

Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und
Wasserwirtschaft

per E-Mail:

Helfried.Gartner@lebensministerium.at

Renate.Nagy@lebensministerium.at

ZAHL

2001-BG-30/5-2005

DATUM

12.1.2005

CHIEMSEEHOF

☒ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

landeslegistik@salzburg.gv.at

FAX (0662) 8042 - 2164

TEL (0662) 8042 - 2618

Herr Dr. Heller

BETREFF

Entwurf eines Bundesumgebungslärmschutzgesetzes – Entwurf LärmG-Bund; Stellungnahme

Bezug: ZI BMLKFUW-UW.1.4.12/0020-V/5/2004

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

1. Allgemeines:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die Richtlinie 2002/49/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm umgesetzt werden. Nach den erläuternden Bemerkungen bezieht sich dieser Gesetzesentwurf iSd Adhäsionsprinzips ausschließlich auf den Kompetenzbereich des Bundes (Art 10 Abs 8 bis 10 und 12 B-VG), sodass zur gesamthaften Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG auch landesgesetzliche Regelungen zu treffen sein werden.

Die Richtlinie 2002/49/EG sieht zunächst die Bewertung des Umgebungslärms entlang von bestimmten Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen

sowie für bestimmte Ballungsräume vor. Dafür sind strategische Lärmkarten auszuarbeiten. Zur Bekämpfung der schädlichen Auswirkungen des Umgebungslärms sind dann Aktionspläne zu erstellen, und zwar für Orte in der Nähe bestimmter Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen (Art 8 Abs 1 lit a) sowie für bestimmte Ballungsräume (Art 8 Abs 1 lit b).

Festzuhalten ist, dass die Richtlinie 2002/49/EG so manche Unklarheiten und Widersprüche aufweist, die sich naturgemäß auf die Umsetzung auswirken. Welche Lärmquellen im Bereich des Gewerbes und der Industrie nun konkret erfasst sind, lässt sich ihr nicht eindeutig entnehmen. Art 1 Abs 2 spricht allgemein von Geräten, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für die Industrie sowie ortsbeweglichen Maschinen. Im Art 3 lit a wird der Umgebungslärm (von den Verkehrsträgern abgesehen) ausschließlich auf „Gelände mit industriellen Tätigkeiten“ iSd Richtlinie 96/61/EG (IPPC-Anlagen) bezogen. Diesem Ansatz folgt auch der Entwurf des LärmG-Bund. In Anhang IV Z 8 der Richtlinie 2002/49/EG ist wiederum allgemein von Industrie- und Gewerbelärm die Rede, Z 3 spricht von Industriegeländen einschließlich der Häfen. Häfen sind aber keine IPPC-Anlagen!

Eine gesamthafte Interpretation der Richtlinie 2002/49/EG lässt den Schluss zu, dass im Bereich des Gewerbes und der Industrie nicht nur IPPC-Anlagen als Lärmquellen erfasst sind, sodass diese Richtlinie auch im Kompetenzbereich des Bundes durch das LärmG-Bund nicht vollständig umgesetzt wird!

Im Hinblick auf die Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG ergeben sich aus dem vorliegenden Gesetzesentwurf mehrere grundsätzliche Probleme:

Der Entwurf eines LärmG-Bund bezieht sich, wie bereits dargelegt, nur auf jene Lärmquellen, die sich im Kompetenzbereich des Bundes befinden. Vor allem hinsichtlich der Hauptverkehrsstraßen würde somit das LärmG-Bund lediglich zur Erstellung von Teil-Lärmkarten führen, was weder richtlinienkonform ist noch eine sachliche Lösung darstellt. Ist die Erstellung von strategischen Lärmkarten getrennt nach den Verkehrsträgern und den Industriegeländen auch in Ballungsräumen noch in der Richtlinie 2002/49/EG vorgesehen, so sind aber dennoch für den durch sie hervorgerufenen Umgebungslärm gemeinsame Aktionspläne zu erstellen. Diese Interpretation ergibt sich zwingend aus dem Wortlaut des Art 8 Abs 1, aber auch aus dem Anhang V Z 1, nach dem die Daten der Lärmkarten im Aktionsplan zusammenzufassen sind. Die „Aufteilung“ des Umgebungslärms nach den Kompetenzbereichen des B-VG kommt spätestens hier zum Scheitern. Die Mindestanforderungen für Aktionspläne laut Anhang V Z 3 des zu § 11 vorgesehenen Verordnungsentwurfes, konkret die Betrachtung des gesamten Gebietes unter Berücksichtigung aller Lärmquellen, sind vor diesem Hintergrund nicht realisierbar.

