

ALLGEMEINE UMWELTPOLITIK

Sektion V



lebensministerium.at

Adressaten siehe Anhang

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vomUnsere Geschäftszahl
BMLFUW-
UW.1.4.12/0020-
V/5/2004

Wien, am 22.11.2004

Sachbearbeiter(in)/Klappe
Gartner/1215
Götsch/2338**Betrifft: Entwurf – Bundesumgebungs-lärmschutzgesetz**

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt in der Beilage den Entwurf für ein Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundesumgebungs-lärmschutzgesetz – LärmG-Bund) samt Vorblatt und Erläuterungen, durch welche die in Kopie beiliegende Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm für den Zuständigkeitsbereich des Bundes in das nationale Recht umgesetzt werden soll.

Aufgrund der bestehenden Umsetzungsverpflichtung wird die Auffassung vertreten, dass auf die ggstl. Maßnahme die Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus nicht anzuwenden ist.

Es wird um Stellungnahme zum übermittelten Verordnungsentwurf bis

längstens 10. Jänner 2005

ersucht. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme erfolgen, darf angenommen werden, dass gegen den Verordnungsentwurf kein Einwand besteht. Es wird ersucht, die Stellungnahme elektronisch an **Helfried.Gartner@lebensministerium.at** und **Renate.Nagy@lebensministerium.at** zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen
Für den Bundesminister:
S t r e e r u w i t z

Elektronisch gefertigt
Beilagen



Anhang:

1. Bundeskanzleramt – Verfassungsdienst
Ballhausplatz 1
1010 Wien
e-mail: **vpost@bka.gv.at**
2. BM für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien
e-mail: **sandra.hoentzsch@bmvit.gv.at**
3. BM für Wirtschaft und Arbeit
Stubenring 1
1011 Wien
e-mail: **begutachtung@bmwa.gv.at**
4. BM für Frauen und Gesundheit
Radetzkystraße 2
1030 Wien
e-mail: otto.riedl@bmgf.gv.at
5. BM für Finanzen
Himmelpfortgasse 8
1015 Wien
e-mail: **e-recht@bmf.gv.at**
6. Bundesministerium für Landesverteidigung
Roßauer Lände 1
1090 Wien
e-mail: **fleg.ref2@bmlv.gv.at**
7. Umweltbundesamt GmbH
Spittellauer Lände 5
1090 Wien
e-mail: office@umweltbundesamt.at
8. Österreichisches Normungsinstitut
Heinestrasse 38
1020 Wien
e-mail: office@on-norm.at
9. Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ Landesregierung
Schenkenstrasse 4
1010 Wien
e-mail: **post@vst.gv.at**
10. Wirtschaftskammer Österreichs

Wiedner Hauptstrasse 63
1045 Wien
e-mail: agb@wko.at

11. Industriellenvereinigung
Scharzenbergplatz 4
1030 Wien
e-mail: iv.office@iv-net.at

12. Arbeiterkammer Österreichs
Prinz Eugen Strasse 20-22
1040 Wien
e-mail: begutachtungen@akwien.or.at

13. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Schauffergasse 6
1014 Wien
e-mail: pklwk@pklwk.at

14. Österreichischer Gewerkschaftsbund
Hohenstaufengasse 10-12
1010 Wien
e-mail: grundsatz@oegb.or.at

15. ÖKOBÜRO
Koordinationsstelle österreichischer Umweltorganisationen
Volksgartenstraße 1 A
1010 Wien
e-mail: office@oekobuero.at

16. Forum Schall
Prentenweg 4b
6065 Thaur
e-mail: forum.schall@aon.at

17. Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung
Sonnenhang 7
4292 Kefermarkt
e-mail: office@oal.at

18. Österreich-Plattform Fluglärm
P.A. Am Schönberg 9
2500 Sooss
e-mail: rynesch@utanet.at

19. Umweltdachverband
Alserstraße 21
1080 Wien
office@umweltdachverband.at

20. Verkehrsclub Österreich
Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien

vcoe@vcoe.at

21. ÖAMTC

Herr Maximilian Lang

Max.Lang@oeamtc.at

Herr Dr. Hugo Haupfleisch

Hugo.Haupfleisch@oeamtc.at

Schubertring 1-3

1010 Wien

22. ARBÖ

Schlechtastraße 4

1010 Wien

wien@arboe.at

23. Österr. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

Marxergasse 10

1030 Wien

verkehrswesen@aon.at

24. Österr. Ingenieur und Architektenverein

Eschenbachgasse 9

1010 Wien

office@oiav.at

25. Österreichischer Städtebund

Rathaus

1082 Wien

post@stb.or.at

26. Österreichischer Gemeindebund

Löwelstraße 6

1010 Wien

oesterreichischer@gemeindebund.gv.at

Entwurf

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

§ 1.	Ziel
§ 2.	Geltungsbereich
§ 3.	Begriffsbestimmungen
§ 4.	Bewertungsmethoden und Lärmindizes
§ 5.	Ballungsräume, Hauptstrecken und Gelände für industrielle Tätigkeiten
§ 6.	Strategische Lärmkarten
§ 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. Die durch Umgebungslärm hervorgerufenen Belastungen sind mit Hilfe von strategischen Lärmkarten zu ermitteln;
2. Die Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen ist sicherzustellen;
3. Unter Heranziehung der strategischen Lärmkarten sind Aktionspläne auszuarbeiten mit dem Zweck,
 - a) Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen, wenn das Ausmaß der Belastung durch Umgebungslärm zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte, und
 - b) 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. Straßenverkehr,
2. Eisenbahnverkehr,
3. Flugverkehr oder
4. infolge von Lärm, der von Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, ausgesetzt sind.

Begriffsbestimmungen

§ 3. (1) „Umgebungslärm“ im Sinne dieses Bundesgesetzes bezeichnet jene zu Belastungen beitragenden Geräusche im Freien, die von menschlichen Aktivitäten verursacht werden und vom Straßenverkehr, vom Eisenbahnverkehr, vom Flugverkehr oder von Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgehen. Lärm, der von betroffenen Personen selbst verursacht wird sowie Lärm innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz oder in Verkehrsmitteln, ist kein Umgebungslärm im Sinne dieses Bundesgesetzes.

(2) Die Lärmindizes

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

beschreiben die gemittelte Lärmbelastung für die genannten Tageszeitschnitte in Dezibel (dB), gegebenenfalls anhand von Bezugnahmen auf Normen oder Gleichungen, wie sie in Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG angeführt sind.

(3) Die „Dosis-Wirkungs-Relation“ bezeichnet den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und gesundheitsschädlichen Auswirkungen.

(4) „Ballungsraum“ ist ein tatsächlich zusammenhängendes, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckendes, bestimmtes Gebiet mit einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1000 oder mehr Einwohnern pro Quadratkilometer und einer insgesamt 100.000 Einwohner übersteigenden Einwohnerzahl. Es ist mit Verordnung gemäß § 11 auszuweisen, welche Flächen Ballungsräume im Sinne dieser Definition sind.

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

(6) „Haupteisenbahnstrecke“ bezeichnet jede Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr; eine Eisenbahnstrecke ist jede von einer Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs.1 Punkt 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, regelmäßig befahrene Strecke mit Ausnahme von Oberleitungs-Omnibussen.

(7) „Großflughafen“ bezeichnet jeden öffentlichen Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt (§ 64 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957).

(8) Unter „Gelände für industrielle Tätigkeiten“ sind Anlagen im Sinne des Anhang 3 der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl. Nr. 194, der §§ 121 bis 121e des Mineralrohstoffgesetzes (MinroG), BGBl. I Nr. 38/1999, und des Anhangs 5 Teil 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002, BGBl. I Nr. 102, zu verstehen sowie Anlagen, die gemäß § 4 Abs. 3 des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen (LRG-K), BGBl. Nr. 380/1988, genehmigungspflichtig sind.

(9) Bei einer „strategischen Lärmkarte“ handelt es sich um eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet; unter Ausarbeitung ist die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit der Beschreibung der Überschreitung der relevanten Grenzwerte oder Schwellwerte, 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, zu verstehen. Für jeden Verkehrsträger einerseits und den Lärm aus Geländen für industrielle Tätigkeiten in Ballungsräumen andererseits ist jeweils eine strategische Lärmkarte zu erstellen.

(10) „Schwellwerte für die Aktionsplanung“ („Grenzwerte“) sind Werte, getrennt nach Schallquelle und Lärmindex, bei deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in den Aktionsplänen, insbesondere nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes, vorzusehen sind.

(11) „Aktionsplan“ stellt einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, gegebenenfalls auch für Maßnahmen zur Erhaltung von ruhigen Gebieten, dar.

(12) „Umweltstellen“ sind die betroffenen Landesregierungen in Wahrnehmung ihrer Umwelt- und Planungskompetenzen, der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und die Umweltanwälte gemäß § 2 Abs. 4 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993. Ein Land oder Umweltanwalt ist betroffen, wenn das jeweilige Land von den direkten oder indirekten Auswirkungen der Durchführung des Aktionsplans betroffen sein kann.

Bewertungsmethoden und Lärmindizes

§ 4. (1) Für die Ermittlung der Lärmindizes L_{den} und L_{night} gemäß 3 Abs. 2 sind die Beschreibungen und gegebenenfalls Gleichungen des Anhanges I der Richtlinie 2002/49/EG anzuwenden und die in Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG beschriebenen Bewertungsmethoden heranzuziehen, solange nicht einschlägige Beschreibungen, Gleichungen und Bewertungsmethoden mit Verordnung gemäß § 11 näher festgelegt werden. Die derart ermittelten Lärmindizes sind bei der Ausarbeitung und Überprüfung von strategischen Lärmkarten nach § 3 Abs. 9 zu verwenden.

Ballungsräume, Hauptstrecken und Gelände für industrielle Tätigkeiten

§ 5. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis spätestens 31. Mai 2005 erstmalig festzustellen,

- a) welche österreichischen Straßen Hauptverkehrsstraßen im Sinne des § 3 Abs. 5 (Kategorien A und S) sind,
- b) auf welchen Hauptverkehrsstraßen ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und
- c) auf welchen Hauptverkehrsstraßen ein Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

gegeben ist.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis spätestens 31. Mai 2005 erstmalig festzustellen,

- a) welche österreichischen Eisenbahnstrecken Haupteisenbahnstrecken im Sinne von § 3 Abs. 6 sind,
- b) auf welchen Haupteisenbahnstrecken ein Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und
- c) auf welchen Haupteisenbahnstrecken ein Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr

gegeben ist.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis spätestens 31. Mai 2005 erstmalig festzustellen,

- a) welche österreichischen Flughäfen Großflughäfen im Sinne von § 3 Abs. 7 sind,
- b) auf welchen Großflughäfen ein Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr

gegeben ist.

(4) Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat bis spätestens 31. Mai 2006 erstmalig festzustellen,

- a) welche Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhang 3 der Gewerbeordnung 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des Mineralrohstoffgesetzes oder Anlagen, die gemäß § 4 Abs. 3 des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen genehmigungspflichtig sind, sich in Ballungsräumen gemäß § 3 Abs. 4 mit über 250.000 Einwohnern befinden und
- b) welche derartigen Gelände für industrielle Tätigkeiten sich in Ballungsräumen gemäß § 3 Abs. 4 mit über 100.000 Einwohnern befinden.

(5) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat bis spätestens 31. Mai 2006 erstmalig festzustellen,

- a) welche Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 sich in Ballungsräumen gemäß § 3 Abs. 4 mit über 250.000 Einwohnern befinden und
- b) welche derartigen Gelände für industrielle Tätigkeiten sich in Ballungsräumen gemäß § 3 Abs. 4 mit über 100.000 Einwohnern befinden.

(6) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis spätestens 31. Mai 2006 erstmalig festzustellen,

- a) welche Flughäfen sich in Ballungsräumen gemäß § 3 Abs. 4 mit über 250.000 Einwohnern befinden und
- b) welche Flughäfen sich in Ballungsräumen gemäß § 3 Abs. 4 mit über 100.000 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, einschließlich einer kartographischen Darstellung der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken unter Angabe des jeweiligen jährlichen Verkehrsaufkommens sowie der Gelände für industrielle Tätigkeiten im Sinne des Abs. 4 lit. a in Ballungsräumen, auszuweisen und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft laufend zugänglich zu machen sowie jährlich zum 15. Juni in Form eines Berichtes über das abgelaufene Jahr zu übermitteln.

(8) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft führt die Ergebnisse der Erhebungen im Sinne der Abs. 1 bis 6 zusammen und weist diese in geeigneter Form, einschließlich einer kartographischen Gesamtdarstellung, aus und macht diese Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Öffentlichkeit laufend zugänglich. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann sich zur Erfüllung dieser Aufgabe unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit insbesondere der Umweltbundesamt GmbH bedienen.

Strategische Lärmkarten

§ 6. (1) Bis spätestens 31. Mai 2007 ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine strategische Lärmkarte für jeweils 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 auszuarbeiten und mit den zugehörigen zu übermittelnden Angaben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(2) Bis spätestens 31. Mai 2007 ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Ballungsräume mit insgesamt über 250.000 Einwohnern eine strategische Lärmkarte für jeweils alle in diesen Gebieten befindlichen Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten und mit den zugehörigen zu übermittelnden Angaben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(3) Bis spätestens 31. Mai 2007 ist vom Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für Ballungsräume mit insgesamt über 250.000 Einwohnern eine strategische Teil-Lärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhang 3 der Gewerbeordnung 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des Mineralrohstoffgesetzes oder Anlagen, die gemäß § 4 Abs. 3 des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen genehmigungspflichtig sind, auszuarbeiten und mit den zugehörigen zu übermittelnden Angaben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(4) Bis spätestens 31. Mai 2007 ist vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für Ballungsräume mit insgesamt über 250.000 Einwohnern eine strategische Teil-Lärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 auszuarbeiten.

(5) Bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine strategische Lärmkarte für jeweils sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auszuarbeiten oder es sind bereits bestehende strategische Lärmkarten zu überprüfen und mit den zugehörigen zu übermittelnden Angaben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(6) Bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Ballungsräume mit insgesamt über 100.000 Einwohnern eine strategische Lärmkarte für jeweils Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken, und Flughäfen auszuarbeiten oder es sind bereits bestehende strategische Lärmkarten zu überprüfen. Diese strategischen Lärmkarten sind mit den zugehörigen zu übermittelnden Angaben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(7) Bis spätestens 31. Mai 2012 ist vom Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für Ballungsräume mit insgesamt über 100.000 Einwohnern eine strategische Teil-Lärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhang 3 der Gewerbeordnung 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des Mineralrohstoffgesetzes oder Anlagen, die gemäß § 4 Abs. 3 des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen genehmigungspflichtig sind, auszuarbeiten oder es sind bereits bestehende strategische Lärmkarten zu überprüfen. Diese strategische Teil-Lärmkarte ist mit den zugehörigen zu übermittelnden Angaben dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(8) Bis spätestens 31. Mai 2012 und danach alle fünf Jahre ist vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für Ballungsräume mit insgesamt über 100.000 Einwohnern eine strategische Teil-Lärmkarte für alle in solchen Gebieten gelegenen Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 auszuarbeiten.

(9) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit können zur Erfüllung der Aufgaben gemäß Abs. 3, 4, 7 und 8 und zur Sicherstellung der Ausarbeitung einer gemeinsamen strategischen Lärmkarte für Gelände für industrielle Tätigkeiten zusammenarbeiten und sich unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit insbesondere der Umweltbundesamt GmbH bedienen.

(10) Die strategischen Lärmkarten und die zugehörigen zu übermittelnden Angaben müssen zumindest den Anforderungen nach Anhang IV und VI der Richtlinie 2002/49/EG, gegebenenfalls den mit Verordnung gemäß § 11 näher festgelegten Voraussetzungen, entsprechen. Für jeden Verkehrsträger einerseits und für den Lärm aus Geländen für industrielle Tätigkeiten in Ballungsräumen andererseits ist jeweils eine strategische Lärmkarte zu erstellen.

(11) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft führt die strategischen Teil-Lärmkarten und die strategischen Lärmkarten im Sinne der Abs. 1 bis 9 zusammen und macht diese Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Öffentlichkeit laufend zugänglich. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft kann sich zur Erfüllung dieser Aufgabe unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit insbesondere der Umweltbundesamt GmbH bedienen.

