

41/SN-239/ME



Österreichischer Städtebund

Rathaus
1082 Wien
Telefon ++43-1-4000
Auskunft: Dw. 89980
Telefax: ++43-1-4000-7135

EU-Richtlinie 2002/49/EG über die
Bewertung und Bekämpfung von
Umgebungsärm
Bundsumgebungslärmschutzgesetz -
Begutachtung (Umgebungsärmrichtlinie)

Wien, 05. Jänner 2005
Derbauer/Tru
Klappe: 899 92
Zahl: 500/1717/04

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

per E-Mail: helfried.gartner@lebensministerium.at und
renate.nagy@lebensministerium.at

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit Schreiben vom 22. November 2004, GZ. BMLFUW-
UW.1.4.12/0020-V/5/2004, übermittelten Entwurf eines
Bundsumgebungslärmschutzgesetzes des Bundesministeriums für
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, gibt
der Österreichische Städtebund nach Prüfung folgende
Stellungnahme ab:

Allgemein

Probleme beim Vollzug

Die Agenden des Lärmschutzes und die Beurteilung von Lärm sind
im österreichischen Recht als Querschnittsmaterie in
verschiedenen Gesetzen auf Bundes- und Landesebene verteilt.
Der vorliegende Entwurf bezieht sich auf die Zuständigkeiten
der Bundesebene. Seitens der jeweiligen Länder hat noch eine
gesonderte Umsetzung der „Europäischen

Internet-Adresse: <http://www.staedtebund.at/>
E-Mail-Adresse: post@stb.or.at

Umgebungslärmrichtlinie" zu erfolgen, da sich der Umfang der zu behandelnden Lärmquellen nach dem Verkehrsaufkommen bzw. der Lage von industriellen Flächen in Ballungsräumen richtet. Aus Sicht der Städte bleibt zu hoffen - da leider keine sogenannte Art. 15a - Vereinbarung zwischen Bund und Ländern möglich war -, dass von Landesebene eine gleichlautende Umsetzung hinsichtlich einheitlicher Qualitätsstandards erfolgt.

Vor allem in Ballungsräumen bedarf es bei der Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne ganzheitlicher Betrachtungen unter Einbeziehung der Gesichtspunkte aller Ebenen. Neben technischen Maßnahmen kommt bei der Aktionsplanung den Belangen der Raumordnung eine besondere Bedeutung zu. Ein gesetzlich verankertes Mitspracherecht insbesondere bei der Ausarbeitung dieser Aktionspläne wird daher vom Österreichischen Städtebund gefordert.

Die notwendigen strategischen Lärmkarten setzen komplexe digitale Gelände-, Gebäude- und Verkehrsmodelle voraus. Dazu können selbstverständlich vorhandene digitale Daten der Stadtvermessung oder Katasterdaten verwendet werden. Eine zusätzliche Erhebung digitaler Gelände- und Gebäudedaten muss unbedingt mit anderen Nutzern (Stadtplanung, Vermessung) abgestimmt werden.

Wegen der ohnehin erforderlichen digitalen Datengrundlagen besteht die Chance, ein zusätzliches Planungsinstrument für Planungsfragen zu erlangen. Neben der Abbildung der „Vergangenheit" in Form der strategischen Lärmkarten besteht die Möglichkeit von Prognoserechnungen vor relevanten Planungsentscheidungen. Diese Prognoserechnungen selbst könnten folglich sogar ein wesentlicher Bestandteil der ohnehin erforderlichen Aktualisierung sein und somit keinen „verlorenen Aufwand" darstellen.

Finanzielle Auswirkungen

Grundsätzlich ist der Bund aufgrund der Kompetenzverteilung für die Vollziehung zuständig, weshalb bei der Erstellung der Lärmkarten und der Aktionspläne keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen für die Städte zu erwarten sind. In der Folge wäre es aber möglich, dass die in Aktionsplänen enthaltenen Maßnahmen im Widerspruch zu städtischen Konzepten (z.B. Verkehrsleitbild, Grünflächenplan oder Kleingartenkonzept) stehen. Um dies gegebenenfalls zu verhindern, müssen jedenfalls Abstimmungen zwischen den Behörden erfolgen, welche zeitaufwändig sein können. Dieser Abstimmungsaufwand wird deshalb sicherlich auch mittelbar finanzielle Auswirkungen haben, die jedoch derzeit nicht abschätzbar sind.

Da etliche Städte mit Sicherheit als Ballungsraum festgelegt werden und auch über entsprechend stark frequentierte Straßen (Bundesstraßen) sowie teilweise über die angeführten Betriebe (größere Anlagen, sog. IPPC-Anlagen) verfügen, ist aufgrund der zu erwartenden wesentlichen Einflüsse auf die Stadtplanung eine Zusammenarbeit mit Vertretern des Bundes und des Landes (vorzugsweise in einer Projektgruppe, in der Schalltechniker mit den Vertretern der Raumordnung und Verkehrsplanung zusammenarbeiten) empfehlenswert bzw. notwendig.