Sinnvollerweise hätte die Richtlinie 2002/49/EG auf Grund einer Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG umgesetzt zu werden. Zumindest wäre aber im Entwurf die Koordinierung der vom Bund und den Ländern jeweils durchgeführten Messungen, Berechnungen, Ausarbeitungen der strategischen Lärmkarten und die Erstellung der Aktionspläne vorzusehen. Eine Bundesstelle sollte mit dieser Aufgabe betraut und für die Zusammenführung der von den Ländern ausgearbeiteten strategischen Teil-Lärmkarten zu einheitlichen Gesamt-Lärmkarten und für die Erstellung aufeinander abgestimmter Aktionspläne eingerichtet werden.

Eine koordinierte Erstellung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne ist jedenfalls auch eine unabdingbare Voraussetzung für die Durchführung der in den Aktionsplänen vorgesehenen Maßnahmen. Ein Aktionsplan kann Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung oder in der Raumordnung vorsehen. Solche Maßnahmen können sinnvoll nur gemeinsam und nicht nebeneinander durchgeführt werden.

2. Zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes:

Zu § 3 Abs 2:

Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG legt die Definition des Tag-Abend-Nacht-Pegels L_{den} fest. Diese Gleichung ist grundsätzlich für die Ermittlung der Lärmindizes heranzuziehen, wobei es aber den einzelnen Mitgliedsstaaten überlassen bleibt, im Rahmen der Vorgaben der Richtlinie die jeweiligen Zeiträume für den Tag, den Abend oder die Nacht festzulegen.

Das Wort „gegebenenfalls“ bringt dem gegenüber eine Beliebigkeit zum Ausdruck, die nicht iSd Richtlinie 2002/49/EG ist. Es sollte daher durch „entsprechend“ oder die Wortfolge „in Anlehnung an“ ersetzt werden.

Zu § 3 Abs 4:

Es sollte unbedingt vermieden werden, dass Bund und Länder unterschiedliche Begriffe der Ballungsräume schaffen. Dies würde dadurch erreicht werden, dass der Bund an die Ballungsraum-begriffe der Länder anknüpft oder darüber eine Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG abgeschlossen wird. Allenfalls könnte die Maßgeblichkeit des bundesgesetzlich geregelten Begriffes davon abhängig gemacht werden, dass die Länder keinen einheitlichen Ballungsraum-begriff verwenden.

Zu § 3 Abs 5:

Laut § 3 Abs 5 sind bei den Hauptverkehrsstraßen lediglich die Straßen der Kategorien A und S gemäß dem Bundesstraßengesetz 1971 betroffen. Die Länder hätten demzufolge für die sich in ihrem Kompetenzbereich befindlichen Straßen eigene strategische Lärmkarten und Aktionspläne zu erstellen.

Zu § 3 Abs 8:

Der Begriff „Gelände für industrielle Tätigkeiten“ laut § 3 Abs 8, der sich auf IPPC-Anlagen bezieht, wird nur im Hinblick auf die GewO 1994, das MinroG, das LRG-K und das AWG 2002 festgelegt. Für IPPC-Anlagen im Zuständigkeitsbereich der Länder müssten somit ebenfalls eigene strategische Lärmkarten und Aktionspläne erstellt werden. Relevante IPPC-Anlagen im Zuständigkeitsbereich der Länder werden zwar eher selten vorkommen, trotzdem kann die diesbezügliche Problematik nicht negiert werden.

