

226/A(E) XXII. GP

Eingebracht am 24.09.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Dr. Eveline Lichtenberger, Dr. Eva Glawischnig, Freundinnen und Freunde

betreffend gesetzliche Maßnahmen zur Verhinderung und Reduzierung der Lärmbelastung

Auf die Frage, welche Art von Lärm am meisten störe, nennen 4 von 5 Österreicherinnen den Verkehrslärm. Mit über 75% der Nennungen zählt der Verkehr mit Abstand zu den größten Lärmerregern. Die nächsthäufig genannte Lärmquelle in der Nacht ist die Nachbarwohnung mit ca. 9%¹. Diese Spitzenposition des Verkehrs kommt nicht von ungefähr, sondern ist Ergebnis einer den Verkehr privilegierenden Gesetzgebung.

Am meisten Menschen sind vom Straßenverkehrslärm betroffen, in etwa drei von vier verkehrslärmgeplagten Personen. Obwohl der LKW-Anteil am Individualverkehr - mit Ausnahme weniger Straßenabschnitte - unter 15% liegt, wird der LKW-Verkehr als gleich störend wie der PKW-Verkehr erachtet. Dies geht darauf zurück, dass ein LKW im Schnitt so laut wie 6 PKW ist².

Während die Behörde bei einer gewerblichen Betriebsanlage gesundheitsgefährdenden oder belästigenden Lärm durch Auflagen zu verhindern hat und Nachbarn und Nachbarinnen solche beantragen können, ist Lärmschutz bei der Straße ein Gnadenakt. Ein Recht auf Lärmschutz steht den Nachbarn und Nachbarinnen nicht zu.

Bei Bundesstraßen gibt es gar kein Zulassungsverfahren, wo sie dies geltend machen könnten. Bundesstraßen werden vom/von der Bundesminister/in „verordnet“. Bei der Bestimmung von Trassenverlauf und Ausführung der Straße (Stichwort Unterflurtrasse, Flüsterasphalt) ist auf den Lärmschutz Bedacht zu nehmen, doch wenn es zu laut wird, können die Nachbarn rechtlich nichts dagegen unternehmen³. Denn die Trassen-Verordnung kann nur von jenen GrundstückseigentümerInnen, die zugunsten der Trasse Grund hergeben müssen oder von Eigentümerinnen von Grundstücken im Bauverbotsbereich entlang von Bundesstraßen bekämpft werden. Ist vor Errichtung der Bundesstraße allerdings eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G

¹ Daten aufgrund der aktuellsten Mikrozensuserhebung der Statistik Austria in österreichisches Statistisches Zentralamt, Umweltbedingungen und Umweltverhalten der Österreicher 1998 und

Manfred T. Kalivoda, Verkehrslärmschutz in Österreich, AK-Informationen zur Umweltpolitik Nr. 135 (1999), S 7.

² Manfred T. Kalivoda, Verkehrslärmschutz in Österreich Teil II (2000), AK-Informationen zur Umweltpolitik Nr 136, S iii.

³ § 7a Abs 1 Bundesstraßengesetz lautet. „Bei Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße so weit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.“

durchzuführen, so können bei Autobahnen und anderen Bundesstraßenvorhaben ab 10 km Länge auch Bürgerinitiativen die Trassenverordnung beim Verfassungsgerichtshof bekämpfen. Verbindliche Auflagen sind jedoch bei Verordnungen prinzipiell ausgeschlossen (siehe Verfassungsgerichtshoferkenntnis zur B 301, V 53/01 vom 22. 6. 2002). Anders als bei gewerblichen Anlagen sind die Nachbarn zudem nicht absolut vor unzumutbaren Lärmelästigungen geschützt. Werden durch die neue Trasse Nachbarn einer bestehenden Straße entlastet, so gilt das Entlastungsprivileg. Hier kommt es auf die Menge der Nachbarn an, die unzumutbar belästigt werden: „Wird bei Straßenbauvorhaben im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung (des Nachbarschaftsschutzes) als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.“⁴

Faktum ist also, dass bei der Planung von Straßen der Lärm zu sehr ausgeblendet wird und dann im Nachhinein allenfalls Lärmschutzwände errichtet oder Schallschutzfenster finanziert⁵ oder Verkehrsbeschränkungen verfügt werden. Einen Rechtsanspruch der Nachbarn auf diese Maßnahmen gibt es nicht.⁶ Zuständig ist der Straßenerhalter, also bei Bundesstraßen der Bund, bei Landesstraßen das Land und bei Gemeindestraßen die Gemeinde. Die Ausgaben des Bundes für Lärmschutzmaßnahmen werden nicht näher aufgegliedert (in Lärmschutzwände, Einhausungen etc.) und schwanken sehr. Seit 1992 hatten sie bis 1997 eine stark fallende Tendenz⁷. Eine leichte Besserung ist erst seit 1998 zu beobachten⁸. Die Ausgaben der ASFINAG für Lärmschutzmaßnahmen im bestehenden Netz stiegen von 5,1 Mio € im Jahre 1997 auf 21,4 Mio € im Jahre 2002⁹.