Aktionspläne

§ 7. (1) Bis spätestens 31. Mai 2008 ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein Aktionsplan für Gebiete an sämtlichen Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, an Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr und an Großflughäfen auszuarbeiten. Für Ballungsräume mit insgesamt über 250.000 Einwohnern sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Aktionspläne für alle Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(2) Bis spätestens 31. Mai 2013 und danach alle fünf Jahre ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein Aktionsplan für Gebiete an sämtlichen Hauptverkehrs-

straßen, an Haupteisenbahnstrecken und an Großflughäfen auszuarbeiten. Für Ballungsräume mit insgesamt über 100.000 Einwohnern sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Aktionspläne für alle Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(3) Bis spätestens 31. Mai 2008 ist vom Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für Ballungsräume über 250.000 Einwohnern ein Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhang 3 der Gewerbeordnung 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des Mineralrohstoffgesetzes oder Anlagen, die gemäß § 4 Abs. 3 des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen genehmigungspflichtig sind, auszuarbeiten. Für Ballungsräume über 100.000 Einwohnern ist der Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhang 3 der Gewerbeordnung 1994, Anlagen im Sinne der §§ 121 bis 121e des Mineralrohstoffgesetzes oder Anlagen, die gemäß § 4 Abs. 3 des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen genehmigungspflichtig sind, bis zum 31. Mai 2013 vom Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit auszuarbeiten und einschließlich einer Kurzfassung dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zugänglich zu machen sowie als Bericht zu übermitteln.

(4) Bis spätestens 31. Mai 2008 ist vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für Ballungsräume über 250.000 Einwohnern ein Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 auszuarbeiten. Für Ballungsräume über 100.000 Einwohnern ist der Teil-Aktionsplan für Gelände für industrielle Tätigkeiten mit Anlagen im Sinne des Anhangs 5 Teil 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 bis zum 31. Mai 2013 vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft auszuarbeiten.

(5) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit können zur Erfüllung der Aufgaben gemäß Abs. 3 und 4 und zur Sicherstellung der Ausarbeitung eines gemeinsamen Aktionsplanes für Gelände für industrielle Tätigkeiten zusammenarbeiten und sich unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit insbesondere der Umweltbundesamt GmbH bedienen.

(6) Die Aktionspläne im Sinne des § 3 Abs. 11 müssen den Mindestanforderungen nach Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG, gegebenenfalls den in Einklang mit dem Europäischen Recht mit Verordnung gemäß § 11 näher festgelegten Voraussetzungen, entsprechen und sind anhand aktuellen Erfordernisse, die sich aus dem Lärmschutz, der Lärminderung oder der Lärmverhütung ergeben, mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(7) Werden unter Heranziehung der Belästigungswirkung und der Dosis-Wirkungs-Relationen gemäß Anhang III der Richtlinie 2002/49/EG, gegebenenfalls gemäß einer Verordnung gemäß § 11, in der nach aktuellen Erfordernissen, die sich aus dem Lärmschutz, der Lärminderung oder der Lärmverhütung ergeben, näher festgelegte derartige Schwellwerte enthalten sind, Situationen betreffend den Umgebungslärm erhoben, die schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit oder unzumutbare Belästigungen darstellen, so sind in den betreffenden Aktionsplänen geeignete Maßnahmen zur Lärminderung vorzusehen.

(8) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft führt die Teil-Aktionspläne und die Aktionspläne und Kurzfassungen im Sinne der Abs. 1 bis 6 zusammen und macht diese Unterlagen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Öffentlichkeit laufend zugänglich. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann sich zur Erfüllung dieser Aufgabe unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit insbesondere der Umweltbundesamt GmbH bedienen.

Umweltprüfung

§ 8. (1) Eine Umweltprüfung von Aktionsplänen ist durchzuführen, sofern die Aktionspläne einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen oder die Aktionspläne voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben. Weiters hat eine Umweltprüfung von Aktionsplänen zu erfolgen, wenn diese den Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.

(2) Wird nur ein Rahmen für sonstige Projekte festgelegt oder werden nur geringfügige Änderungen eines Aktionsplans vorgenommen, hat anhand der Kriterien für die Geringfügigkeit, die mit Verordnung gemäß § 11 näher ausgeführt werden können, eine Prüfung zu erfolgen, ob die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird. Die Umweltstellen gemäß § 3 Abs. 12 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 zuständigen Behörde einen Umweltbericht 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. Mit Verordnung gemäß § 11 können die Anforderungen an Umweltberichte näher ausgeführt werden. Die Umweltstellen gemäß § 3 Abs. 12 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 zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung ist in zwei in der jeweiligen Gemeinde oder im jeweiligen Bundesland weit verbreiteten Tageszeitungen 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. Den Umweltstellen gemäß § 3 Abs. 12 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 auf der Internetseite 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 Erstellung 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 zu können und erforderlichenfalls geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

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 der 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 Mit-

gliedstaat zu vereinbaren. Dem anderen Mitgliedstaat sind der Aktionsplan und die Erklärung gemäß § 8 Abs. 6 zu übermitteln.

(3) Wird im Rahmen der Erstellung von Aktionsplänen im Bereich des Lärmschutzes, der -verminderung 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 gemäß § 4 Abs. 12, 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, die zugehörigen strategischen Lärmkarten und der Umweltbericht gemäß § 8 Abs. 4 sind von den gemäß § 7 Abs. 1 bis 4 zuständigen Behörden öffentlich aufzulegen und über elektronische Medien allgemein zugänglich zu machen. Die öffentliche Auflage ist in zwei weit verbreiteten Tageszeitungen und 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 und den Zeitraum der Auflegung (Auflegungsfrist) und die Amtsstunden, während der in die Unterlagen Einsicht genommen werden kann sowie 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 von den zuständigen Behörden übermittelten Informationen gemäß Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG, gegebenenfalls gemäß einer erlassenen Verordnung gemäß § 11, und die geltenden oder geplanten Grenzwerte für Umgebungslärm in Berichtsform der Europäischen Kommission mitzuteilen.

(4) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die Lärmkarten 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. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft kann sich zur Erfüllung dieser Aufgabe unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit insbesondere der Umweltbundesamt GmbH bedienen.

Verordnungsermächtigung

§ 11. (1) 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 Union, nähere Regelungen zur Beschreibung

- a. der Lärmindizes,
- b. der Bewertungsmethoden für Lärmindizes,
- c. der Berücksichtigung der unzumutbaren Belästigungswirkung und der gesundheitsschädlichen Auswirkungen
- d. der Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten und von Aktionsplänen sowie zusätzlich notwendiger Angaben,
- e. der Kriterien für die Prüfung, ob ein Aktionsplan erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben wird und
- f. der Inhalte von Umweltberichten für Aktionspläne, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können,
- g. der genauen räumlichen Festlegung der Ballungsräume,
- h. der elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Lärmkarten, Aktionspläne und Berichte

festzulegen. In einer solchen Verordnung kann auch die Verbindlichkeit von einschlägigen Festlegungen im Recht der Europäischen Gemeinschaft, wie insbesondere in den Anhängen der Richtlinie 2002/49/EG, oder in Europäischen Normen (EN-Normen), 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 und 6 bis 7, § 6 Abs. 1, 2, 5 und 6 und § 7 Abs. 1 und 2 sowie § 8 ist, soweit Angelegenheiten der Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnen oder Flughäfen berührt sind, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

(3) Mit der Vollziehung des § 5 Abs. 4 und 7, § 6 Abs. 3 und 7, § 7 Abs. 3 sowie § 8 ist, soweit Angelegenheiten der Gewerbeordnung 1994, des Mineralrohstoffgesetzes und des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen 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 sind die Richtlinien 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. 7. 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. 7. 2001 S. 30 umgesetzt.

VORBLATT

Problem:

Die Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002 S 12 ist von den Mitgliedstaaten umzusetzen. Gemäß dieser Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten Grundlagen für die Weiterentwicklung und Ergänzung der Maßnahmen in Bezug auf Lärmemissionen aus den wichtigsten Lärmquellen – Straßen- und Schienenverkehr, Flugverkehr, industrielle Maschinen und bestimmte Anlagen – schaffen. Dazu sind harmonisierte Bewertungsmethoden für Lärm und Lärmpegel, Aufzeichnungen über die örtlichen Lärmsituationen mittels strategischer Lärmkarten und Planungen für Lärminderungsmaßnahmen bzw. Ruherhaltungsmaßnahmen in Form von „Aktionsplänen“ einzuführen. Der Öffentlichkeit muss die Gelegenheit zur entsprechenden Information über Lärmerhebungs- und Verminderungsmaßnahmen gegeben werden. Die Mitgliedstaaten müssen der Europäischen Kommission über die Lärmsituation berichten und Aktionspläne übermitteln.

Ziel:

Die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der den Umgebungslärm betreffenden Richtlinie 2002/49/EG im Bereich des Bundes sollen in einem Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund) festgelegt werden. Damit soll der geeignete gesetzliche Rahmen geschaffen werden, um die wichtigsten Quellen von Lärmemissionen zu erfassen, um die harmonisierten Bewertungsmethoden anzuwenden, um Aktionspläne auszuarbeiten und um Lärminderungsmaßnahmen vorbereiten zu können.

Lösung:

Das Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund) wird die Ziele in Bezug auf die Emissionen von Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr, dem Eisenbahn- und Flugverkehr sowie aus bestimmten – größeren – Betriebsanlagen (in Ballungsräumen) festlegen und die notwendigen Rechts- und Planungsinstrumente beinhalten, um nach Erhebung der aktuellen Lärmsituation zu Lärminderungsmaßnahmen zu kommen, wo solche erforderlich sind. Zentral werden die so genannten „strategischen Lärmkarten“ sein, die in geeigneter Form – etwa graphisch oder tabellarisch dargestellt – die Lärmbelastung entlang von Hauptstraßen, Eisenbahnlinien, um Flughäfen und größere Industrieanlagen in Ballungsräumen abbilden werden. In Form von Aktionsplänen wird insbesondere dann eine konkrete Maßnahmenplanung auszuarbeiten sein, wenn die strategischen Lärmkarten eine hohe Lärmbelastung ausweisen.

Alternativen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Konformität mit dem Gemeinschaftsrecht ist gegeben. Dieses Bundesgesetz dient dazu, die Maßnahmen, die zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002 S 12 in Österreich notwendig sind und vom Bundesgesetzgeber erlassen werden können, festzulegen. Diese Maßnahmen sind zur Erfüllung der gemeinschaftsrechtlichen Pflichten Österreichs zu treffen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch dieses Bundesgesetz werden dem Bund neue, kostenwirksame Aufgaben aufgetragen, die in dieser konkreten und umfassenden Form bisher nicht durchzuführen waren. Die Kosten, die in der Budgetplanung zu berücksichtigen sind, werden sich auf anfängliche Kosten (über die Jahren 2005 bis 2012 einmalig aufzubringen) von rund € 11 Millionen belaufen (jährlich durchschnittlich € 1,4 Millionen) und weitere jährliche Kosten ab 2013 von rund € 840.000 verursachen. Diese Kosten sind notwendig, um den gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen nachkommen zu können. Für die Länder entstehen durch dieses Bundesgesetz keine Kosten.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort:

Keine, da die Maßnahmen von allen Mitgliedstaaten zu setzen sind und daher keinen spezifischen Wettbewerbsnachteil für Österreich im Verhältnis zu den Haupthandelspartnern verursachen.

Besonderheiten des Rechtserzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

A) Allgemeines:

Der vorliegende Entwurf für ein Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – LärmG-Bund) soll für den Bereich des Bundes die wesentlichen Eckpunkte und Instrumente der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002 S. 12, (im Folgenden Umgebungslärmrichtlinie genannt), in österreichische bundesgesetzliche Vorschriften umsetzen. Zudem soll im geregelten Bereich (vor allem in Zusammenhang mit der Erstellung von Aktionsplänen) auch eine Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 v. 21.7.2001 S. 30, erfolgen.

Die Umgebungslärmrichtlinie ist die Basis eines gemeinsamen Europäischen Konzeptes zur Verringerung der Auswirkungen von Umgebungslärm ab näher zu bestimmenden Schwellenwerten, wobei nicht nur gesundheitlich bedenkliche Lärmpegel ins Auge gefasst werden, sondern auch die Vorarbeiten geleistet werden sollen, um als Belästigung empfundenen Umgebungslärm eindämmen zu können. Die vorgesehenen planerischen Maßnahmen sollen zudem auch der Erhaltung ruhiger Gebiete dienen.

Der operative Kerninhalt der Umgebungslärmrichtlinie ist die Einführung von so genannten „strategischen Lärmkarten“, mit denen Flächen bzw. Zonen, in denen sich bestimmte Lärmquellen befinden, mit den Lärmpegeln und der Ausbreitung des Lärms dargestellt werden sollen. Mit diesen strategischen Lärmkarten soll somit – zum Großteil auf Berechnungen basierend – die Umgebungslärmsituation in der Umgebung der vom Geltungsbereich des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes erfassten Lärmquellen dargestellt werden (diese Lärmquellen sind der Straßenverkehr auf Bundesstraßen einschließlich Autobahnen, der Eisenbahnverkehr, der Flugverkehr im Bereich von Flughäfen sowie bestimmte Betriebsanlagen, Kesselanlagen, Bergbauanlagen und Abfallbewirtschaftungsanlagen, - diese so genannten „IPPC-Anlagen“ werden aber nur dann berücksichtigt, wenn sie sich in Ballungsräumen befinden). Auf den strategischen Lärmkarten aufbauend sind „Aktionspläne“ auszuarbeiten, in denen die Vorstellungen zur Verminderung von hohem Umgebungslärm ebenso enthalten sein sollen wie allfällige Schritte zur Erhaltung von ruhigen Gebieten. Weiters sieht die Umgebungslärmrichtlinie die Festlegung - einschließlich der grundsätzlichen technischen Anknüpfungspunkte – von Lärmindeizes vor, die in sämtlichen Mitgliedstaaten zur Lärmbewertung (Messung, Berechnung) verwendet werden sollen.

Mit dem erste Index (L_{DEN}), also ein Lärmindex für „day“, „evening“, „night“, wird -neu für Österreich - die Lärmsituation hinsichtlich des Grads der Intensität über den gesamten Tag beschrieben, der zweite Index (L_{NIGHT}) dient der Erhebung der nächtlichen Lärmpegel und für einen Abendzeitraum wird eine weitere Unterteilung geschaffen.

Vom BMLFUW (Lebensministerium) wurde in Vorbereitung zur Umsetzung der EU RL zum Umgebungslärm im Jahr 2003 zur Auseinandersetzung mit dem in der Umgebungslärmrichtlinie vorhandenen technischen Handlungsspielraum bzw Anpassungsbedarf das „Forum Schall“, eine aus Ländervertretern bestehende Lärmexpertengruppe, in die Umsetzungsvorarbeiten eingebunden. Das daraus resultierende Empfehlungsprotokoll ist im Jänner 2004 fertig gestellt worden. Darin werden technische Empfehlungen und Hinweise zur Eingrenzung einzelner Begriffe und Formulierungen der Umgebungslärmrichtlinie ebenso dargeboten wie Mess- bzw. Rechenmethoden vorgeschlagen. Auf dieser Basis wurde seitens des Lebensministeriums auch der Österreichische Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL) beauftragt, im Zuge der Erarbeitung der ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 2, „Technische Anforderungen in Abstimmung mit dem Anwendungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie“ zu formulieren. Im Zuge der weiteren Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie – voraussichtlich mit Verordnung zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – soll festgelegt werden, dass diese ÖAL-Richtlinie, die ISO-Normen 9613-2, 8297, 3744, 3746 sowie allenfalls noch bestimmte andere einschlägige und gleichwertige Methoden für die Lärmmessung, -berechnung und Bewertung im Bereich der Maßnahmen des Bundes zur Erhebung und Beurteilung von Umgebungslärm zu verwenden sind.

Überhaupt macht die vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie nicht nur die Erlassung bundesgesetzlicher Regelungen notwendig, sondern erfordert zusätzlich technische Präzisierungen – die zweckmäßigerweise in Form von Durchführungsvorschriften zum Bundes-

Umgebungslärmschutzgesetz mit Verordnung erlassen werden sollen – sowie ergänzende Regelungen im Kompetenzbereich der Länder.

Da eine gesamthafte Umsetzung der Richtlinie in einem Bundesgesetz auf Grund der derzeitigen Verfassungslage nicht möglich ist, wurde seitens des Lebensministeriums eine Bund-Länder Koordinationsplattform installiert, um einer koordinierten Umsetzung der EU-Richtlinie in Österreich auf Bundes- und Landesebene den Weg zu bereiten. In diesem Gremium waren Bundesländer und die auf Grund der derzeit gültigen Aufgabenverteilung betroffenen Bundesministerien vertreten. Zur Unterstützung der Umsetzungsarbeiten für die Umgebungslärmrichtlinie wurden auch der Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes sowie externe Experten um Beiträge ersucht.