Zu § 7:

Die Umsetzung der Aktionspläne hat auch nach dem Konzept des Gesetzentwurfes auf der Grundlage diverser Materiengesetze zu erfolgen. Diese werden dazu erforderlichenfalls noch entsprechend anzupassen sein.

Die in der Richtlinie 2002/49/EG vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete sind nicht ausreichend berücksichtigt.

Zu § 8 Abs 1:

Die inhaltliche Ausgestaltung und der Zeitpunkt – nach Einleitung und bzw parallel zu einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren – für die Durchführung einer Umweltprüfung gemäß § 8 Abs 1 sind völlig unklar.

Zu § 9:

§ 9 sieht grenzüberschreitende Konsultationen lediglich bei der Umsetzung bzw Durchführung des Aktionsplans vor. Nach Art 7 Abs 4 der Richtlinie 2002/49/EG haben aber benachbarte Mitgliedsstaaten bereits bei der Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Grenzgebiete zusammenzuarbeiten. Nach Art 8 Abs 6 ist die Zusammenarbeit benachbarter Mitgliedstaaten auch bei den Aktionsplänen vorgesehen. All dies unabhängig von der Durchführung einer Umweltprüfung!

Nach dem Entwurf des LärmG-Bund setzt die „Kontaktaufnahme“ mit dem benachbarten Mitgliedsstaat somit zu spät ein und ist zu oberflächlich. Der Begriff „Konsultation“

bezieht sich auf ein Informieren und Beraten, während der Begriff „Zusammenarbeit“ im Sinn des Wortes eine gemeinsame Tätigkeit zum Ausdruck bringt.

Diese Problematik ist für das Land Salzburg wegen des grenznahen Flughafens Salzburg, für den die Deutsch-Österreichische Fluglärmkommission gebildet wurde, von besonderer Bedeutung. Hinter diesen Standard der Zusammenarbeit sollte keinesfalls zurückgegangen werden.

Die Bezugnahme auf eine Umweltprüfung in der Überschrift des § 9 ist vor diesem Hintergrund verfehlt und daher zu streichen.

Der Wortlaut des § 9 wäre neu zu gestalten.

Zur Verordnung nach § 11 Anhang 2 lit a:

Die Norm ISO 9613-2 für die Bestimmung des Lärms von Geländen für industrielle Tätigkeiten ist nicht die aktuelle österreichische technische Norm. An deren Stelle ist die Norm ÖAL-Richtlinie Nr 28 zu setzen.

In Bezug auf Art 10 der Richtlinie 2002/49/EG ist die Wahrnehmung der Berichtspflichten gegenüber der EU durch den Bund klarzustellen.

Zu § 12:

In den Erläuternden Bemerkungen wird ausgeführt, dass es den zuständigen Bundesstellen überlassen bleiben soll, in der zweckmäßigsten und wirtschaftlich sinnvollsten Art und Weise die gesetzlich aufgetragenen Aufgaben wahrzunehmen.

Diese Sicht verkennt aber wesentliche Problemstellungen für den Bereich der Lärmmessung und der Lärmberechnung.

Zum besseren Verständnis ist auszuführen, dass aus technischen Gründen die Lärmindizes in der Regel nicht gemessen, sondern überwiegend berechnet werden. Dafür existieren zwar genormte nationale Rechenmodelle, für die computer-unterstützte Bearbeitung aber verschiedene Programme, die miteinander nicht kompatibel sind. Für die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten sind Geländedaten zu erheben, die qualitativ unterschiedlich genau erhoben werden können und die Genauigkeit der Berechnungsergebnisse entscheidend beeinflussen. Eine nicht adäquate Erhebung dieser Daten könnte zu Abweichungen der Rechenergebnisse um mehr als 10 dB führen und hat gerade in gebirgigen Gegenden meist die Unbrauchbarkeit der berechneten Daten zur Folge.