Ein gesetzliches Fahrverbot mit nicht unbedeutenden Ausnahmen (siehe diesbezüglich den Initiativantrag der Abg. Dr. Lichtenberger, Freundinnen und Freunde, Nr. 19/A vom 20.12.2002) gilt nach § 42 Straßenverkehrsordnung für Lastkraftwagen über 7,5 t Gesamtgewicht an Samstagen ab 15.00 Uhr bis 24.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 00.00 bis 22.00 Uhr und an sonstigen Tagen in der Nacht von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr früh. Nach § 43 Abs 2 StVO können fallweise für bestimmte Strecken und Gebiete aus Lärmschutzgründen Verkehrsbeschränkungen verordnet werden. Sehr wirksam sind zB Geschwindigkeitsbeschränkungen¹⁰. Tempo 30 im Ortsgebiet bringt gegenüber Tempo 50 mehr als die Halbierung des Lärms¹¹. Je bedeutender eine „Verkehrsbeziehung“ ist, desto geringer sind jedoch - schon gesetzlich so angelegt - die Chancen der Nachbarn auf eine Verbesserung ihrer Situation. Der Dauerschallpegel in 25 m Entfernung von der Straße hat in den wichtigsten Abschnitten des österreichischen Bundesstraßennetzes von 1993 auf

⁴ § 24 h Abs 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz. Das UVP-G kommt seit 1.1.1995 zur Anwendung. Bundesstraßen, die vorher geplant wurden, wurden (hinsichtlich Nachbarschaftsschutz) nur nach dem Bundesstraßengesetz beurteilt.

⁵ Nach der alten Dienstanweisung des BMwA, die bis 1999 galt, sollten bei Bundesstraßen, die vor 1983 errichtet wurden, Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, wenn der Dauerschallpegel in der Nacht von 55 dB(A) und untertags von 65 dB(A) überschritten wurde. Bei Neubauten wurde auch der Umgebungslärm mit 10 dB(A) in Rechnung gestellt⁵. Seit Dezember 1999 gilt für geplante und bestehende Straßen für den Tag 60 dB und für die Nacht 50 dB als Immissionsgrenzwert. Für geplante Straßen in besonders ruhigen Gebieten gelten jeweils um 10 dB geringere Grenzwerte (BMwA, Dienstanweisungen ZI 920.080/1-11/14/82 und ZI 890.040/2-VI/14a/99).

⁶ Siehe schon FN 3.

⁷ Verkehrslärmschutz in Österreich, S 45.

⁸ Friedrich Zotter, Entwicklung des Lärmschutzes im internationalen Vergleich, Vortrag bei Fachtagung Lärmschutz - Stillstand oder Trendwende vom Juni 2002, Folie 12. Zugriff über www.asfinag.at > Umweltschutz > fachtagung lärmschutz.

⁹ Werner Kaufmann, Lärmschutz aus Sicht der ASFINAG, Vortrag bei Fachtagung Lärmschutz - Stillstand oder Trendwende vom Juni 2002, Folie 7. Zugriff über www.asfinag.at > Umweltschutz > fachtagung lärmschutz.

¹⁰ BMLFUW, Sechster Umweltkontrollbericht (2001), S 461.

¹¹ www.vcoe.at, VCÖ-Tipps gegen Verkehrslärm.