Es ist davon auszugehen, dass die vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich letztlich mittels eines Bundesgesetzes, darauf beruhenden Verordnungen sowie durch landesgesetzliche Regelungen erfolgen wird. Seitens des Bundes wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf jener Rahmen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie geschaffen, der für die Vollziehung auf Bundesebene notwendig ist. Damit dieser Entwurf inhaltlich besser beurteilt werden kann, sind in diesen Erläuterungen zum Gesetzentwurf auch schon jene – in Planung befindlichen – Bestimmungen angeführt und kurz erläutert (in den Bemerkungen zu § 11), die den Gegenstand einer Durchführungsverordnung bilden sollen. Im Rahmen der vom BMLFUW eingeleiteten Vorbereitungen zur Umsetzung der ggstdl. EU RL sind die technischen Grundlagen für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes sowie der noch ausstehenden Regelungen der Länder hauptsächlich durch die seitens des BMLFUW initiierten gemeinsamen, bereits langfristigeren Arbeiten mit den Ländern im „Forum Schall“ und im ÖAL geschaffen worden und begünstigen eine inhaltlich einheitliche, vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich. In legislativer Hinsicht in Bezug auf Landesumgebungslärmvorschriften konnte eine Detailabstimmung jedoch bisher noch nicht erfolgen. Im Hinblick darauf, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union den Erfordernissen der Umgebungslärmrichtlinie ab dem 18. Juli 2004 nachzukommen haben, ist die Ergreifung von konkreten Umsetzungsschritten bereits dringlich und von Seiten des Bundes durch die rasche Beschlussfassung über ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und die Erlassung der notwendigen Durchführungsvorschriften auf Verordnungsebene zügig zu erledigen.

Die Verteilung der Vollzugszuständigkeiten innerhalb der Bundesbehörden folgt gemäß dem vorliegenden Entwurf der bisherigen Aufgabenverteilung innerhalb der Bundesregierung – jeder betroffene Minister soll für seinen Vollzugsbereich auch zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes als oberste Behörde zuständig sein (der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Verkehrsträger, der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für bestimmte Betriebsanlagen, Bergbauanlagen und Kesselanlagen, der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für bestimmte Abfallanlagen), die gesetzlich festgelegten Verpflichtungen sind jedoch auf die Aufgaben beschränkt, für die gemäß der Richtlinie 2002/49/EG national Zuständigkeiten festzulegen sind. Die zur Erledigung dieser Pflichten notwendigen Vorarbeiten, z.B. in Bezug auf die Vorgangsweise, wie die zuständigen Minister die Datensammlung betreffend Lärmmessungs-, Berechnungs- und Bewertungsunterlagen konkret durchführen, soll nicht gesetzlich geregelt werden. Es bleibt jedem Ressort als innerorganisatorische Frage selbst überlassen, die beste Vorgangsweise einzuschlagen, wobei natürlich die technischen Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG und die dazu enthaltenen Konkretisierungen in den Durchführungsmaßnahmen zu diesem Bundesgesetz, für alle in gleicher Weise gelten und zu erfüllen sein werden.

Für die Beschaffung der zur Erstellung von strategischen Lärmkarten erforderlichen Daten über Lärmquellen und Lärmpegel wird eine praktische Vorgangsweise, die keine Maßnahmen im Rahmen der hoheitlichen Vollziehung von den zuständigen Behörden bzw. deren Organen selbst notwendig macht, nahe liegend sein, – da es sich bei der erforderlichen Berechnung von Lärmpegelwerten um rein fachlich-technische Angelegenheiten handelt, die kein hoheitliches Handeln notwendig machen. So soll die jeweils wirtschaftlich sinnvollste Vorgangsweise für die Gewinnung der „Lärm-Rohdaten“ gewählt werden können. Die notwendigen Schritte wird jedes zuständige Ressort für sich in geeigneter Weise zu setzen haben, wobei im Verkehrsbereich die Infrastrukturbetreiber durch deren Aufsichtsbehörden bzw. Eigentümervertreter beauftragt werden könnten, entsprechende Lärmmess- und Berechnungsdaten an das Verkehrsministerium zu übermitteln, und im Umweltbereich (betreffend Lärmdaten zu Abfallanlagen und Zusammenführung aller Teil-Lärmkarten und strategischen Lärmkarten, Bereitstellung der Informationen zum Bundesumgebungslärm für die Öffentlichkeit) die Umweltbundesamt GesmbH im Rahmen

des Umweltkontrollgesetzes, BGBl. I Nr. 152/1998 idgF., herangezogen werden könnte (diese Vorgangsweise steht auch allen anderen Ressorts offen). Die Erledigung dieser (nicht hoheitlichen) Aufgaben wird den entsprechenden Sachaufwand nach sich ziehen.

Angelegenheiten der Landesgesetzgebung und Landesvollziehung sind nicht Gegenstand dieses Gesetzesvorhabens und werden nicht berührt. Es ist aber wünschenswert, dass eine in technischer Hinsicht abgestimmte Vorgangsweise dazu führt, dass letztlich strategische Lärmkarten des Bundes und jene der Länder (die etwa in Ballungsgebieten den Lärm von Landesstraßen entsprechend zu erfassen und zu dokumentieren haben werden) kompatibel sind und eine einheitliche Öffentlichkeitsinformation und Wahrnehmung der Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission ermöglicht wird. Auch Aktionspläne sollten zwischen Bund und Ländern abgestimmt werden können. Die Länder werden daher eingeladen, auch im Bereich der Landesumsetzung der Richtlinie 2002/49/EG die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten und die Überlegungen zu Aktionsplänen in einer Art und Weise zu regeln, die mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz kompatibel ist.

Die kompetenzrechtliche Situation in Bezug auf die Erlassung eines Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes stellt sich folgendermaßen dar:

Der Bundesgesetzgeber ist zur Erlassung eines Gesetzes, mit dem Maßnahmen zur Erhebung und Verminderung von Lärm aus verschiedenen Quellen, für die Bundesvorschriften bestehen, eingeführt werden, zuständig. Der vorliegende Entwurf für ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz stützt sich auf die entsprechenden kompetenzrechtlichen Grundlagen, insbesondere auf Art. 10 Abs. 8 bis 10 und 12 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie, Verkehrswesen, Bergwesen, Abfallwirtschaft hinsichtlich gefährlicher Abfälle).

Das primäre Ziel der mit Bundesgesetz für den Bereich des Bundes umzusetzenden Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S. 12, besteht darin (Art. 1 Abs. 1),

„ein gemeinsames Konzept festzulegen, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- a) *Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;*
- b) *Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;*
- c) *auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm 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.“*

Damit sind auch die für die kompetenzrechtliche Beurteilung maßgeblichen Richtlinieninhalte grob umschrieben.

Von den Legaldefinitionen des Art. 3 der Umgebungslärmrichtlinie erscheinen im gegebenen Zusammenhang bedeutsam:

„[Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck]

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

Die gegenständliche Richtlinie soll neben der Vorbeugung oder Minderung von schädlichen Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm gemäß Art. 1 Abs. 2 auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge und -infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstungen für die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen.

Die Umgebungslärmrichtlinie bezieht sich somit auf bestimmte Lärmquellen und normiert Maßnahmen zur Bekämpfung von Lärm, der für diese Sachgebiete (z.B. Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, Kraftfahrwesen, Straßenpolizei, Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie udgl.) typisch ist. Da somit für bestimmte Verwaltungsmaterien typische Gefahren bekämpft werden sollen, unterfallen auch die Maßnahmen der Lärmbekämpfung jenen Kompetenztatbeständen, denen die jeweiligen Verwaltungsmaterien zuzuordnen sind (VfSlg. 3650/1959; 7582/1975; 8035/1977).

Der Verfassungsgerichtshof hat bereits mehrfach ausgesprochen, dass Regelungen zum Schutz vor Lärm gemäß dem Adhäsionsprinzip der Hauptmaterie folgen: So legte er zB in seinem Erkenntnis VfSlg. 6262/1970 dar, dass die Erlassung von Gesetzen zur Verhinderung eines die öffentliche Ordnung störenden Baustellenlärms gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG in die Zuständigkeit der Länder falle, soweit es sich um Bauführungen handle, die von den Bauordnungen erfasst seien.

In seinem Erkenntnis VfSlg. 11493/1987 machte der Verfassungsgerichtshof weiters deutlich, dass der Umstand, dass die Belästigungen, deren Hintanhaltung ein zeitlich begrenztes Fahrverbot dienen sollte, durch den Straßenverkehr hervorgerufen werde, es erlaube, eine das Verkehrsgeschehen regelnde Norm auch dann als eine dem Kompetenztatbestand Straßenpolizei zugehörige Vorschrift anzusehen, wenn ihr Zweck nicht in der Wahrung der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs, sondern im Schutz der Bevölkerung vor Belästigungen durch Verkehrslärm liege. Dem Lärmschutz dienende Verkehrsbeschränkungen unterliegen somit – so der Verfassungsgerichtshof – dem Kompetenztatbestand „Straßenpolizei“.

Lärm muss daher als Querschnittsmaterie angesehen werden. Daraus folgt, dass der Bund Maßnahmen der Lärmabwehr im Hinblick auf jene Verwaltungsmaterien verfügen kann, für deren gesetzliche Regelung oder Vollziehung er nach der Kompetenzverteilung zuständig ist, während die Länder Maßnahmen im Hinblick auf die Verwaltungsmaterien treffen können, zu deren gesetzlicher Regelung oder Vollziehung sie nach der Kompetenzverteilung befugt sind.

Zur kompetenzrechtlichen Befugnis zur Erstellung von Aktionsplänen und Lärmkarten:

Vor Erlassung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes ist auch die Frage zu klären, wer kompetenzrechtlich befugt ist, Aktionspläne (federführend) zu erstellen und diese in weiterer Folge durchzuführen (wobei die Durchführung von Maßnahmen, die in Aktionsplänen angeführt sind, nicht Gegenstand dieses Bundesgesetzes sind, sondern sich nach den geltenden, einschlägigen Verwaltungsmaterien richten soll), da oftmals sektoren- und verkehrsträgerübergreifende Aktionsmaßnahmen (z. B.: Tempolimitierung (StVO) und Lärmschutzwände (Landesstraßengesetz)) geplant werden könnten. Damit in Zusammenhang steht auch die Frage, ob die Länder als Straßenerhalter (Ausnahme: Straßen der Kategorie A und S) für die Umsetzung von Aktionsplänen zuständig sind, oder der Bund (auf Grund der Kompetenz zur Regelung der StVO, KFG) oder beide Gebietskörperschaften.

Art. 8 der Umgebungslärmrichtlinie sieht Aktionspläne der Mitgliedstaaten vor, „mit denen ... *Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung,*“ für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen sowie für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern geregelt werden. Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Nach dem bereits eingangs zitierten Art. 1 Abs. 1 Buchst. c ist es ihr 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.

Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie gewährt Aufschlüsse über den rechtlichen Charakter von Aktionsplänen. Sie müssen bestimmte Angaben und Unterlagen enthalten, insbesondere die geplanten Maßnahmen. Ein Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren ist vorgesehen (Art. 8 Abs. 7). Der Aktionsplan stellt sich als Planungsinstrument ohne rechtlich bindende Wirkung dar. Er ist im System der österreichischen Bundesverfassung nicht als Verordnung einzustufen.

Wie oben unter I.3. und I.5 dargestellt, ist die Zuständigkeit zu Maßnahmen der Lärmbekämpfung abhängig von der Zurechnung des Lärms zu den verschiedenen Verwaltungsmaterien.

Wenn nun zur Verminderung des Lärms, dem Anwohner z.B. durch den Straßenverkehr ausgesetzt sind, unterschiedliche Maßnahmen in Betracht kommen, die kompetenzrechtlich unterschiedlich einzuordnen sind, z.B. straßenpolizeiliche (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrverbote) und straßenbauliche (Lärmschutzwände, Flüsterasphalt), und somit für diese Maßnahmen eine einheitliche Regelungskompetenz fehlt, so kann auch nicht der Bund oder ein Land eine gesetzliche Grundlage für einen kompetenzübergreifenden Aktionsplan schaffen.

Nach Art. 8 der Umgebungslärmrichtlinie sind strategische Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250 000/100 000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen zu erstellen. Sie sollen die Grundlagen der Aktionspläne bilden (Art. 1 Abs. 1 Buchst. c).

Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sind ohne weiteres materienspezifischen Lärmquellen zuzuordnen. Der Lärm in Ballungsräumen käme hingegen wohl grundsätzlich als eine allgemeine, d.h. nicht einer bestimmten Materie zuzuordnende Angelegenheit in Betracht. Allerdings scheint die Umgebungslärmrichtlinie keine „materienübergreifenden“ Lärmkarten im Sinne zu haben. Abschnitte 3 und 8 des Anhangs IV lauten:

„3. Strategische Lärmkarten für Ballungsräume weisen besonders Lärm aus folgenden Quellen aus:

- Straßenverkehr,*
- Eisenbahnverkehr,*
- Flughäfen,*
- Industriegelände, einschließlich Häfen.“*

„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.“

Wenn und insofern (bloß) materienspezifische Lärmkarten zu erstellen sind, verbleibt es bei der oben unter Art. I.3 dargestellten Kompetenzsituation, ohne dass die Bundeskompetenz für das Gesundheitswesen ins Spiel kommt.

Da die Richtlinie nicht vorgibt, welche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu treffen sind, kann im Beispielsfall Tempolimitierung/Lärmschutzwände keine eindeutige Zuweisung der Umsetzungszuständigkeit erfolgen. Vielmehr bleibt jede Gebietskörperschaft für die in ihren Kompetenzbereich fallenden Maßnahmen zuständig. Dem folgt auch der vorliegende Entwurf, indem er es offen lässt, welche konkreten Inhalte in Aktionspläne aufzunehmen sind – und wenn es keine sich gegenseitig ergänzenden Bundes- und Landesaktionspläne gibt, nur die Planung und (spätere) Durchführung von Maßnahmen im Aufgabenbereich des Bundes abdeckt (dies wird aber nicht ausschließen, dass in einem Bundesaktionsplan landesrechtliche Maßnahmen, die bereits bestehen oder beschlossen sind, als Referenz tatbestandsmäßig angeführt werden (etwa das Zitat der geltenden Flächenwidmung, etc.).

Eine gewisse Entscheidungsregel bezüglich einer bundesverfassungsrechtlichen Verpflichtung bei der Ergreifung von Maßnahmen kann auch aus der der Bundesverfassung innewohnenden Rücksichtnahmepflicht abgeleitet werden. Diese (VfSlg. 10292/1984)

„verbietet dem Gesetzgeber der einen Gebietskörperschaft, die vom Gesetzgeber der anderen Gebietskörperschaft wahrgenommenen Interessen zu negieren und dessen gesetzliche Regelungen damit zu unterlaufen. Diese Pflicht verhält ihn dazu, eine zu einem angemessenen Ausgleich führende Abwägung der eigenen Interessen mit jenen der anderen Gebietskörperschaft vorzunehmen und nur eine Regelung zu treffen, die zu einem solchen Interessenausgleich führt.“

Diese verfassungsrechtliche Rücksichtnahmepflicht ist in Bezug auf die Abstimmung der technischen Grundlagen der Erhebung und Bewertung von Umgebungslärm auch hier zur Richtschnur genommen worden und sollte – etwa auf der Grundlage der ÖAL-RL Nr. 36 Blatt 2 und der inhaltlichen Abstimmung der „Ballungsräume“ zwischen Bund und Ländern - einer technischen Kooperation zwischen Bund und Ländern bei den Maßnahmen in Verbindung mit Umgebungslärm im Bundes- und Landesbereich den Weg bereiten, insbesondere hinsichtlich der Vergleichbarkeit der strategischen Lärmkarten und der Akkordierung bei allfälligen Aktionsplänen.

nen, soweit zu solchen des Bundes auch aus dem Bereich der Landesvollziehung inhaltliche Beiträge geleistet werden und umgekehrt.

Kosten

Die Vollziehung des vorgeschlagenen Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes wird für den Bund mit entsprechenden Kosten verbunden sein. Da diese Maßnahmen jedoch auf eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung (im Wesentlichen die Richtlinie 2002/49/EG) zurückzuführen sind – und günstigere Alternativen derzeit nicht zur Verfügung stehen – sind diese Kosten in den Ansätzen der jeweils mit der Vollziehung beauftragten Bundesministerien zu veranschlagen und aus dem Bundesbudget zu bedecken, soweit keine Überwälzung auf die Betreiber der jeweiligen Lärm verursachenden Einrichtung durchgeführt wird (dies könnte der Bund als Eigentümer verschiedener Infrastruktureinrichtungen anordnen, für die Inpflichtnahme betroffener Anlagenbetreiber könnten die entsprechenden Materiengesetze um die Verpflichtung zur Erstellung der notwendigen Grundlagendaten zum Umgebungslärm erweitert werden).