In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass sich in vielen Fällen die Lärmquellen unmittelbar nebeneinander befinden, etwa in Ballungsräumen oder wenn, wie im Salztal, die Eisenbahnlinie unmittelbar neben der Landesstraße verläuft. Den Intentionen des Gesetzentwurfes nach werden nun diese Geländedaten gesondert von den jeweils zuständigen Ministerien (oder den von ihnen beauftragten Stellen) bzw den jeweiligen Län-

dern für die Ausarbeitung ihrer strategischen Lärmkarten ermittelt. Für eine Landesstraße im Salzachtal können aber ohneweiters die Geländedaten der in der Nähe befindlichen Eisenbahnlinie herangezogen werden.

Die aus diesen Doppelgleisigkeiten resultierenden Mehraufwendungen sind unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwaltung nicht akzeptabel.

Die Nähe der Lärmquellen bedingt eine gemeinsame Interpretation der Daten, was aber eine kompatible Erfassung und Berechnung der Daten zur unabdingbaren Voraussetzung macht.

Das LärmG-Bund hätte also zumindest vorzusehen, dass die von den Bundesministerien ermittelten Daten den Ländern zur Verfügung zu stellen sind. Auch sollten zur Datenerhebung und -auswertung Mindeststandards vorgeschrieben werden, wobei auch für die notwendige Kompatibilität der Daten zu sorgen wäre.

3. Zu den Kosten:

Die Aussage, dass mit dem LärmG-Bund keine Kosten für die Länder verbunden sind, wird mit großer Skepsis beurteilt. Zumindest die notwendige gegenseitige Hilfestellung der Gebietskörperschaften bei der Ermittlung der Daten wird mit einigem Aufwand verbunden sein. Ein Mehraufwand könnte allenfalls für die Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde entstehen, wenn die Aktionspläne einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-Gesetz 2000 angeführt sind, festlegen.

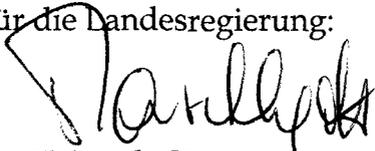
Nach den erläuternden Bemerkungen ist die Durchführung der in den Aktionsplänen angeführten Maßnahmen nicht Gegenstand des LärmG-Bund. Zu erwarten ist, dass zumindest bei der Umsetzung der Aktionspläne Kosten auf die Länder zukommen werden, da ein Teil der in Anhang V vorgegebenen Möglichkeiten ausschließlich im Kompetenzbereich der Länder liegt (zB Raumordnung). Über die Kosten für die Umsetzung der Aktionspläne finden sich in den Erläuternden Bemerkungen aber keinerlei Aussagen!

Nach den erläuternden Bemerkungen sind zur Grundlagenerarbeitung für Bundesstraßen 650 € je Streckenkilometer und für Eisenbahnstrecken 900 € je Streckenkilometer veranschlagt. Dieser unterschiedliche Kostenrahmen erscheint im Hinblick auf die gleich gelagerte Problematik nicht plausibel.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und fünf Ausfertigungen an das Präsidium des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesregierung:



Dr. Heinrich Christian Marckhgott

Landesamtsdirektor

Ergeht nachrichtlich an:

1. - 8. E-Mail an: Alle Ämter der Landesregierungen
9. E-Mail an: Verbindungsstelle der Bundesländer vst@vst.gv.at
10. Präsidium des Nationalrates
11. E-Mail an: Präsidium des Bundesrates peter.michels@parlament.gv.at
12. E-Mail an: Bundeskanzleramt vpost@bka.gv.at
13. E-Mail an: Institut für Föderalismus institut@foederalismus.at
14. E-Mail an: Parlament begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at
15. E-Mail an: Abteilung 16 zu do ZI 216-EU/101/63-2004
16. E-Mail an: Abteilung 5 zu do ZI 205-43/1055-2005

zur gefl Kenntnis.