

**Umweltbundesamt GmbH**Spittelauer Lände 5
1090 Wien/Österreich

Tel.: +43-(0)1-313 04

Fax: +43-(0)1-313 04/5400

office@umweltbundesamt.at

www.umweltbundesamt.at

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung V/5
z. Hdn DI Helfried Gartner
Stubenbastei 5
1010 Wien
Österreich

Wien, 05.01.2005

Zahl: 111-1/05

**Betreff: Stellungnahme zum Entwurf für ein Bundesumgebungslärm-
schutzgesetz**

Sehr geehrter Herr DI Gartner, lieber Helfried,

anbei übermitteln wir die Stellungnahme des Umweltbundesamt zum Entwurf
des Bundesumgebungslärmschutzgesetzes.

Mit freundlichen Grüßen,

Roman Ortner e.h.

Mag. Roman Ortner e.h.

Sachbearbeiter

Tel.: +43-(0)1-313 04/5552

Fax: +43-(0)1-313 04/5400

E-Mail: roman.ortner@umweltbundesamt.at

I. Allgemeines

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Gemäß der Richtlinie hat die Erstellung von Lärmkarten bzw. Aktionsplänen nach Verursachern getrennt zu erfolgen. Mit dem vorliegenden Entwurf erfolgt überdies eine der derzeitigen Kompetenzaufteilung entsprechende Umsetzung der Richtlinie nur für Bundesagenden. An dieser Stelle ist anzumerken, dass eine gemeinsame Umsetzung der Richtlinie durch Bund und Länder - z. B. auf Basis einer Art. 15a B-VG- Vereinbarung - wünschenswert gewesen wäre. Mit der derzeitigen Form der Umsetzung ist nicht gewährleistet, dass z. B. für den Verursacher „Straßenverkehr“ Lärmkarten im Sinne der EG-Richtlinie erstellt werden. Hinsichtlich der Gelände für industrielle Tätigkeiten tritt ein vergleichbarer Fall bezüglich der Zuständigkeit für IPPC-Anlagen ein.

Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht die Erstellung von Lärmkarten vor. Gemäß § 3 Abs. 9 handelt es sich dabei um Karten zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet. Insbesondere für Linienquellen wie Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sollte näher festgelegt werden, in welcher räumlichen Untergliederung die Auswertung mindestens zu erfolgen hat.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

ad § 3 Begriffsbestimmungen

Abs. 1: Umgebungslärm

Laut Entwurf entspricht Umgebungslärm dem Lärm von jenen Quellen, die in Abs. 1 taxativ aufgezählt werden. Andererseits werden in Abs. 1 auch jene Quellen taxativ aufgezählt, deren Lärm nicht als Umgebungslärm im Sinne dieses Bundesgesetzes zu werten ist. Dadurch ist keine eindeutige Definition von Umgebungslärm gegeben. Die Aufzählung der Quellen, deren Lärm nicht als Umgebungslärm zu werten ist, sollte nur demonstrativen Charakter haben.

Abs. 7: Großflughäfen

Die Definition von Großflughafen unabhängig von der Anzahl der Flugbewe-

gungen erscheint sinnvoll und ist jedenfalls zu begrüßen. Insbesondere aufgrund der hohen Belästigungswirkung von Fluglärm kommt der Berücksichtigung von Flughäfen große Bedeutung zu.

Abs. 9: Strategische Lärmkarten

Der Ausdruck „Gesamtbewertung“ ist unklar und sollte näher erläutert werden.

ad § 5 : Ballungsräume, Hauptstrecken und Gelände für industrielle Tätigkeiten

Abs. 2: Haupteisenbahnstrecken

lit. a) und b) sind aufgrund der Definition von „Haupteisenbahnstrecke“ in § 3 Abs. 6 ident, lit. b) kann daher entfallen.

ad § 6 : Strategische Lärmkarten

Abs. 2: Ballungsräume

Gemäß diesem Absatz sind für in Ballungsräumen liegende Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Flughäfen strategische Lärmkarten zu erstellen. Gemäß Anhang IV Abs. 3 der Richtlinie ist in den strategischen Lärmkarten jedoch der Lärm aus diesen Quellen auszuweisen, unabhängig davon, ob sie im Ballungsraum liegen.

ad §§ 7 und 10: Fristen und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Aktionspläne sind gemäß § 7 bis zum 31. Mai 2008 bzw. 2013 zu erstellen. Gemäß § 10 besteht weiters für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, innerhalb von 6 Wochen nach öffentlicher Auflage schriftlich Stellung zu nehmen. Da die Aktionspläne laut Richtlinie 2002/49/EG bis zum 18. Juli fertig ausgearbeitet sein müssen, werden die eingehenden Stellungnahmen aus terminlichen Gründen voraussichtlich nicht berücksichtigt werden können. Die Frist zur Erstellung der Aktionspläne ist daher entsprechend früher anzusetzen.

ad §§ 8 und 9: Umweltprüfung

Die Bestimmungen zur Durchführung einer Umweltprüfung von Aktionsplänen werden aufgrund mehrerer Gesichtspunkte als problematisch gesehen: Wie den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf zu entnehmen ist, muss vor Erlassung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes erst die Frage geklärt werden, wer kompetenzrechtlich befugt ist, Aktionspläne (federführend) zu erstellen, um diese in weiterer Folge durchzuführen – insbesondere im Hinblick auf sektoren- und verkehrsträgerübergreifende Aktionsmaßnahmen. Offen bleibt auch - wie angeführt - 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 gem. Art. 10 Abs. 9 bzw. Art. 11 Abs. 4 B-VG), oder ob eine geteilte Kompetenz vorliegt.