Als reine Bundesregelung, die keine Vollzugs- und Überwachungsmaßnahmen in mittelbarer Bundesverwaltung vorsieht, entstehen durch dieses Bundesgesetz keine Kosten für die Länder. Für den Bund wird durch die Aufgabe, Lärmquellen zu lokalisieren, den dort verursachten Lärm zu messen oder zu berechnen, weiters strategische Lärmkarten zu erstellen, Aktionspläne auszuarbeiten, die Öffentlichkeit laufend zu informieren und die Berichtspflichten wahrzunehmen, sowohl ein entsprechender Personalaufwand, als auch ein entsprechender Sachaufwand verursacht. Ein Teil dieses Sachaufwandes entsteht aus der – nicht hoheitlichen – Aufgabe, die „Rohdaten“ für die strategischen Lärmkarten zu erstellen bzw. zuzukaufen (dieser Teil könnte durch Überwälzung reduziert werden). Außer auf den Bund könnten die Regelungen – lediglich mittelbar – dann Auswirkungen auf Unternehmen, die von den Maßnahmen betroffen sein könnten, haben (etwa Infrastrukturunternehmen im Verkehrswesen, bestimmte Bergbau, Industrie, Abfallanlagen in Ballungsräumen), wenn der Bund als Eigentümer Aufgaben überwälzt bzw. sich auf bestimmte Daten über Lärmverhältnisse durch Maßnahmen, die etwa im Rahmen von Betriebsanlagengenehmigungen gesetzt werden, Zugriff verschafft.

Eine Abschätzung der zu erwartenden Kosten für den Bund ergibt folgendes Bild:

Kostenrelevant sind primär die Aufgaben: „Lärmmessung bzw. Lärmberechnung“, „Erstellung von strategischen Lärmkarten“, „Erstellung von Aktionsplänen“ und „Öffentlichkeitsinformation“.

Die Kosten für die Lärmberechnung und Ausarbeitung von Lärmkarten für Ballungsräume können anhand von Kostenkalkulationen, die bei früher erstellten Lärmkarten explizit für die Lärmkartenerstellung angestellt worden sind und anhand vergleichbarer Arbeiten bestimmt werden. Die Kosten für Lärmkarten für „IPPC-Anlagen“ sind nur im Rahmen der Kosten für Ballungsräume relevant, da die entsprechenden Lärminformationen für „IPPC-Anlagen“ nur in Ballungsräumen zu berücksichtigen sind. Von den rund 400 „IPPC-Anlagen“ in Österreich befinden sich – unter Zugrundelegung der in Aussicht genommenen Festlegung der Ballungsräume – rund 50 Anlagen in den Ballungsräumen.

Unter Zugrundelegung dieser Vorbedingungen, Überlegungen und Abschätzungsparameter können die Kosten zusammengefasst wie folgt festgehalten werden:

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für Ballungsräume (einschließlich „IPPC-Anlagen“)

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für Ballungsräume Gesamtkosten von € 0,50 je Einwohner zur Grundlagenerarbeitung. In den zu berücksichtigenden Ballungsräumen Wien, Graz, Linz, Salzburg und Innsbruck leben ca. 3.140.000 Einwohner, sodass der Vollzug dieses Bundesgesetzes aus den vorgesehenen Maßnahmen in Ballungsräumen einmalige Kosten (Anlaufkosten) in der Höhe von € 1.570.000 verursacht. Diese Kosten werden sich auf die beiden Umsetzungsphasen (2008/2012) aufteilen.

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für Bundesstraßen (einschließlich Autobahnen)

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für Bundesstraßen Gesamtkosten von € 650 je Streckenkilometer zur Grundlagenerarbeitung.

In der ersten Phase sind die Grundlagen für 1300 Kilometer Bundesstraßen A und S einmalig zu erarbeiten, wodurch Kosten in der Höhe € 845.000 anfallen. In der zweiten Phase sind weitere 600 Kilometer an Bundesstraßen A und S zu berücksichtigen (zusätzlich € 390.000). Insgesamt sind die einmaligen Kosten im Bereich Straße somit mit € 1.235.000 zu veranschlagen.

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für Eisenbahnstrecken

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für das Schienennetz Gesamtkosten von € 900 je Streckenkilometer zur Grundlagenerarbeitung.

In der ersten Phase sind die Grundlagen für 700 Kilometer Schienennetz einmalig zu erarbeiten, wodurch Kosten in der Höhe € 630.000 anfallen. In der zweiten Phase sind weitere 1700 Kilometer Schienennetz zu berücksichtigen (zusätzlich € 1.530.000). Insgesamt sind die einmaligen Kosten im Bereich Eisenbahn somit mit € 2.160.000 zu veranschlagen.

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für den Flugverkehr

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für den Umgebungslärm im Bereich von Flughäfen Gesamtkosten von € 50.000 für je 5 österreichische Flughäfen sowie € 250.000 für den Flughafen Wien-Schwechat zur Grundlagenerarbeitung für die Flughäfen. Insgesamt sind die einmaligen Kosten im Bereich Flugverkehr somit mit € 500.000 zu veranschlagen.

Die Kosten der allfälligen Umsetzung von Maßnahmen, die in Aktionsplänen enthalten sein werden, sind hier nicht berücksichtigt, da diese Maßnahmen nicht gemäß dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz zu setzen sein werden, sondern nach den einschlägigen besonderen Verwaltungsvorschriften (etwa StVO, Luftfahrtgesetz, GewO 1994, etc.)

Kosten aus der Datenaufbereitung und Erstellung der Informationstechnik

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für die Datenaufbereitung, die Erstellung und das Design der Informationsplattformen Kosten in der Höhe von rund 5 % der Datenerhebungskosten, somit einmalig € 300.000.

Gesamter einmaliger Aufwand

Insgesamt ergeben sich daher anfängliche Vollzugskosten (2005 bis 2012) von € 11.185.000 (jährlicher Durchschnitt: € 1.398.125) aus der Lärmmessung und Berechnung, der Erstellung von strategischen Lärmkarten, und der entsprechenden Modelle, aus der elektronischen Datenaufbereitung und der Erstellung der Module für die Information der Öffentlichkeit und unter Berücksichtigung der Personalkosten für die Jahre 2005 bis 2012.

Laufender jährlicher Folgeaufwand (Sachaufwand)

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für laufende Wartung und Aktualisierung der den Umgebungslärm betreffenden Informationsinstrumente jährliche Kosten in der Höhe von rund 10 % der Datenerhebungskosten, somit jährlich € 600.000.

Personalaufwand

Zusätzlich zum Sachaufwand ist der Personalaufwand zu berücksichtigen, der notwendig sein wird, um die Vollziehung eines Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes gewährleisten zu können. Es ist davon auszugehen, dass im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits jetzt teilweise die Kapazitäten vorhanden sind, bei den verkehrsplanerischen und bei den steuernden Maßnahmen auch Lärm Aspekte zu berücksichtigen und die Zusammenführung der (extern beschafften) Grundlagendaten durch einen zusätzlichen Bediensteten (eine zusätzliche Bedienstete) erreicht werden kann. Eine ähnliche Situation ist auch im Bereich Anlagen im Verantwortungsbereich des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit vorzufinden. Auch im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sollte der Personalaufwand in diesen engen Grenzen gehalten werden können, da die technischen Aufgaben großteils bereits im Sachaufwand berücksichtigt sind und der Koordinationsaufwand durch einen zusätzlichen Mitarbeiter (eine zusätzliche Mitarbeiterin) bewältigbar erscheint (rund € 240.000 jährlich).

Gesamtaufwand

Somit ergibt sich insgesamt die folgende Kostenabschätzung:

Einmalige Kosten (Sach- und Personalaufwand): rund € 11.185.000 (jährlicher Durchschnitt: € 1.398.125), insgesamt aufzubringen in den Jahren 2005 bis 2012;

Laufende jährliche Kosten aus dem Personal- und Sachaufwand, beginnend mit dem Jahr 2013: rund € 840.000.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich sind dadurch nicht zu erwarten, da diese Kosten keinen komparativen Nachteil gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten darstellen, da die Umgebungslärmrichtlinie von allen Mitgliedstaaten umzusetzen ist. Langfristig sollte die

Umsetzung als sinnvolle Investition in objektive Planungs- und Entscheidungsgrundlagen positive volkswirtschaftliche Auswirkungen zeitigen.

Verfahren

Es sind keine Besonderheiten im Rechtssetzungsverfahren zu berücksichtigen. Als Umsetzungsmaßnahme ist dieses Bundesgesetz der Europäischen Kommission nicht vorab, sondern nach erfolgtem Inkrafttreten zu notifizieren.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1:

Die Zielbestimmung ist inhaltlich weitgehend und im Wortlaut teilweise identisch mit der Umgebungslärmrichtlinie. Es sollen Maßnahmen durchgeführt werden, die mittel- und langfristig lästige Lärmwirkungen eindämmen. Gesundheitlich bedenklichen Lärmemissionen wäre – in Anwendung der einschlägigen besonderen Verwaltungsvorschriften – sofort entgegenzutreten, wenn solche in Vollziehung dieses Bundesgesetzes zum Vorschein kommen.

Die mit dem vorliegenden Entwurf einzuführenden Maßnahmen stellen sich in erster Linie als Erhebungs-, Bewertungs- und Planungsmaßnahmen dar, die durch die vorgesehene Information und Beteiligung der Öffentlichkeit abgerundet werden. Durchführungsmaßnahmen zur effektiven Lärmverminderung sind im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bundesgesetz nur mittelbar über die „Aktionspläne“ im Sinne des § 7 angesprochen und jeweils auf Grund der einschlägigen besonderen Verwaltungsvorschriften zu vollziehen. Auch die (mit Verordnung) festzulegenden Pegelwerte (Indizes, Schwellwerte, Grenzwerte), ab denen der Umgebungslärm zu erfassen ist, sind keine „Grenzwerte“ im klassischen Sinn, deren Überschreitung unmittelbare Rechtsfolgen auslöst, sondern so genannte „Schwellwerte“, die von planerischem Interesse sind (solange nicht eine Intensität erreicht wird, die gesundheitlich bedenklich sein könnte).

Das gegenständliche Bundesgesetz hat somit die in § 1 näher beschriebene Zielsetzung, in erster Linie aussagekräftige Planungsgrundlagen für die Beurteilung des von bestimmten Lärmquellen ausgehenden Lärms zu gewinnen, diese Daten der Öffentlichkeit (und der Europäischen Kommission) zugänglich zu machen, und auf der Grundlage dieser Daten „Maßnahmenpakete“ zu planen, um allfällige hohe Lärmbelastungen zu reduzieren bzw. um ruhige Gebiete auch weiterhin ruhig zu erhalten.

Zu § 2:

Der Geltungsbereich des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (LärmG-Bund) muss sich auf Verwaltungsmaterien beschränken, in denen der Bund zur Erlassung von Gesetzen zuständig ist, da Lärm als so genannte „Querschnittsmaterie“ nur soweit Gegenstand bundesgesetzlicher Regelungen sein darf, als diese in Zusammenhang mit anderen bundesgesetzlich geregelten Materien stehen bzw. der Lärm von Verursachern ausgeht, die einer mit bundesrechtlichen Schutzvorschriften versehenen Tätigkeit nachgehen. In Anknüpfung an die Zuständigkeiten des Bundes in den Bereichen (Art. 10 Abs. 8 bis 10 und 12 B-VG) „Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“, „Verkehrswesen“, „Bergwesen“ und „Abfallwirtschaft hinsichtlich gefährlicher Abfälle“ sind die folgenden „Lärmverursacher“:

- Tätigkeiten in Zusammenhang mit Verkehr auf Bundesstraßen entlang von Bundesstraßen der Kategorien A und S,
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entlang des Bahnnetzes,
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Flugverkehr im Bereich von Flughäfen im Sinne des § 64 Luftfahrtgesetz und
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Betreiben bestimmter Anlagen (so genannter „IPPC-Anlagen“ im Sinne des Anhanges I der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, ABl. Nr. L 257 vom 10.10.1996 S. 26) in Ballungsräumen

von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes als Kernbereich der kompetenzrechtlichen Grundlagen des Bundes erfasst.

Das heißt, die vorgesehenen Lärmerhebungen und planerischen Maßnahmen bis hin zu den Aktionsplänen vorzusehenden beabsichtigten Maßnahmen beziehen sich immer nur auf die aufgezählten Lärmquellen und Ballungsräume und hinsichtlich der Darstellung der Lärmpegelsituation auf die Umgebungszonen, in denen der Lärm aus den genannten Quellen einen bestimmten Schwellwert erreicht bzw. auf ruhige Gebiete insoweit, als für diese Planungen erstellt werden sollten, die zur Erhaltung der Ruhe dienen.

Zu § 3:

In § 3 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes sind die für dieses Bundesgesetz einschlägigen Begriffsbestimmungen verbal beschrieben, wobei – teilweise – deren weitere technisch-fachliche Festlegung in den Ausführungsvorschriften zu diesem Bundesgesetz (die gemäß § 11 erlassen werden sollen und im Wesentlichen eine an die österreichischen Anforderungen angepasste Wiedergabe der technischen Anhänge der Richtlinie 2002/49/EG darstellen werden) zu erfolgen haben wird.

Als „Umgebungslärm“ wird jener Lärm definiert, der von den oben angeführten Lärmquellen ausgeht (Bundesstraßen A und S, Bahn, Flugverkehr, Industrielärm aus größeren Anlagen in Ballungsräumen), Lärm aus anderen Quellen – etwa laute Musik aus Wohnungen, Lärm von Veranstaltungen und Konzerten im Freien, aber auch Lärm vom Verkehr auf Landesstraßen fallen weder in die Definition des Umgebungslärms im Sinne dieses Bundesgesetzes noch in den Geltungsbereich dieser Vorschriften.

Die Definition der „Lärmindizes“ beschreibt gemittelte Lärmpegel (Schallpegel) in Dezibel über bestimmte Zeitabschnitte. Wie von der umzusetzenden Richtlinie sinngemäß vorgegeben, gibt es einen umfassenden Lärmindex für einen Zeitabschnitt von 24 Stunden und dazu eigene Lärmindizes für Tag, Abend und Nacht, wobei der Schwellwert für den Abend um 5 Dezibel und der Schwellwert für die Nacht um 10 Dezibel unter dem Tageswert liegen soll. Neu für Österreich ist damit die Einführung eines Abendzeitraumes bei der Lärmpegelerfassung. Betreffend die Festlegung des Abendzeitraums sprachen sich auch die Bundesländer mehrheitlich für den Zeitraum von 19.00 bis 22.00 Uhr aus, ein angemessener Zeitabschnitt, der durchaus auch im allgemeinen Verständnis als Abend aufgefasst wird.

Die Aufgabe „Ballungsräume“ (§ 3 Abs. 4) zu definieren, ergibt sich aus der umzusetzenden Richtlinie 2002/49/EG. Diese Bezeichnung wird lediglich zur Umschreibung von bestimmten geschlossen besiedelten Gebieten mit einer – von den Mitgliedstaaten näher festzulegenden – Bevölkerungsdichte pro Quadratkilometer für Zwecke der Erhebung und (kartographischen) Darstellung des vom Geltungsbereich dieses Gesetzes erfassten Lärm in diesen Gebieten verwendet. Diese Definition steht in keinerlei anderem Zusammenhang, insbesondere auch nicht etwa mit Gesichtspunkten der Raumordnung oder Planung, der städtischen Entwicklung (ein solcher Zusammenhang ist schon wegen der dafür nicht gegebenen Zuständigkeit des Bundes ausgeschlossen).

Die ganz genaue, gebiets- und flächenmäßig auf Karten dargestellte Festlegung der „Lärm-Ballungsräume“ gemäß diesem Bundesgesetz soll auf der Grundlage der in der Definition in § 3 Abs. 4 enthaltenen Kriterien mit Verordnung gemäß § 11 durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit erfolgen. Dabei wird auch eine weitestgehende inhaltliche Abstimmung mit den Kriterien, die die Länder für ihren Bereich zur näheren Beschreibung der „Ballungsräume“ heranziehen, vorteilhaft sein.

