehrs- *oder* Industrielärmbelastung gleich wiegt wie eine Situation mit Straßenverkehrs- *und* Industrielärm.