1998 im Schnitt um 1,06 dB(A) bei Tag und 0,76 dB(A) bei Nacht zugenommen.¹² Der am stärksten lärmbelastete Straßenabschnitt liegt laut einer bundesweiten Untersuchung aus 1998 in Oberösterreich bei Linz an der A 7, Mühlkreisautobahn, mit 77,8 dB(A) am Tag und 70,8 dB(A) in der Nacht.¹³

Auch der Zivilrechtsweg bietet keinen Ausweg. Anders als gegen private Betriebe können gegen Straßen keine Unterlassungsklagen oder Schadenersatzklagen eingebracht werden, weil der Oberste Gerichtshof die Immissionen aus dem Straßenverkehr als Konsequenz der Trassenverordnung, also einem hoheitlichen Widmungsakt, sieht.¹⁴

Ähnlich unbefriedigend wie bei Straßen ist die Rechtsposition der Nachbarn von Eisenbahnen und Flugplätzen. Es ist jedoch höchste Zeit, dass Verkehrsanlagen mit gleichem Maß gemessen werden und der Summierung der diversen Lärmquellen Rechnung getragen wird. Denn auch die Nachbarschutzbestimmungen in der Gewerbeordnung, dem Mineralrohstoffgesetz, der Bauordnung ua sind unzureichend solange kein allgemein gültiger Grenzwert für die zulässigen Lärmimmissionen bei Nacht und Tag gilt. Die Vorbelastung wird bei Zulassung neuer Anlagen nur in den geringsten Fällen erhoben. Flächendeckende Untersuchungen fehlen überhaupt. Diese sind jedoch Voraussetzung dafür, dass auch bestehenden Anlagen Lärmschutzmaßnahmen aufgetragen werden können.

Die Europäische Umgebungslärm-Richtlinie¹⁵ verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Erhebung der Lärmbelastung und zu Maßnahmen zur Minderung des Lärms sowie zur vorbeugenden Verhinderung von Lärm. Zu diesem Zweck haben die Mitgliedstaaten bis 30. Juni 2007 aufgrund einer einheitlichen Berechnungsmethode Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einer jährlichen Frequenz von mehr 6 Mio KFZ, für Haupteisenbahnstrecken mit einer jährlichen Frequenz von mehr als 60.000 Zügen und für Großflughäfen zu erstellen.

Bis 30. Juni 2012 sind derartige Lärmkarten auch für andere Ballungsräume und Hauptverkehrsstrecken zu erstellen. Entsprechende Aktionspläne, die Maßnahmen zur Minderung und Vorbeugung der Lärmbelastung vorsehen sind jeweils spätestens im Juli 2008 und im Juli 2013 zu erstellen. Die maßgeblichen Grenzwerte sind von den Mitgliedstaaten festzulegen. Die Öffentlichkeit ist über den Umgebungslärm zu informieren und in die Erstellung der Aktionspläne einzubinden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, ein Lärmschutzgesetz (Artikelgesetz) auszuarbeiten, das

- einen gesetzlichen Immissionsschutzenzwert, orientiert an den WHO-Werten,
- die Erhebung der Lärmelastung in neuralgischen Zonen durch Messungen und Berechnungen,

¹² Auf die gesetzlich verfügbaren Senkungen des Emissionspegels der Einzelfahrzeuge nach dem Kraftfahrzeuggesetz braucht hier nicht näher eingegangen werden, da diese Lärmreduzierungsmaßnahmen durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens wettgemacht wurden. Siehe Verkehrslärmschutz Teil II, S iii.

¹³ Verkehrslärmschutz in Österreich, S 31.

¹⁴ Siehe dazu die Kritik an der Rechtssprechung in Bezug auf lärmindernde Maßnahmen bei Monika Gimpel-Hinteregger, Grundfragen der Umwelthaftung (1994) S 309 f.

¹⁵ RL 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

- die Ausweisung der Zonen mit Grenzwertüberschreitungen,
- anlagenbezogene Instrumente zur Reduktion der bestehenden Lärmelastung (zB Nachtflugverbote, rigides LKW-Nachtfahrverbot, nachträgliche Betriebsauflagen für Flughäfen, Finanzierung von passiven Maßnahmen wie Schallschutzfenster und Schallschutzwände), auf deren Realisierung die betroffenen Nachbarn und Nachbarinnen einen Rechtsanspruch haben und
- anlagenbezogene Instrumente zur Verhinderung zusätzlicher Lärmelastungen (im Prinzip gleiche Lärmschutzstandards für alle Lärmerreger bei Zulassung neuer Vorhaben), auf deren Realisierung die betroffenen Nachbarn und Nachbarinnen einen Rechtsanspruch haben (d.h. insbesondere auch Novellierung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgegesetzes und des Bundesstraßengesetzes (zur Einführung eines bescheidmäßigen Straßenbewilligung) sowie des Luftfahrtgesetzes und des Eisenbahngesetzes) vorsieht und diesen Gesetzesentwurf dem Nationalrat bis Ende 2003 zur Beschlussfassung vorzulegen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Umweltausschuss vorgeschlagen.