Die restlichen Definitionen beziehen sich zum Großteil auf die zu erfassenden Verkehrswege, wobei von den Straßen nur Bundesstraßen der Kategorien A und S (einschließlich Autobahnen) erfasst werden, das Schienennetz insgesamt, beim Flugverkehr wird der Lärm nur in der Umgebung von Flughäfen im Sinne des § 64 Luftfahrtgesetz berücksichtigt (dies sind alle Flughäfen für internationalen Flugverkehr, keine rein innerösterreichischen Flugfelder), und der Lärm nur von bestimmten – größeren – Anlagen (so genannten „IPPC-Anlagen“) und für diese sind nur dann Lärmbewertungen und Dokumentations- bzw. Planungsaktivitäten vorgesehen, wenn sich die Anlagen in Ballungsräumen befinden.

Der Ausdruck „Gelände für industrielle Tätigkeiten“ wurde aus Art. 3 lit. a der Richtlinie 2002/49/EG übernommen und bezeichnet dort bestimmte Anlagen bzw. Anlagenteile (im Sinne der GewO 1994 und anderer österreichischer Materiengesetze mit anlagenspezifischem Inhalt, wie etwa das Mineralrohstoffgesetz) sowie die in solchen Anlagen ausgeführten Tätigkeiten, soweit sie von der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung („IPPC-Richtlinie“) erfasst werden. Damit fallen – von den zahlreichen Gewerbe- und Industriebetrieben in Österreich – nur die so genannten „IPPC-Anlagen“ (ca. 400 Anlagen in ganz Österreich) unter den Geltungsbereich des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes, für die Lärmerhebung und alle weiteren Maßnahmen wird aber – EU-konform – zusätzlich vorausgesetzt, dass eine „IPPC-Anlage“ sich in einem Ballungsraum befindet. Dies führt dazu, dass bei der Durchführung dieses Bundesgesetzes die Lärmsituation

nur hinsichtlich weniger Anlagen (ca. 50 „IPPC-Anlagen“ befinden sich in Ballungsräumen) berücksichtigt werden wird. Angesprochen werden diese Anlagen im vorliegenden Gesetzentwurf nicht als „IPPC-Anlagen“, sondern unter Bezugnahme auf die jeweils einschlägigen Materien-gesetze, nämlich GewO 1994, Mineralrohstoffgesetz, Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen sowie Abfallwirtschaftsgesetz 2002.

Der ebenfalls in § 3 des vorliegenden Entwurfes definierte Begriff der „strategischen Lärmkarte“ wird für eine (nach diesem Bundesgesetz) zu erstellende kartographische Darstellung des Lärms in der Umgebung der erfassten Lärmquellen unter Berücksichtigung der zu errechnen-den (zu messenden) Lärmausbreitung und unter Darstellung der in den jeweiligen Zonen auftre-tenden Schallpegel (in Dezibel) verwendet. Vorgesehen ist, dass es jeweils eine solche strate-gische Lärmkarte für

1. den (Bundes-)Straßenlärm,
2. den Eisenbahnlärm,
3. den Lärm in der Umgebung von Flughäfen
4. den Lärm in der Umgebung der „IPPC-Anlagen“

und schließlich neben diesen vier strategischen Lärmkarten weitere strategische Lärmkarten für die Ballungsräumen geben wird.

In Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG ist in § 3 Abs. 10 dieses Gesetzesentwurfs auch der Begriff „Grenzwert“, wie er im gegenständlichen Zusammenhang gemeint ist, definiert. Der Beg-riffsinhalt erfasst hier (umsetzungsbedingt) nur einen kleinen Teil des Spektrums der Vorstel-lungen, die man allgemein mit dem Wort „Grenzwert“ verbindet. Grenzwerte im Sinne des Bun-des-Umgebungslärmschutzgesetzes sind eigentlich bestimmte als Ziel- bzw. Planungswerte heranzuziehende Werte für die Lärmindizes, gestaffelt nach festgelegten Tagesabschnitten (24-Stunden-Index, Tag-, Abend- und Nachtindex), bei deren Überschreitung von der zuständigen Behörde die entsprechenden planerischen Initiativen einzuleiten sind, um – mittelfristig - eine Absenkung der tatsächlichen Indexwerte unter den jeweiligen „Grenzwert“ herbeizuführen. Nach dem System der Richtlinie 2002/49/EG sollen diese Maßnahmen dann Teil eines so ge-nannten „Aktionsplanes“ sein, der in angemessener Zeit realisiert werden soll. Da es sich somit eigentlich um Kennzahlen für Planungsmaßnahmen handelt, sind diese Grenzwerte nicht mit einer Verpflichtung zur Einhaltung (an die Lärmverursacher) versehen und folglich auch nicht sanktionsbewehrt. Im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz wird daher auch der (zutreffende) Ausdruck „Schwellwert für die Aktionsplanung“ verwendet, der denselben Begriffsinhalt hat wie der Ausdruck „Grenzwert“.

Eine genaue Festlegung dieser Grenzwerte bzw. Schwellwerte im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz selbst ist nicht vorgesehen, da diese Grenzwerte (Schwellwerte) als vom Stand der Technik abhängige Bewertungsgrößen langfristig variabel sind und mit Ver-ordnung (durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirt-schaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie so-wie mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit gemäß § 11) jeweils den aktuellen Gege-benheiten entsprechend festgelegt werden sollen.

„Aktionspläne“ im Sinne des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes sind Programme ohne rechtlich bindenden Charakter, die in der Verantwortung der für die Dokumentation zu den je-weiligen Lärmquellen gemäß diesem Bundesgesetz zuständigen Behörden nach näher festge-legten Anforderungen (z. B. in Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG) für alle Gebiete, für die in den strategischen Lärmkarten eine relevante Lärmbelastung (etwa ab 45 Dezibel im Nachtin-dex) ausgewiesen ist, zu erstellen sein werden. Obwohl diese Aktionspläne selbst keinen ver-bindlichen Charakter haben werden, ist davon auszugehen, dass sich die für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes zuständigen Behörden mit der Erarbeitung der entsprechenden Akti-onspläne selbst im Einzelfall konkret darauf festlegen können, wann und wie sie die geplanten Aktionen konkret in Angriff nehmen und dabei auf die Schutzziele dieses Bundesgesetzes Be-dacht nehmen.

„Umweltstellen“ sind deshalb definiert worden, weil diesen bei einer allenfalls für einzelne Akti-onspläne erforderlichen Umweltprüfung gemäß den §§ 8 und 9 ein Anhörungsrecht zusteht.

Zu § 4:

In § 4 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes wird durch eine Referenz auf die einschlä-gigen Anhänge der umzusetzenden Richtlinie 2002/49/EG bzw. auf die präziseren – zukünftigen - Durchführungsvorschriften (die kurz nach dem In-Kraft-Treten des Bundes-

Umgebungslärmschutzgesetzes mit Verordnung gemäß § 11 erlassen werden sollen) an die technischen Eckpunkte für die Erhebung der tatsächlich auftretenden Lärmpegel, gemittelt zu den entsprechenden Lärmindizes, angeknüpft. Da die Richtlinie 2002/49/EG für die Methoden zur Lärmmessung und Berechnung mehrere Alternativen erwähnt, soll auch in Österreich eine gewisse Wahlfreiheit in der Methodik der Lärmmessung bzw. Lärmberechnung beibehalten werden, solange nicht durch die Europäische Gemeinschaft ein vollständig harmonisiertes Procedere vorgegeben wird (siehe dazu näher in den Ausführungen zu § 11). In § 4 ist darüber hinaus nur klargestellt, dass die nach den – unter Vorsehung von Wahlmöglichkeiten verbindlichen – technischen Vorgaben dieses Bundesgesetzes ermittelten Lärmindizes die maßgeblichen Grundlagen für die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten und die Durchführung der Aktionsplanung zu bilden haben werden.

Zu § 5:

Im Hinblick auf die mit dem Bundes-Umgebundeslärmschutzgesetz verfolgte Zielsetzung, systematisch die von den in den Geltungsbereich dieses Gesetzes fallenden Lärmquellen ausgehenden Belastungen zu erfassen und zu dokumentieren (einschließlich der Einräumung des Informationszuganges der allgemeinen Öffentlichkeit zu dieser Dokumentation) sowie darauf aufbauend zweckmäßige Maßnahmen zu planen, ist in § 5 als erster Schritt vorgesehen, zur Herstellung der rechtlichen und technischen Datengrundlagen eine Zusammenführung der zu erfassenden Lärmquellen durchzuführen. Auf der Grundlage der bestehenden Aufgabenverteilung innerhalb der Bundesministerien soll aus den jeweiligen Bereichen die Festlegung und kartographische Darstellung der erfassten Lärmquellen kommen. Dies bedeutet, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Karte(n) zur Verfügung zu stellen haben wird (für die Zusammenfassung durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, zur Erfüllung der Berichtspflichten an die europäische Kommission und zur Ermöglichung der öffentlichen Information über das Internet), in denen die Bundesstraßen A und S einschließlich der Autobahnen, die Eisenbahnstrecken sowie die Flughäfen eingezeichnet sind. Auf der identischen Kartenbasis wird der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit eine Teilkarte zur Verfügung stellen, in der die Standorte aller jener „IPPC-Anlagen“ eingezeichnet sind, die gemäß den Materiengesetzen, für die als oberste Behörde der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit zuständig ist, betrieben werden (hier kommen Anlagen im Sinne der GewO 1994, im Sinne des Mineralrohstoffgesetzes und im Sinne des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen in Betracht) und sich in Ballungsräumen befinden. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wird diese Teilkarte um die „IPPC-Anlagen“ ergänzen, die nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 genehmigt sind oder die Karte für die Gelände für industrielle Tätigkeiten in Ballungsräumen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit gemeinsam erstellen.

Für Ballungsräume sind die Details (Verkehrswege, Anlagenstandorte) auf der Grundlage der von den Fachministern zur Verfügung gestellten Daten vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soweit zusammenzuführen, als dies technisch tunlich ist. Dies wird keine „Addition“ der Lärmpegel der verschiedenen Quellen in sich überschneidenden Zonen beinhalten, da dies zu keiner Darstellung, die der Wirklichkeit der Wahrnehmung der Gesamtlärmbelastung entsprechen würde, führen könnte.

Die gesamte Grundlagenerstellung kann gemäß § 5 Abs. 8 auch einem Dienstleistungsanbieter, insbesondere der Umweltbundesamt GmbH nach dem Umweltkontrollgesetz übertragen werden. Jedenfalls ist eine einheitliche Vorgangsweise notwendig, da die Informationen aus den jeweiligen Ressortbereich zusammengeführt und u.a. für die Information der Öffentlichkeit gesammelt aufbereitet werden müssen.

Zu § 6:

Analog zu der Aufgabenverteilung für die Erhebung und Dokumentation der Quellen des Umgebungslärmes im Sinne der Definitionen und des Geltungsbereiches des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes soll auch die Weiterführung der Grundlagenarbeit im Hinblick auf die Erstellung der strategischen Lärmkarten erfolgen. Aus dem Verkehrsbereich sind drei strategische Lärmkarten für die Verkehrswege notwendig – eine mit den Lärmabbildungen entlang der Bundesstraßen A und S (einschließlich Autobahnen), eine für das österreichische Schienennetz und eine mit der Darstellung der Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen. Zusätzlich sind die entsprechenden kartographisch umgesetzten Darstellungen der Lärmpegel und der –ausbreitung in der Umgebung der genannten Verkehrswege in den Ballungsräumen im Verantwortungsbereich des Verkehrsressorts zu erstellen und zu übermitteln.

Für den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ist die Aufgabe verankert, einen Teil einer strategischen Lärmkarte, in der die auf den Anlagenbetrieb zurückzuführende Lärmsituation in der Umgebung von „IPPC-Anlagen“, die Anlagen im Sinne der GewO 1994, im Sinne des Mineralrohstoffgesetzes und im Sinne des Luftreinhaltegesetzes für Kesselanlagen sind und sich in Ballungsräumen befinden, zu erheben, darzustellen und zur gemeinsamen Nutzung und Veröffentlichung zu übermitteln. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wird diesen Teil einer strategischen Lärmkarte um die Lärmsituation in der Umgebung von jenen „IPPC-Anlagen“, die nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 genehmigt sind und sich in Ballungsräumen befinden, ergänzen oder die strategische Lärmkarte für die Gelände für industrielle Tätigkeiten mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit gemeinsam erstellen.

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten für die Ballungsräume wird die Zusammenarbeit der betroffenen Ministerien (Art. 22 B-VG) zweckmäßig sein oder die gemeinsame Beauftragung eines Dienstleistungsanbieters in Frage kommen.

Zu § 7:

Auch die „Aktionspläne“ sollen – soweit eine Zuordenbarkeit der ressortmäßigen Verantwortlichkeit gemäß den bestehenden Materiengesetzen (StVO, KFG, Eisenbahngesetz, Luftfahrtgesetz, GewO 1994, MinRoG, LRG-K, AWG 2002) gegeben ist, im jeweiligen Verantwortungsbereich erarbeitet und letztendlich durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soweit zusammengeführt werden, dass sie in einer einheitlichen Art und Weise der Europäischen Kommission übermittelt werden können und der allgemeinen Öffentlichkeit die Informationen auch praktisch zur Verfügung stehen.

Inhaltlich sind die Aktionspläne von allen Verantwortlichen nach den – allerdings nicht sehr konkreten - Vorgaben des Anhanges V der Richtlinie 2002/49/EG zu erstellen, wobei die Erlassung einer näheren Festlegung hierzu mit Verordnung gemäß § 11 geplant ist.

Zeigen die strategischen Lärmkarten Schallpegel, die über den Schwellwerten liegen, müssen die entsprechenden Aktionspläne gemäß § 7 Abs. 7 geeignete Maßnahmen zur Erreichung von Lärminderungen vorsehen.

Da Aktionspläne auch die Maßnahmen enthalten sollen, die gegebenenfalls zur Aufrechterhaltung ausreichend ruhiger Gebiete in der Umgebung von Lärmquellen im Sinne dieses Bundesgesetzes notwendig sind (z.B. Maßnahmen zur Sicherstellung, dass es zu keiner Erhöhung der Verkehrsfrequenz kommt), sind - EU-konform – Aktionspläne für sämtliche Lärmquellen, die in den strategischen Lärmkarten angeführt sind, zu erstellen.

Rechtlich gesehen sind die Aktionspläne als Programme einzustufen, die die zukünftige Arbeit bestimmter Behörden oder auch privater Initiativen beschreibend darstellen sollen, dabei aber weder als Verordnung erlassen werden, noch subjektive Rechte für Dritte zu begründen geeignet sind. Eine Bindungswirkung werden sie nur im Sinne einer Selbstbindung der Stelle, die für den jeweiligen Inhalt eines Aktionsplanes verantwortlich zeichnet, ihre eigenen Pläne auch konkret umzusetzen, entfalten. Es spricht daher auch nichts gegen eine – denkbare – gemeinsame Vorgangsweise von Bund und Ländern, etwa bei der Verfassung von Aktionsplänen für Ballungsräume. Auch der wechselseitigen tatbestandsmäßigen Anführung von Maßnahmen, die eine andere Gebietskörperschaft (nach den dafür einschlägigen Bestimmungen) bereits rechtsverbindlich festgelegt hat (insbesondere im Bereich Raumordnung, Trassierung von Straßen und Bahnstrecken, etc.) stehen keine kompetenzrechtlichen Bedenken entgegen, wenn man den - rechtlich gesehen - rein deskriptiven Charakter der Aktionspläne zu Grunde legt.

Zu den §§ 8 und 9:

Die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 v. 21.7.2001 S. 30, ist durch entsprechende Umsetzungsmaßnahmen dann national anwendbar zu machen, wenn die in Art. 2 und 3 der genannten Richtlinie angeführten Kriterien erfüllt sind. Dabei ist nicht darauf abzustellen, ob ein konkretes Projekt geplant wird, sondern darauf, ob ein „Rahmen“ für ein Projekt mit eventuellen Umweltauswirkungen gesetzt wird. Das „Setzen“ eines derartigen Rahmens ist als die direkte oder indirekte Schaffung von Voraussetzungen für ein Projekt mit möglichen Umweltauswirkungen im Sinne des UVP-Gesetzes zu sehen.

Die strategische Umweltprüfung, die in den §§ 8 und 9 vorgesehen ist, ist eine umfassende Prüfung mit Öffentlichkeitsbeteiligung, in der sämtliche Umweltaspekte eines Planungsrahmens betrachtet werden sollen und die andere, meist sektoral ausgerichtete Prüfungen ergänzen soll.