Im Speziellen

Zu § 3 Abs. 3: In der Begriffsbestimmung wird unter Dosiswirkungsrelation der Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und gesundheitsschädlichen Auswirkungen definiert. Die richtige Bezeichnung muss lauten: „Die Dosiswirkungsrelation bezeichnet den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und gesundheitsschädlichen oder belästigenden Auswirkungen“.

Die Formulierung „oder belästigenden“ muss enthalten sein, da ansonsten abgeleitet werden kann, dass eine Grenzwert-

Überschreitung nach dieser Richtlinie jedenfalls gesundheits-schädliche Auswirkungen hat!

Die im Verordnungswege im Sinne der Richtlinie festzulegenden Schwellwerte für die Aktionspläne werden in Österreich bei vielen Betroffenen überschritten sein. Entsprechend anderer Rechtsmaterien hätten sonst die Behörden die Verpflichtung, bei gesundheitsschädlichen Auswirkungen unmittelbare Maßnahmen zu veranlassen (vergleiche dazu § 360 GewO 1994). Das Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist primär nicht die unmittelbare Abwehr einer Gesundheitsgefahr, sondern die Umsetzung langfristiger Strategien in Form von Aktionsplänen zur Minimierung dieser Auswirkungen.

Zu § 3 Abs. 4:

Laut § 3 Abs. 4 ist ein Ballungsraum als ein Gebiet mit einer 100.000 Einwohner übersteigenden Einwohnerzahl definiert. Es sollte allerdings überdacht werden, ob die u.a. in § 5 Abs. 4a und 4b angeführten Schwellwerte von 250.000 und 100.000 Einwohnern tatsächlich für österreichische Verhältnisse aussagekräftig sind. So kann beispielsweise auch die niederösterreichische Landeshauptstadt St. Pölten durch die Westautobahn bzw. die Westbahn durch Lärm beeinträchtigt sein. Es sollte daher eine Neufestsetzung der Schwellwerte überlegt werden.

Zu § 3 Abs. 5 und 7:

Zu diesen Begriffsbestimmungen ist aufzuzeigen, dass die Definitionen der „Hauptverkehrsstraße“ (vgl. Abs. 5) und des „Großflughafen“ (vgl. Abs. 7) nicht mit den im Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) der Richtlinie 2002/49/EG enthaltenen Definitionen (vgl. lit. n und p) übereinstimmen. Dies deshalb, weil im Gesetzesentwurf nur Straßen der Kategorien A und S gemäß Bundesstraßengesetz 1971 (sohin nicht Landes- und Gemeindestraßen) erfasst sind. Dies bedeutet, dass durch den vorliegenden Gesetzesentwurf eine abweichende Umsetzung der

genannten Richtlinie erfolgt (weil eben eine reine Bundesregelung geschaffen werden soll), sodass im Sinne einer wohl „österreichweit“ geforderten Umsetzung seitens der Länder noch entsprechende gesetzliche Regelungen geschaffen werden müssen.

Weiters wird nach dem Gesetzesentwurf als „Großflughafen“ jeder öffentliche Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt (§ 64 Luftfahrtgesetz), bezeichnet, sodass diesfalls gegenüber der Richtlinie die Definition des „Großflughafen“ eine inhaltliche Ausweitung erfahren hat.

Zu § 3 Abs. 12: Die „Umweltstellen“ sind gem. § 8 Abs 2, 4 und 5 bei der „Umweltprüfung“ und gem. § 9 Abs 3 „Grenzüberschreitende Konsultation bei einer Umweltprüfung“ von Aktionsplänen, die mit Sicherheit bedeutende Einflüsse auf Fragen und Strategien der örtlichen Raumordnung haben, einzubeziehen.

Eine Einbindung der „Standortgemeinden“ bei der Aktionsplanung ist nicht explizit vorgesehen. Der Österreichische Städtebund fordert daher eine Einbindung der betroffenen Gemeinden analog der Regelung betreffend die „Umweltstellen“.

Zu § 4 Abs. 1: Statt der Festlegung, dass bis zur Verordnung im Sinne § 11 die im Anhang I der Richtlinie 2002/49/EG angeführten Gleichungen und Bewertungsmethoden anzuwenden sind, sollten die national in Fachgremien festgelegten Rechenvorschriften (unter Nachweis der Gleichwertigkeit der Ergebnisse) allein im Verordnungsweg als verbindlich erklärt werden.

In enger Auslegung dieser Bestimmung könnten sonst die sog. „Interimsverfahren“ für die Schallausbreitung als Berechnungsmethoden festgelegt werden, die umfangreiche Neuberechnungen in Österreich bereits bestehender, flächendeckender Karten oder Aktionspläne

(Bahnbestandsstreckensanierung) zur Folge hätten. Für den Schallschutz würde dies keinerlei Qualitätsgewinn sondern nur einen nicht erforderlichen, erheblichen Mehraufwand bedeuten.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Dkfm. Dr. Erich Pramböck

Generalsekretär