



WUA 381/04  
Bundesumgebungslärmschutzgesetz  
Stellungnahme zum Entwurf

Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft,  
Umwelt und Wasserwirtschaft  
Sektion V, Abt.5

10.1.2005

Sehr geehrte Damen und Herren!

Seitens der Wiener Umweltschutz anwaltschaft wird zu vorliegendem Gesetzesentwurf des Bundesumgebungslärmschutzgesetzes im Rahmen des Begutachtungsverfahrens wie folgt Stellung genommen:

Prinzipiell wird es begrüßt, das im Rahmen eines Bundeslärmschutzgesetzes der Schutz vor Lärm nun gesetzlich geregelt werden soll und somit auch die Umgebungslärmrichtlinie der EU (2002/49/EG vom 25.6.2002) umgesetzt wird.

Wir möchten allerdings auf einige Punkte im vorliegenden Entwurfs hinweisen, die im Sinne eines wirkungsvollen Schutzes vor Lärm diesem Anspruch nur in Ansätzen nachkommen bzw. nicht nachvollziehbar sind.

#### **Zu §5, §6, §7:**

Einerseits wird in der Begriffsbestimmung der Ballungsraumes im §3 (4) als ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl definiert, die 100 000 Einwohnern übersteigt. Im §5, §6 und §7 wird dagegen von einem Ballungsraum mit über 250 000 Einwohnern gesprochen, der sich so nicht in der Begriffsbestimmung des §3(4) wiederfindet.

#### **Zu §7:**

Die Richtlinie 2002/49/EG sieht vor, dass sämtliche Schallquellen bei der Erstellung von Aktionsplänen zu erfassen sind. Also auch Schallquellen, die nicht im Einflussbereich des Bundes bzw. der Regelung dieses Gesetzes unterliegen. Auf diesen Umstand wird hier nicht eingegangen, womit auch die Umsetzung der Richtlinie nicht ausreichend gewährleistet ist und der §7 somit auch nicht die Erstellung von Aktionsplänen ausreichend regeln kann. Eine §15a Vereinbarung zwischen Bund und Ländern wäre diesbezüglich anzustreben.

## Zu Anhang III - Schwellenwerte

Die Schwellenwerte (Anhang III), die für die Aktionsplanung für den Bereich Fluglärm bei  $L_{DEN}$  von 65dB und bei  $L_{NIGHT}$  von 55 dB liegen sollen, sind hier um jeweils 5dB höher als jene, die für den Straßenlärm gelten sollen!

Dies ist nicht nachvollziehbar und vollkommen unverständlich, zumal nach Erkenntnissen der aktuellen Lärmforschung und allen bekannten Untersuchungen gerade der Fluglärm bei vergleichbaren Lärmpegeln mit dem Straßenlärm die größeren Belästigungs – und Störwirkungen aufweisen.

Beispielsweise wird im 7. Umweltkontrollbericht des österreichischen Umweltbundesamtes dargelegt, dass sich bei einem Fluglärmpegel von 60dB  $L_{DEN}$  wesentlich mehr Menschen belästigt fühlen, als bei einem vergleichbaren Straßenlärmpegel. Ähnliche Erkenntnisse liegen von der WHO (sh. Dokumentation zum Technical meeting on exposure-response relationships on health, 19-21-9 2002, Bonn) vor, sowie vom Deutschen Umweltbundesamt, dass auf notwendigen baulichen Schallschutz ab Fluglärmbelastungen oberhalb von 55dB(A) und 45dB(A) nachts hinweist. In Deutschland ist darüber hinaus geplant im Zuge der Änderung des Fluglärmgesetzes eine Festlegung eines Grenzwertes für  $L_{DEN}$  von 62 dB für Fluglärm. Das Schutzziel der Umgebungsrichtlinie „*die schädlichen Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern*“ wird hier nach unserer Ansicht somit nicht ausreichend umgesetzt.

Die Schwellenwerte für die Aktionsplanung sollte daher diesen klar dokumentierten Erkenntnissen Rechnung tragen. Entsprechend den Ausführungen und Begründungen zum Industrielärm dem die erhöhte Belästigungswirkung zugestanden wird, soll auch für den Fluglärm ein Schwellenwert von  $L_{DEN}$  55dB und von  $L_{NIGHT}$  45 dB festgesetzt werden um die höhere Belästigung gegenüber dem Straßenlärm zu berücksichtigen.

Eine Differenzierung zwischen neuen und bestehenden Flughäfen ist gänzlich abzulehnen, da es hier zu einer Ungleichbehandlung von Betroffenen kommt, was sicher nicht im Sinne eines umfassenden Lärmschutzes sein kann.

Auch wenn hinsichtlich des Schienenlärms von der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung bei der Festsetzung von Schwellenwerten ausgegangen wird und dem Schienenlärm ein Bonus von 5dB zugestanden wird, sollte durch eine neue gesetzliche Regelung die Möglichkeit genutzt werden diesen Schienenbonus unberücksichtigt zu lassen. Solch ein Schienenbonus ist gerade im Sinne eines modernen wirkungsvollen Lärmschutzkonzeptes überholt und nicht nachvollziehbar. Gerade die Charakteristik des Schienenlärm kann oft von tonhaltigen und impulshaltigen Elementen geprägt sein und daher ist solch ein 5db-Bonus nicht gerechtfertigt.

Darüber hinaus gibt es in der Richtlinie kein Bonus – Malus System für Schwellenwerte und es wäre unzulässig Werte mit Zu- und Abschlägen zu versehen.

Der letzte Absatz des Anhanges III sollte gänzlich entfallen, da Schwellenwerte nicht durch punktuelle Ausstattungen von Wohngebäuden oder besonderen Nutzungen von Gebieten auf Grund von Dosis-Wirkung-Relationen wieder relativiert werden sollen. Falls sich solche Gebäude oder Gebiete in einem Sanierungsgebiet befinden, dann wird ohnehin im Einzelfall zu prüfen sein wieweit Sanierungsmaßnahmen (beispielsweise auf Grund der besonderen Schalldämmung der Gebäude) notwendig sind oder nicht. Darüber hinaus sieht auch die Umgebungsrichtlinie solch eine Betrachtungsweise nicht vor.

Der Sachbearbeiter:

Dipl. Ing. Alfred Brezansky

Mit freundlichen Grüßen

Die Wiener Umweltschutzwärterin

Mag. Dr. Andrea Schnattinger