Da Aktionspläne unter Umständen einen – wenn auch sehr allgemeinen und rechtlich nicht bindenden - Rahmen zu bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung bzw. Aufrechterhaltung ruhiger Zonen zum Gegenstand haben könnten, der gleichzeitig auch als Rahmen für Projekte mit Umweltauswirkungen betrachtet werden könnte, kann in Einzelfällen damit auch die Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung für diesen „Planungsrahmen“ aus der genannten Richtlinie (2001/42/EG) abgeleitet werden. Für diese Fälle ist vorgesehen, die entsprechenden Verfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit, Anhörung der Umweltstellen gemäß § 3 Abs. 12 und bei möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen unter Einbindung der Behörden der möglicherweise betroffenen Nachbarstaaten, durchzuführen.

Damit wird den Vorgaben der genannten Richtlinie im Hinblick auf strategische Umweltprüfungen und frühzeitige Einbindung von Umweltstellen (Umweltbehörden), im Sinne von frühzeitiger Integration von Umweltaspekten und entsprechender Planinhalte in Rahmenplanungen Rechnung getragen.

Zu § 10:

Die Richtlinie 2002/49/EG sieht in Artikel 9 vor, dass die Öffentlichkeit über die strategischen Lärmkarten und die Aktionspläne informiert werden muss, dass dabei die verfügbaren Informationstechnologien zu nutzen sind und dass die Information deutlich, verständlich und (leicht) zugänglich sein muss. Die wichtigsten Punkte sollten zusammengefasst dargestellt werden.

Um eine gesetzliche Grundlage dafür zu schaffen, diesem Auftrag der Gemeinschaft nachkommen zu können, ist in § 10 des vorliegenden Entwurfes für ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz vorgesehen, dass die entsprechenden Informationen vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (wo die Teil-Informationen zusammenfließen sollen) entsprechend aufbereitet, mit Zusammenfassungen und eventuell notwendigen Erklärungen versehen bereitgehalten und nach Möglichkeit (auf Anfrage) elektronisch verteilt werden. Es wird davon auszugehen sein, dass sich der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft zur Erfüllung dieser gesetzlichen Verpflichtung einer technisch versierten Stelle, wie etwa der Umweltbundesamt GmbH bedienen wird und dafür sorgen wird, dass die entsprechenden Informationen laufend im Internet aufgesucht werden können und (auszugsweise) elektronisch übermittelbar sind.

Zusätzlich ist in § 10 vorgesehen, dass alle für Bereiche des Bundes-Umgebungslärms zuständigen Ressorts die in ihren jeweiligen Aufgabenbereichen auszuarbeitenden Aktionspläne samt den zugehörigen strategischen Lärmkarten im Entwurfstadium (des jeweiligen Aktionsplanes) öffentlich auflegen und zugänglich machen, Stellungnahmen dazu entgegennehmen und zusammenfassend würdigen (diese Verpflichtungen stehen gegebenenfalls auch in Zusammenhang mit der strategischen Umweltprüfung).

Auch die Verpflichtungen zur umgebungslärmbezogenen Information der Europäischen Kommission, die in Art. 4 Abs. 2, Art. 5 Abs. 4, Art. 7 und 8 der Richtlinie 2002/49/EG festgelegt sind, finden in § 10 des vorliegenden Entwurfes Berücksichtigung, indem der gesetzliche Auftrag an die Vollziehung verankert wird, die entsprechenden Informationen zu den vorgesehenen Zeitpunkten an die Europäische Kommission zu übermitteln.

Zu § 11:

In § 11 ist eine ausdrückliche Ermächtigung dafür vorgesehen, bestimmte Regelungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes mit Verordnung näher auszuführen. Den Handlungsspielraum für eine derartige Verordnung sollen einerseits die Schutzziele des gegenständlichen Gesetzes (Vorarbeiten zur Vermeidung von Lärmbelastungen und Verhinderung von die Gesundheit beeinträchtigenden Umgebungslärmbelastungen, Erhaltung ruhiger Gebiete), andererseits diejenigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes darstellen, deren Umsetzung das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz dient – also insbesondere die detaillierteren Festlegungen, die in den Anhängen der Richtlinie 2002/49/EG enthalten sind. Zudem ist vorgesehen, dass Verordnungen gemäß § 11 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit erlassen werden.

Inhaltlich sollen mit Verordnung gemäß § 11 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz die näheren Regelungen zur Bestimmung und zu Bewertungsmethoden von Lärmindizes, zur Bestimmung der (verwaltungsrechtlich relevanten) Wirkungen von Umgebungslärmbelastungen, zur näheren Erklärung der Vorgangsweise bei der Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten und von Aktionsplänen und bei der Erhebung von allfälligen Umweltauswirkungen von geplanten Maßnah-

men, die Inhalte und Formate von zu erstellenden und zu übermittelnden Umgebungslärmdokumentationen sowie die genauen räumlichen Festlegungen von „Bundes-Umgebungslärmballungsräumen“ und die Anforderungen an bestimmte Dokumentationen (Formate) erlassen werden.

Dementsprechend ist geplant, gemäß § 11 Bestimmungen zu verordnen, die – beispielsweise – den folgenden Inhalt haben könnten und wie nachfolgend beschrieben erläutert werden können:

„Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Festlegung von Lärmindizes, von Bewertungsmethoden und von Mindestanforderungen für die Ausarbeitung von strategischen Lärmarten sowie über die nähere Bestimmung von Kriterien für die Prüfung von Aktionsplänen, die Inhalte von Umweltberichten und die räumliche Festlegung von Ballungsräumen

Gemäß § 11 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes, BGBl. I Nr. XXX/2005, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit verordnet:

Die in den Anhängen I-VI der Richtlinie 2002/49/EG festgelegten Lärmindizes und die Methoden zur Bestimmung dieser Werte gelten hiermit als gemäß § 11 dieses Bundesgesetzes verordnet und sind für die Lärmbewertung in Österreich, einschließlich der eingearbeiteten genaueren Festlegungen verbindlich anzuwenden. Diese angepassten Anhänge lauten wie folgt:

Anhang I

Lärmindizes

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

L_{day} (Taglärmindez) 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;

$L_{evening}$ (Abendlärmindez) 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} (Nachtlärmindez) 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.

Hierbei gilt:

- Es gelten nachfolgende Zeiten:
Tag 06:00 – 19:00 Uhr,
Abend 19:00 – 22:00 Uhr und
Nacht 22:00 – 06:00 Uhr Ortszeit.
- in Jahr ist das für die Lärmemission ausschlaggebende durchschnittliche Jahr;
- für alle Lärmquellen ist die Korrektur für die Meteorologie nach ISO 9613-2 zu bestimmen, wobei für das gesamte Bundesgebiet C0 mit 0 festgelegt wird. Das heißt, es ist immer mit der am ausbreitungsgünstigsten Witterungsbedingung zu rechnen.
- die Rechnung hat grundsätzlich für die Höhe des Immissionsortes 4 m über Boden zu erfolgen.

Anhang II

Bewertungsmethoden für Lärmindizes

Die Werte für L_{den} und L_{night} werden durch folgende Methoden bestimmt:

Berechnungsmethoden für L_{den} und L_{night} :

- a) Für die Bestimmung des Lärms von Geländen für industrielle Tätigkeiten ist die NORM ISO 9613-2: „Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien – Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, einschließlich der ergänzenden NORMEN ISO 8297, 3744 und 3746 heranzuziehen;
- b) Für die Bestimmung des Fluglärms ist die ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1, in der Fassung vom Juni 2001, heranzuziehen;
- c) Für die Bestimmung des Straßenverkehrslärms sind die Rechenverfahren gemäß RVS 3.02, in der Fassung vom 1. Oktober 1998, heranzuziehen;

- d) Für die Bestimmung des Schienenverkehrslärm sind die Bestimmungen der ON-REGEL 305011, in der Fassung vom 1. September 2004, zur Anwendung.

Die genannten ÖAL-Richtlinien sind beim Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Sonnenhang 7, 4292 Käfermarkt, erhältlich.

Die genannte ON-REGEL ist beim Österreichischen Normungsinstitut, Heinestraße 38, Postfach 130, 1021 Wien und beim Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Sonnenhang 7, 4292 Käfermarkt, erhältlich.

Die genannte RVS 3.02 ist beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erhältlich.

Die ISO-Normen sind beim Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erhältlich.

Anhang III

Berücksichtigung der unzumutbaren Belästigung und der gesundheitsschädlichen Auswirkungen

Um das Verhältnis zwischen unzumutbarer Belästigung und L_{den} bzw. L_{night} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm und für Lärm von Gebieten für industrielle Tätigkeiten zu bewerten werden als Grundlage für die Aktionsplanung nachfolgende Schwellwerte festgelegt:

- Als Schwellwert für die Aktionsplanung gilt für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen grundsätzlich ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB. Auf Grund der speziellen Geräuschcharakteristik und der damit unterschiedlichen Dosis-Wirkungs-Relation werden für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm generell vom Schwellwert 5 dB abgezogen und bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm sind generell zum Schwellwert 5 dB zu addieren. Für Flughäfen gilt als Schwellwert grundsätzlich ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB, für nach dem In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes neue Flughäfen gilt jedoch als Schwellwert ein L_{den} von 60 dB und ein L_{night} von 50 dB.
- Als Schwellwert für Aktionsplanung gilt für die Beurteilung von Industriegeräuschen ein L_{den} von 55 dB und ein L_{night} von 45 dB.

Aufgrund der speziellen Dosis-Wirkung-Relationen können für folgende Bereiche andere Schwellwerte verwendet werden:

- Wohngebäude mit besonderer Schalldämmung,
- Wohngebäude mit einer ruhigen Fassade,
- Gebiete, in denen auf Grund der bestehenden Nutzung oder Ausweisung ein besonderer Schutzanspruch hinsichtlich Umgebungslärm gegeben ist.

Anhang IV

Mindestanforderungen für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten

1. Auf einer strategischen Lärmkarte werden Daten zu folgenden Aspekten dargestellt:
 - aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärminde-
dex,
 - Überschreitung eines Grenzwerts oder der Schwellwerte für die Aktionsplanung,
 - geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem bestimm-
ten Gebiet, die bestimmten Werten eines Lärminde-
dexes ausgesetzt sind,
 - geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet.
 - Darstellung von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen
Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen.
2. Strategische Lärmkarten sind der Öffentlichkeit in grafischer Darstellung vorzulegen.
3. Strategische Lärmkarten für Ballungsräume haben Lärm aus folgenden Quellen auszu-
weisen:
 - Straßenverkehr,
 - Eisenbahnverkehr,
 - Flughäfen,
 - Gelände für industrielle Tätigkeiten
4. Die zusätzlichen Mindestinformationen Struktur gemäß Anhang V vorzulegen.
5. Zur Information der Öffentlichkeit gemäß § 7 und für die Ausarbeitung von Aktionsplänen ge-
mäß § 6 sind nachfolgende Informationen darzustellen:

- eine grafische Darstellung der Strategischen Lärmkarte,
 - eine grafische Darstellung der Überschreitung relevanter Grenzwerte bzw. Schwellwerte für die Aktionsplanung,
 - eine grafische Darstellung, der aktuelle Lärmsituation mit zukünftigen Lärmsituationen,
6. Die strategische Lärmkarten werden jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten im Sinne dieses Bundesgesetzes getrennt erstellt.
7. Es gelten die in der ÖAL-Richtlinie 36-Blatt 2, in der Fassung vom Juni 2004, vorgesehenen Bestimmungen. Die genannte ÖAL-Richtlinie ist beim Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Sonnenhang 7, 4292 Käfermarkt, erhältlich.

Anhang V

Mindestanforderungen für Aktionspläne

1. Die Aktionspläne haben mindestens folgende Angaben und Unterlagen zu enthalten:
 - eine Beschreibung der Ballungsräume, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und der Gelände für industrielle Tätigkeiten,
 - die zuständige Behörde,
 - den rechtlichen Hintergrund,
 - alle jeweils geltenden Grenzwerte bzw. die Schwellwerte für die Aktionsplanung,
 - eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
 - eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, und Angabe von besonderen Lärmschutzproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
 - die Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit,
 - 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 von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen,
 - 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,
 - Eine kurze Zusammenfassung des Aktionsplans .
2. Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich insbesondere 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. 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.
4. In den Aktionsplänen haben Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen zu enthalten.
5. Es gelten die in der ÖAL-Richtlinie 36-Blatt 2, in der Fassung vom Juni 2004, vorgesehenen Bestimmungen. Die genannte ÖAL-Richtlinie ist beim Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Sonnenhang 7, 4292 Käfermarkt, erhältlich.

Anhang VI

Mindestinformationen und Struktur für Bericht zu strategischen Lärmkarten

1. Zu Ballungsräumen

1.1. Eine kurze Beschreibung des Ballungsraums: Lage, Größe, Einwohnerzahl.

1.2. Eine Darstellung der Zuständigkeiten

1.3. Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.

1.4. Verwendete Rechenprogramme, 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 bewertete 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 des Lärms von Geländen für industrielle Tätigkeiten getrennt aufzuführen sind. Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden.

Zusätzlich ist - soweit Daten verfügbar sind anzugeben, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit

- besonderer Schalldämmung gemäß Abschnitt 1.5.;
- einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.;

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

1.6. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe bewertete 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 des Lärms von Geländen für industrielle Tätigkeiten getrennt aufzuführen sind. Diese Daten können vor auch für den Bereich 45-49 bewertet werden.

Zusätzlich ist soweit Daten verfügbar sind anzugeben, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit

- besonderer Schalldämmung 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 45, 50, 55, 60, 65, 70 und 75 dB-Linien zu zeigen.

2. Zu Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen

2.1. Eine allgemeine Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, 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 Rechenprogramme, Berechnungs- oder Messmethoden.

2.5. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade bewertete L_{den} in dB in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Zusätzlich ist soweit Daten verfügbar sind anzugeben, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit

- besonderer Schalldämmung gemäß Abschnitt 1.5.;

2.6. einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.. 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 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 45, 50, 55, 60, 65 70 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 45, 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.

Anhang VII

Kriterien für die Prüfung, ob Aktionspläne erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben

1. Merkmale der Aktionspläne, insbesondere in Bezug auf

1.1. das Ausmaß, in dem die Aktionspläne für Projekte und andere Tätigkeiten in Bezug auf Standort, Art, Größe und Betriebsbedingungen oder durch die Inanspruchnahme von Ressourcen einen Rahmen setzt,

1.2. das Ausmaß, in dem die Aktionspläne andere Pläne und Programme – einschließlich solcher in einer Planungs- oder Programmhierarchie – beeinflusst,

1.3. die Bedeutung der Aktionspläne für die Einbeziehung der Umwelterwägungen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung der nachhaltigen Entwicklung,

1.4. die für die Aktionspläne relevanten Umweltprobleme,

1.5. die Bedeutung der Aktionspläne für die Durchführung der Umweltvorschriften der Gemeinschaft.

2. Merkmale der Auswirkungen und der voraussichtlich von den Aktionsplänen betroffenen Gebieten, insbesondere in Bezug auf

2.1. die Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen,

2.2. den kumulativen Charakter der Auswirkungen,

2.3. den grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen,

2.4. die Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt (zB bei Unfällen),

2.5. den Umfang und die räumliche Ausdehnung der Auswirkungen (geographisches Gebiet und Anzahl der voraussichtlich betroffenen Personen),

2.6. die Bedeutung und die Sensibilität des voraussichtlich betroffenen Gebiets aufgrund folgender Faktoren:

2.7. besondere natürliche Merkmale oder kulturelles Erbe,

2.8. Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte,

2.9. intensive Bodennutzung,

2.10. die Auswirkungen auf Gebiete oder Landschaften, deren Status als national, gemeinschaftlich oder international geschützt anerkannt ist.

Anhang VIII

Inhalte des Umweltberichts

Die Informationen, die in den Umweltbericht aufzunehmen sind:

1. eine Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Aktionspläne und der Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen;
2. die relevanten Aspekte des derzeitigen Umweltzustands und dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans;
3. die Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden;
4. sämtliche derzeitigen für den Plan relevanten Umweltprobleme unter besonderer Berücksichtigung der Probleme, die sich auf Gebiete mit einer speziellen Umweltrelevanz

beziehen, wie etwa die gemäß der Richtlinie 79/409/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, ABl. Nr. L 103 vom 25. 04. 1979, S 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2003, ABl. Nr. L 122 vom 16. 5. 2003, S 36, oder der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABl. Nr. L 206 vom 22. 07. 1992, S 7, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003, ABl. Nr. L 284 vom 31. 10. 2003, S 1, ausgewiesenen Gebiete;

5. die auf internationaler oder gemeinschaftlicher Ebene oder auf der Ebene der Mitgliedstaaten festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Plan von Bedeutung sind, und die Art, wie diese Ziele und alle Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung des Plans berücksichtigt wurden;
6. die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (einschließlich sekundärer, kumulativer, synergetischer, kurz-, mittel- und langfristiger, ständiger und vorübergehender, positiver und negativer Auswirkungen), und der Auswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren;
7. die Maßnahmen, die geplant sind, um erhebliche negative Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans zu verhindern, zu verringern und soweit wie möglich auszugleichen;
8. eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen und eine Beschreibung, wie die Umweltprüfung vorgenommen wurde, einschließlich etwaiger Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Informationen (zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse);
9. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der Durchführung der Aktionspläne;
10. eine nichttechnische Zusammenfassung der oben beschriebenen Informationen.

Anhang IX

Ballungsräume

Ballungsräume gemäß §3 Abs. 4 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl. I Nr. XXX/2005 mit einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1000 oder mehr Einwohnern pro Quadratkilometer sind folgende zusammenhängenden, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckende Gebiete: . . .

Anmerkung: Festlegung noch nicht erfolgt, als Anhaltspunkt dienen die im Anschluß an die Erläuterungen angefügten graphischen exemplarischen Darstellungen der Siedlungsdichten in den Bundesländern.

Anhang X

Elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Lärmkarten, Aktionspläne und Berichte

Anmerkung: Diese sind noch nach erwarteten Vorgaben der Europäischen Kommission und den Notwendigkeiten aus der Zusammenführung aller Lärmkarten, Aktionspläne und Berichte in einer Internetplattform zu spezifizieren.

Die Festlegung der im nationalen Bereich liegenden Regelungsinhalte wird zum großen Teil auf Basis des Empfehlungsprotokolls vom 27. Jänner 2004 des Forum Schall und der ÖAL-Richtlinie 36-Blatt 2 in der Fassung vom Juni 2004 erfolgen. Das Forum Schall bzw. der Österreichische Arbeitsring für Lärmbekämpfung wurden im Zuge der Ausarbeitung und Koordinierung des gegenständlichen Begutachtungsentwurfes vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ersucht bzw. beauftragt diese angeführten Arbeiten zu erstellen und haben diese in dankenswerter Weise zur Erstellung der notwendigen fachlichen Grundlagen beigetragen

Mögliche Erläuterungen zu einer Verordnung gemäß § 11 LärmB-Bund:

Zu Anhang I

Lärmindizes

In Anhang I der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49 ist festgelegt:

- 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;

Seitens der Bundesländer wurde im Wege der Verbindungsstelle nachfolgende nunmehr in den Verordnungsentwurf übernommene Tageszeitabschnittsfestlegung vorgeschlagen.

- Tag: 6:00 Uhr bis 18:00 oder 19:00 Uhr
Abend: 18:00 oder 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr
Nacht: 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr

Dieser Vorschlag wurde von Forum Schall wie folgt begründet:

Der Tagesbeginn mit 6:00 Uhr ist in Österreich entsprechend der üblichen Beurteilungspraxis, den einschlägigen technischen Regelwerken und dem üblichen Lebensrhythmus bereits ein anerkannter Wert. Da die Nachtzeit nicht kürzer als 8 Stunden sein darf, ergibt sich automatisch ein Beginn der Nachtzeit um 22:00 Uhr. Es bleibt damit als offener Regelungsspielraum die Definition des Abendbeginns, wobei sich drei Möglichkeiten (18:00, 19:00 und 20:00 Uhr) eröffnen. Ein Beginn der Abendzeit um 20:00 Uhr wird wegen der praktischen Erfahrungen bei der Beurteilung von Lärmstörungsfällen durch das Forum Schall abgelehnt. Hier sind die akustischen Verhältnisse bereits leiser als in dem Stundenzeitraum zuvor, die Ruheerwartung der Bevölkerung zudem höher.

Der von den Bundesländern vorgeschlagene Beginn der Abendzeit um 19.00 entspricht der Standardzeit der Richtlinie 2002/49.

Die Gleichung für L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) wurde entsprechend den obigen Tageszeitabschnitten definiert. Die Definitionen der Lärmindizes für die Zeitabschnitte Tag, Abend und Nacht entsprechen der Richtlinie 2002/49.

Weiters wird auf Vorschlag des Forum Schall für alle Lärmquellen die Korrektur für die Meteorologie nach ISO 9613-2 festgelegt, wobei für das gesamte Bundesgebiet C0 mit 0 festgelegt wird. Das heißt, es ist immer mit der am ausbreitungsgünstigsten Witterungsbedingung zu rechnen. Außerdem wird festgelegt, dass die Rechnung grundsätzlich, wie in der Richtlinie 2002/49 vorgeschlagen, für eine Höhe des Immissionsortes von 4 m über Boden erfolgt.

Die österreichischen Rechenvorschriften für Schiene, Straße und Industrie basieren derzeit auf den selben Ausbreitungstermen wie ISO 9613-2. Durch die Berücksichtigung der Lärmausbreitungsgünstigsten Witterungsbedingungen (Mitwind bzw. bodennahe Inversion) liegt die Berechnung auf der für die Lärmbetroffenen sicheren Seite.

Anhang II

Bewertungsmethoden für Lärmindizes

Gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49 wird unter 2.2 festgelegt:

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

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

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

ISO 8297: 1994 „Akustik - Bestimmung der 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“.

Forum Schall und Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung empfehlen, die derzeit in Verwendung befindlichen österreichischen Rechenmodelle für Straßenverkehr (RVS 3.02), Schienenverkehr (ÖN-REGEL 305011) und Flugverkehr (ÖAL Richtlinie Nr. 24-1) für den ersten Schritt der Umsetzung beibehalten werden sollen.

Für die Berechnung der Schallimmissionen aus Industrie und Gewerbe steht die Anwendung der in Anhang II Punkt 2.2. der Richtlinie 2002/49/EG angeführten ISO Normen im Raum.

Die Festlegung der Berechnungsmethoden für L_{den} und L_{night} erfolgt nach Prüfung auf Basis des Vorschläge des Empfehlungsprotokolls von Forum Schall und der ÖAL-Richtlinie 36, Blatt 2.

Das Beibehalten der nationalen Berechnungsmethoden bis zum Inkrafttreten allfälliger harmonisierter europäischer Berechnungsmethoden ist auch ein großer Kostenvorteil. Die gewählte-Vorgangsweise bedeutet, dass bereits bestehende Schalluntersuchungen in Österreich, seien es Schienenstreckensanierungen, Fensterförderprogramme oder städtische Schallimmissionspläne weitgehend verwendet werden können bzw. in der grundsätzlichen Anlage der Untersuchungen kein Eingriff für die Übergangszeit notwendig ist, sofern die Emissionsdaten aktuell sind oder aktualisierbar sind.

Die Erhältlichkeit der zitierten Richtlinie und Normen ist angegeben.

Anhang III

Berücksichtigung der unzumutbaren Belästigung und der gesundheitsschädlichen Auswirkungen

In Artikel 8 der Richtlinie 2002/49 ist festgelegt, dass die Maßnahmen der Aktionspläne insbesondere auf Prioritäten eingehen sollen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder anderer von den Mitgliedsstaaten festgelegten Kriterien ergeben.

In Österreich bestehen derzeit lediglich generelle Grenzwerte für Schienen- und Straßenverkehr. Diese müssen allerdings auf die Indizes L_{den} und L_{night} umgerechnet werden. Eine entsprechende Anpassung der österreichischen Straßenverkehrslärmberechnungsmethode RVS 3.02 ist notwendig, da die Auslegungsgröße in der Straßenverkehrslärmberechnung derzeit die maßgebende stündliche Verkehrsstärke und nicht der jahresdurchschnittliche Verkehr ist. Beim Schienenverkehr erfolgt die Berechnung laut Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung nach dem vom Eisenbahnunternehmen bekannt gegebenen Betriebsprogramm für mittel- und langfristige Entwicklungen. Damit ist bereits die Auslegung nicht auf die maßgebende Stunde, sondern auf ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen gegeben. Die Umrechnung der bestehenden Grenzwerte für Schienenverkehrslärm beschränkt sich damit auf das Weglassen des Anpassungswertes von -5 dB (Schienenbonus), da die Richtlinie solche Zu- und Abschläge zum energieäquivalenten Dauerschallpegel nicht vorsieht.

Auf einen stetigen Übergang zwischen bestehenden Grenzwerten für Straße und Schiene, unabhängig von der rechtlichen Verbindlichkeit, zu den neuen Indizes L_{den} und L_{night} wird besonders Acht zu geben sein, da für die betroffene Bevölkerung schwer einsehbar sein wird, warum ein Sanierungsprogramm vor und nach der Umsetzung der Richtlinie zu unterschiedlichen Bewertungen führt.

Für Industrie und Gewerbe sowie für Flugverkehrslärm gelten derzeit keine verbindlichen generellen Grenzwerte in Österreich.

Das Forum Schall hat daher auf Ersuchen des BMLFUW, Vorschläge für Kriterien formuliert, die im Sinne von Schwellwerten für Aktionspläne verwendet werden können.

Das Empfehlungsprotokoll des Forum Schall inklusive der empfohlenen Werte für den L_{den} [dB] und L_{night} [dB] für Straße, Schiene, Flughäfen und Industrieanlagen ist auf der Homepage des Umweltbundesamtes (www.umweltbundesamt.at) verfügbar und kann dort downgeloadet werden.

Erläuterungen des Forum Schalls zu den Schwellwerten für Straßen-, und Schienenverkehrslärm sowie zum Lärm aus Anlagen:

„Es herrscht Einigkeit im Forum Schall, dass bei den bestehenden Grenzwerten für Bahn und Straße keine Änderung erfolgen und lediglich eine Umrechnung auf die Einzahlangaben der Richtlinie geschehen soll. Es kann auf Basis von Berechnungsbeispielen aber auch aus den Schwellwerten der Richtlinie selbst abgeleitet werden, dass

- die Differenz zwischen Tagesgrenzwert und Nachtgrenzwert im Allgemeinen 10 dB entspricht,
- der Grenzwert für den L_{den} mit ausreichender Genauigkeit dem derzeit gültigen Tagesgrenzwert gleichgesetzt werden kann,
- bereits begonnene und durchgeführte Sanierungsprogramme, Fensterförderungen etc. als Aktionen im Sinne der Richtlinie angesehen werden können.

Aus diesen Überlegungen ergeben sich als Differenzen zwischen L_{den} und L_{night} jeweils 10 dB. Da allerdings die Indizes der Umgebungslärmrichtlinie keine Anpassungswerte zulassen, ist auf den $L_{A,eq}$ umzurechnen, was bei Schienenverkehrslärm konkret um 5 dB höhere Schwellwerte auf Grund des Schienenbonus rechtfertigt. Der Straßenverkehr bleibt unbewertet. Hier soll aber eine Anpassung der Beurteilungsbasis durch die maßgebende stündliche Verkehrsstärke, bei welcher die bisherigen Grenzwerte nicht überschritten werden durften, ausgearbeitet werden. In der derzeitigen Überarbeitung des Rechenverfahrens RVS 3.02 werden daher die Bemessungsfaktoren für die maßgebende stündliche Verkehrsstärke in den Tages- und Nachtzeiten adaptiert und für den Abendzeitraum hinzugenommen. Mit dieser Anpassung an den europäischen Lärmindex L_{den} wird erreicht, dass auch bei Straßenverkehrslärm die Betroffenen und Förderungswürdigen von heute sich weitgehend mit jenen decken werden, die in Zukunft unter die Aktionspläne fallen.

Die Industriegeräusche werden im Regelfall unangenehmer empfunden als Straßenverkehrsgeräusche, da sie häufig tonhaltige und impulshaltige Anteile aufweisen. Auch werden die gleichbleibenden Immissionen von Lüftungsanlagen und vergleichbaren Anlagen besonders belästigend empfunden. Mit einem Korrekturwert von 5 dB im Vergleich zum Straßenverkehr werden die unangenehmen Charakteristika gut beschrieben. Es wird daher empfohlen, für Industriegeräusche um 5 dB niedrigere Grenzwerte als die bestehenden Grenzwerte für Straßenverkehr zu verwenden. Die Erfahrung zeigt, dass bei Industrieanlagen bei Überschreitung dieser vorgeschlagenen Werte bei den Nachbarn ohnehin schon Belästigungsreaktionen artikuliert werden und der Betrieb zu Maßnahmen verpflichtet wird.“

Für Lärm im Bereich von Flughäfen erscheint eine Festlegung in Anlehnung an die derzeit im Zuge der Erarbeitung einer Novelle des deutschen „Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ diskutierte Werte sachgerecht. Für bestehende Flughäfen und neue Flughäfen soll wie unter Anhang III angegeben ein unterschiedlicher Schwellwert für die Aktionsplanung angewandt werden, um der Entwicklung des Standes der Technik gerecht zu werden.

Anhang IV

Mindestanforderungen für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten

Es werden entsprechend Anhang IV der Richtlinie 2002/49 die Mindestanforderungen für Strategische Lärmkarten definiert. Mit der Verbindlicherklärung der ÖAL-Richtlinie 36, Blatt 2, werden weitere detaillierte und exakte Festlegung der technischen Vorgangsweise zur Erzielung der von der Richtlinie 2002/49 geforderten national einheitlichen Erstellung der strategischen Lärmkarten festgelegt.

Die Erhältlichkeit der zitierten Richtlinie ist angegeben.

Anhang V

Mindestanforderungen für Aktionspläne

Es werden entsprechend Anhang V der Richtlinie 2002/49 die Mindestanforderungen für Aktionspläne definiert. Mit der Verbindlicherklärung der ÖAL-Richtlinie 36, Blatt 2, werden weitere detaillierte und exakte Festlegung der technischen Vorgangsweise zur Erzielung der von der Richtlinie 2002/49 geforderten national einheitlichen Erstellung der strategischen Lärmkarten festgelegt.

Die Erhältlichkeit der zitierten Richtlinie ist angegeben.

Anhang VI

Mindestinformationen und Struktur für Bericht zu strategischen Lärmkarten

Es werden entsprechend Anhang VI der Richtlinie 2002/49 die Mindestinformationen und Struktur für den Bericht zu den Strategischen Lärmkarten definiert. Die Berichte gemäß Anhang VI der jeweils zuständigen Behörden sind die Basis für den seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß §7, Abs. 8, Umgebungslärmschutzgesetz zu erstellenden von der Richtlinie 2002/49 geforderten nationalen Bericht.

Anmerkung: Die Anhänge VII und VIII werden zu einem späteren Zeitpunkt erläutert.

Anhang IX

Ballungsräume

Gemäß Art. 3 lit. k der Richtlinie 2002/49/EG werden Ballungsräume wie folgt definiert:

„Ballungsraum“ bezeichnet einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebietes mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischen Charakter bezeichnet.

Gemäß § 3 Abs. 4, des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes soll diese Definition weiter konkretisiert werden, indem als charakteristische Bevölkerungsdichte pro Quadratmeter rund 1000 und mehr Einwohner festgelegt werden dürften. Innerhalb dieser groben Festlegung eines zusammenhängenden Gebietes könnten ortsspezifische Festlegungen getroffen werden, um überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen bzw. Zonen ohne städtischen Charakter auszuklammern.

Anhang X

Elektronische Datenformate für die Übermittlung der strategischen Lärmkarten, Aktionspläne und Berichte

Zur Zusammenführung und Veröffentlichung aller Materialien werden unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit weitere Vorgaben festgelegt werden.“

Zu § 12:

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz hat Maßnahmen zum Gegenstand, die von den zuständigen Bundesdienststellen zu erledigen sind, ohne dass es sich dabei um Rechtspflichten, die an die Normunterworfenen gerichtet wären, handelt. Zum Großteil sind die vorgesehenen Aktivitäten technischer Natur (Lärmmessung, Lärmberechnung, Erstellen von Karten mit Darstellung der Lärmsituation, etc.) zum Teil ist eine gewisse gestaltende Planungsarbeit erforderlich.

Für derartige Aufgaben ist keinerlei Handlung mit „Imperium“ notwendig, da es sich nicht um die Überwachung und Durchsetzung von Rechtspflichten der Normunterworfenen handelt. Vielmehr erhält die Vollziehung die gesetzlichen Vorgaben, die sich aus der Richtlinie 2002/49/EG ableiten, und auf staatliches Handeln gerichtet sind.

Aus dieser Konstellation ergibt sich keine durchgehende Notwendigkeit, die Durchführung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes im hoheitlichen Bereich anzusiedeln. Klarerweise bedarf es keines Vollzugs- und Überwachungsauftrages an untergeordnete Instanzen, da keine Normunterworfenen verpflichtet werden und zu überwachen wären.

Es ist daher den zuständigen Bundesbehörden überlassen, in der zweckmäßigsten und wirtschaftlich sinnvollsten Art und Weise die gesetzlich aufgetragenen Aufgaben wahrzunehmen, wobei insbesondere auf die Art. 18, 20 Abs. 4, 22 B-VG und die notwendige Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit in Erfüllung der vorgesehenen Aufgaben Bedacht zu nehmen sein wird.

Die Zuordnung der Vollzugszuständigkeiten in § 12 folgt der bisherigen Aufgabenverteilung innerhalb des Bundes gemäß denjenigen Materiengesetzen, die für die erfassten Umgebungs-

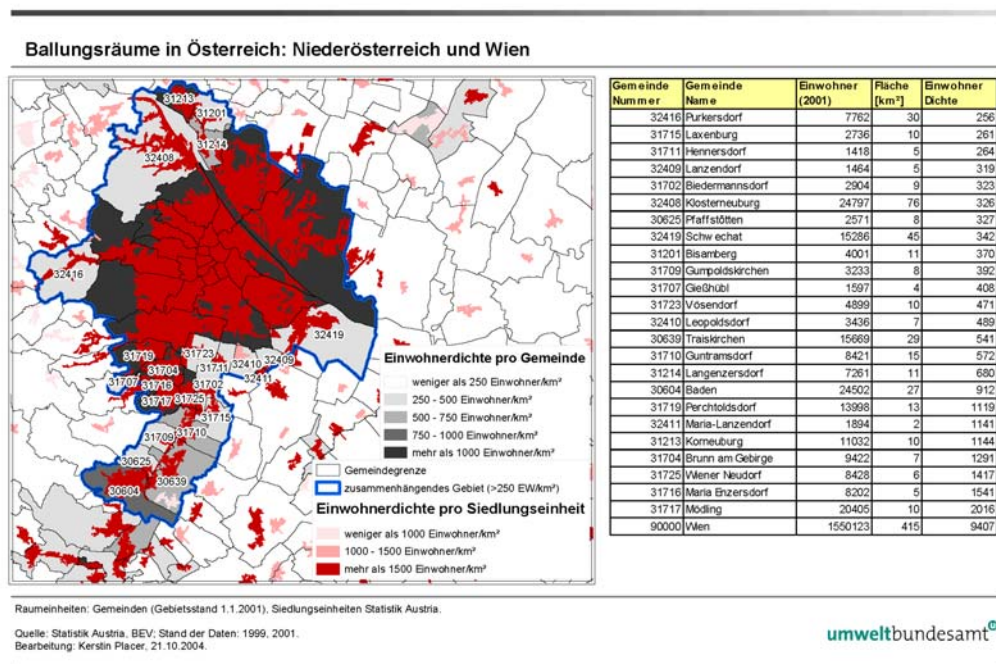
lärmverursacher einschlägig sind (StVO, KFG, Eisenbahngesetz, Luftfahrtgesetz, GewO 1994, MinroG, LRG-K, AWG 2002) und sieht zusätzlich eine gewisse Koordinationsaufgabe für den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Sinne der Aufgabe der allgemeinen Umweltschutzkoordination gemäß dem Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. 76/1986 (WV), vor. Zur Vollziehung des Bundes-Umgebungs-lärmschutzgesetzes sollen daher der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zuständig sein.

Zu den §§ 13 und 14:

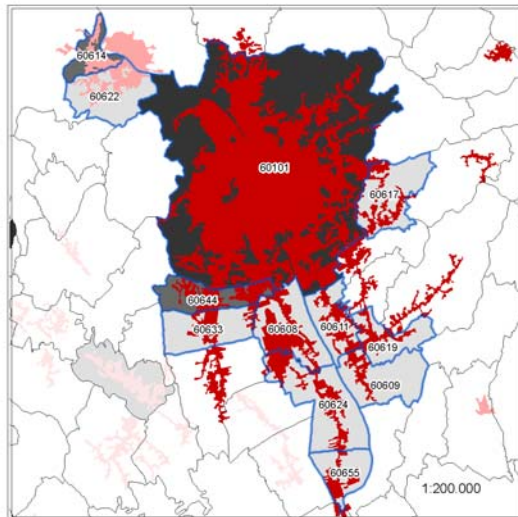
Hier finden sich die üblichen Schlussbestimmungen, nämlich die Klarstellung, dass auf (etwa in § 3) angesprochene andere Bundesgesetze dynamisch (auf die jeweils geltende Fassung) verwiesen wird sowie dass dieses Gesetz eine (reine) Umsetzungsmaßnahme zur Richtlinie 2002/49/EG und zur Umsetzung (eines kleinen Bereiches) der Richtlinie 2001/42/EG ist. Mit diesem Umsetzungshinweis soll insbesondere auch dem Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie 2002/49/EG entsprochen werden.

Da keine Rechtspflichten für Normunterworfenen festgelegt werden (die eine Anpassungsfrist erfordern würden), sondern staatliche Planungsaufgaben angesprochen sind und in der Richtlinie 2002/49/EG die nationale Umsetzung für den 18. Juli 2004 vorgesehen ist, soll dieses Bundesgesetz unmittelbar am Tag nach der Verlautbarung (Verfügbarkeit als elektronisches Dokument) in Kraft treten (dafür bedarf es keiner eigenen Vorschrift im Bundes-Umgebungs-lärmschutzgesetz).

Exemplarische Kartendarstellungen der unterschiedlichen Siedlungsdichten in den einzelnen Bundesländern (nach Umweltbundesamt, Statistik Austria)



Ballungsräume in Österreich: Steiermark



Gemeinde Nummer	Gemeinde Namen	Einwohner (2001)	Fläche [km²]	Einwohnerdichte [EW/km²]
60101	Graz	226244	128	1773
60608	Feldkirchen bei Graz	5024	12	435
60609	Fernitz	2773	11	261
60611	Gössendorf	3079	7	433
60614	Gratwein	3525	4	784
60617	Hart bei Graz	4189	11	380
60619	Hausmannstötten	2456	7	360
60622	Judendorf-Straßengel	4990	11	467
60624	Kalsdorf bei Graz	4837	15	320
60633	Pirka	2759	10	289
60644	Seiersberg	5950	8	756
60655	Werdorf	2007	6	322

□ Gemeindegrenze
 ■ zusammenhängendes Gebiet (>250 EW/km²)

Einwohnerdichte pro Siedlungseinheit

■ weniger als 1000 Einwohner/km²
 ■ 1000 - 1500 Einwohner/km²
 ■ mehr als 1500 Einwohner/km²

Einwohnerdichte pro Gemeinde

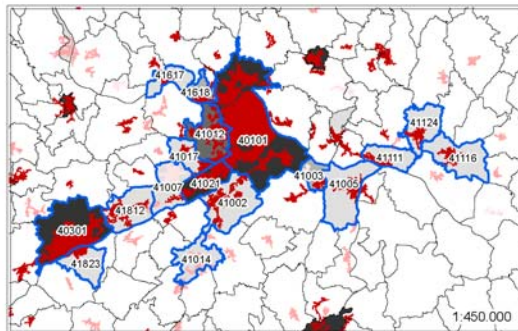
■ weniger als 250 Einwohner/km²
 ■ 250 - 500 Einwohner/km²
 ■ 500 - 750 Einwohner/km²
 ■ 750 - 1000 Einwohner/km²
 ■ mehr als 1000 Einwohner/km²

Raumeinheiten: Gemeinden (Gebietsstand 1.1.2001), Siedlungseinheiten Statistik Austria.

Quelle: Statistik Austria, BEV; Stand der Daten: 1999, 2001.
 Bearbeitung: Kerstin Placer, 21.10.2004.

umweltbundesamt[®]

Ballungsräume in Österreich: Oberösterreich



Gemeinde Nummer	Gemeinde Namen	Einwohner (2001)	Fläche [km²]	Einwohner Dichte
40101	Linz	183504	96	1920
40301	Wels	56478	46	1232
41002	Anselden	14789	31	469
41003	Asten	6025	8	711
41005	Enns	10611	33	320
41007	Hörsching	5233	20	264
41012	Leonding	22203	24	919
41014	Neuhofen an der Krems	5403	18	299
41017	Pasching	6123	12	496
41021	Traun	23470	16	1503
41111	Mauthausen	4845	14	350
41116	Perg	7129	26	270
41124	Schwertberg	5164	19	276
41617	Ottensheim	4312	12	370
41618	Puchenu	4674	8	570
41812	Marchtrenk	11274	23	490
41823	Thalheim bei Wels	4958	16	302

□ Gemeindegrenze
 ■ zusammenhängendes Gebiet (>250 EW/km²)

Einwohnerdichte pro Siedlungseinheit

■ weniger als 1000 Einwohner/km²
 ■ 1000 - 1500 Einwohner/km²
 ■ mehr als 1500 Einwohner/km²

Einwohnerdichte pro Gemeinde

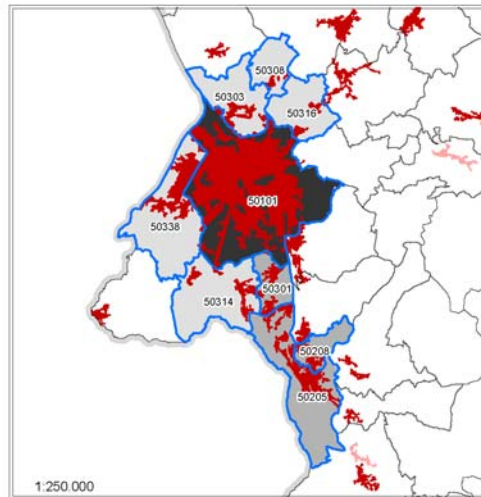
■ weniger als 250 Einwohner/km²
 ■ 250 - 500 Einwohner/km²
 ■ 500 - 750 Einwohner/km²
 ■ 750 - 1000 Einwohner/km²
 ■ mehr als 1000 Einwohner/km²

Raumeinheiten: Gemeinden (Gebietsstand 1.1.2001), Siedlungseinheiten Statistik Austria.

Quelle: Statistik Austria, BEV; Stand der Daten: 1999, 2001.
 Bearbeitung: Kerstin Placer, 21.10.2004.

umweltbundesamt[®]

Ballungsräume in Österreich: Salzburg



Gemeinde Nummer	Gemeinde Namen	Einwohner (2001)	Fläche [km ²]	Einwohner Dichte
50101	Salzburg	142662	66	2167
50205	Hallein	18399	27	684
50208	Oberalm	3844	6	604
50301	Anif	4048	8	536
50303	Bergheim	4839	15	317
50308	Elixhausen	2681	8	322
50314	Grödig	6638	23	288
50316	Hallwang	3499	13	264
50338	Wals-Siezenheim	11024	27	414

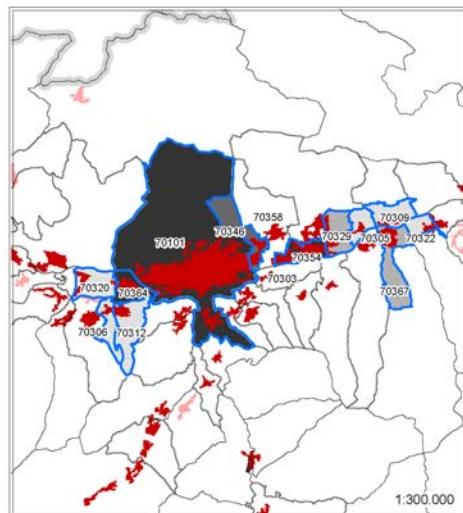


Raumeinheiten: Gemeinden (Gebietsstand 1.1.2001), Siedlungseinheiten Statistik Austria.

Quelle: Statistik Austria, BEV; Stand der Daten: 1999, 2001.
 Bearbeitung: Kerstin Placer, 21.10.2004.

umweltbundesamt[®]

Ballungsräume in Österreich: Tirol



Gemeinde Nummer	Gemeinde Name	Einwohner (2001)	Fläche [km²]	Einwohner Dichte
70101	Innsbruck	113392	105	1083
70346	Rum	8352	9	973
70320	Kematen in Tirol	2582	7	368
70364	Vols	6610	6	1169
70312	Gotzens	3529	10	358
70306	Birgitz	1209	5	251
70303	Ampaß	1303	8	165
70358	Thaur	3483	21	166
70309	Fritzens	2022	6	333
70305	Baumkirchen	1085	4	270
70329	Mils	3798	7	545
70322	Kolsass	1411	3	423
70367	Wattens	7291	11	660
70354	Hall in Tirol	11492	6	2042

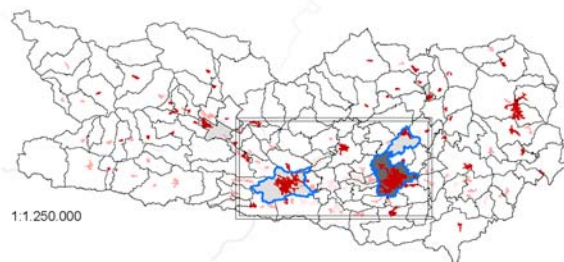


Raumeinheiten: Gemeinden (Gebietsstand 1.1.2001), Siedlungseinheiten Statistik Austria.

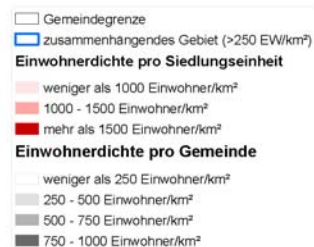
Quelle: Statistik Austria, BEV; Stand der Daten: 1999, 2001.
Bearbeitung: Kerstin Placer, 21.10.2004.

umweltbundesamt[®]

Ballungsräume in Österreich: Kärnten



Gemeinde Nummer	Gemeinde Namen	Einwohner (2001)	Fläche [km²]	Einwohner Dichte
20101	Klagenfurt	90141	120	752
20201	Villach	57497	135	426
20527	Sanik Veit an der Glan	12839	51	254

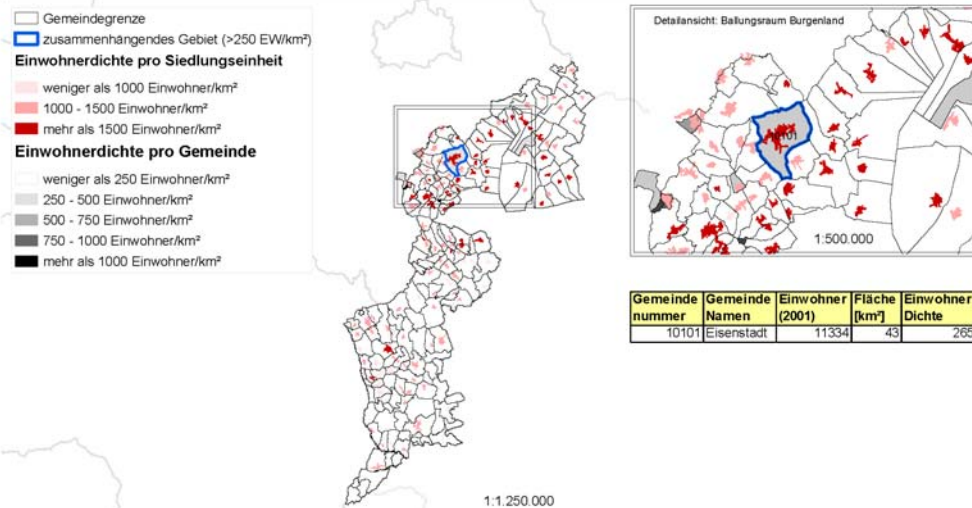


Raumeinheiten: Gemeinden (Gebietsstand 1.1.2001), Siedlungseinheiten Statistik Austria.

Quelle: Statistik Austria, BEV; Stand der Daten: 1999, 2001.
Bearbeitung: Kerstin Placer, 21.10.2004.

umweltbundesamt[®]

Ballungsräume in Österreich: Burgenland



Raumeinheiten: Gemeinden (Gebietsstand 1.1.2001), Siedlungseinheiten Statistik Austria.

Quelle: Statistik Austria, BEV; Stand der Daten: 1999, 2001.
Bearbeitung: Kerstin Placer, 21.10.2004.

umweltbundesamt[®]

Ballungsräume in Österreich: Vorarlberg