Für die kompetenzrechtlichen Zuständigkeiten zur Erstellung der Aktionspläne wären eindeutige Bestimmungen vorzusehen, um auch zu gewährleisten, welche Behörde etwa im Falle kompetenzübergreifender Aktionspläne für die Prüfung gemäß § 8 Abs. 1 und 2, ob eine Umweltprüfung durchzuführen ist, zuständig ist. Aufgrund des vorliegenden Entwurfs ist ein schwer lösbarer Kompetenzkonflikt zu befürchten.

Weiters stellen sich die Aktionspläne als Planungsinstrument ohne rechtliche Wirkung dar. Werden die Maßnahmenplanungen zur Erreichung der Ziele der Umgebungslärmrichtlinie nicht umgesetzt, so stellt sich die Frage der Zweckmäßigkeit der Erstellung der Pläne. Auch wenn sich dieser rechtliche Charakter aus Anhang V der Richtlinie ableiten lässt, so würde es doch als sinnvoll erachtet werden, die Umsetzung der Aktionspläne national gesetzlich zu verankern.

Als höchst problematisch wird die „Kann-Bestimmung“ in § 8 Abs. 4 zur Festlegung der näheren Bestimmungen zum Umweltbericht sowie der Prüfkriterien, ob eine Umweltprüfung durchzuführen ist, durch die vorliegende Verordnungsermächtigung gem. § 11 gesehen. Um eine vollständige Umsetzung der Richtlinie über die strategische Umweltprüfung 2001/42/EG (SUP-RL) zu gewährleisten, sind die entsprechenden näheren Bestimmungen, wie sie als Beispiele in den Erläuterungen zu § 11 angeführt sind, jedenfalls in den Gesetzestext aufzunehmen.

Zu den Festlegungen hinsichtlich grenzüberschreitender Konsultationen bei einer Umweltprüfung wird empfohlen, eine Bestimmung für allfällig notwendige Übersetzungskosten von Unterlagen, die dem betroffenen Nachbarstaat zu übermitteln sind, mit aufzunehmen.

ad § 8 Abs. 5 4. Satz:

Diese Bestimmung ist redundant zur Bestimmung des § 8 Abs. 4 letzter Satz und erscheint daher obsolet.

ad § 9 Abs. 3

Der Verweis auf die betroffenen Umweltstellen sollte auf § 3 Abs. 12 richtig gestellt werden.

ad Erläuterungen und Entwürfe für die Verordnungen gemäß § 11*Anhang III – Festlegung der Schwellwerte für die Aktionsplanung*

Die Schwellwerte für die Aktionsplanung werden mit grundsätzlich 65 dB für den L_{den} und 55 dB für den L_{night} festgelegt. Aufgrund der von der Geräuschcharakteristik abhängenden Dosis-Wirkungs-Relationen wird der Schwellwert für Straßenverkehrslärm um 5 dB verringert und der Schwellwert für Schienenverkehrslärm um 5 dB erhöht. Dosis-Wirkungs-Relationen für die Lärmindizes L_{den} und L_{night} werden zum Beispiel im „Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance“ (Europäische Kommission, 2002) angegeben. Demnach bedeutet ein Pegel von 60 dB für Straßenverkehrslärm bzw. 70 dB für Schienenverkehrslärm für den L_{den} , dass sich immerhin noch rund 26 % bzw. 34 % der Betroffenen belästigt fühlen. Die Werte 60 dB für Straßenverkehrslärm und 70 dB für Schienenverkehrslärm entsprechen überdies den derzeit in Österreich geltenden Grenzwerten gemäß Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen bzw. SchIV und können daher als Mindestmaß für die Schwellwerte angesehen werden.

Ein vergleichbar hoher Belästigtenanteil (26 % bzw. 34 % jener Bevölkerung, die einem dem Grenzwert entsprechenden Pegel ausgesetzt ist) würde sich bei Fluglärm bereits bei Pegeln von rund 54 dB bzw. 58 dB einstellen. Bei Fluglärmpegeln im Bereich von 65 dB, wie im gegenständlichen Entwurf für den Schwellwert vorgesehen, fühlen sich bereits rund 48 % der Betroffenen belästigt. Der vorgeschlagene Schwellwert für die Aktionsplanung für Fluglärm ist also eindeutig als zu hoch einzustufen und entspricht nicht den bekannten Dosis-Wirkungs-Relationen. Das Umweltbundesamt erachtet daher einen Schwellwert von 55 dB als angemessen, jedenfalls ist aber zu fordern,

dass der Schwellwert nicht über 60 dB liegt. Dieser Wert würde dann auch dem im Empfehlungsprotokoll des Forum Schall angegebenen Wert entsprechen.

Auch in der Studie „Fluglärmwirkung“ von Ortscheid / Wende (Umweltbundesamt Berlin, 2000) wird darauf hingewiesen, dass bei Fluglärmbelastungen von 55 dB tags und 45 dB nachts die Grenze zu erheblichen Belästigungen erreicht wird und bei Fluglärmbelastungen von 60 dB tags und 50 dB nachts aus präventivmedizinischer Sicht bereits Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten sind. Bei Fluglärmbelastungen ab 65 dB tags und 55 dB nachts sind bereits Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten.

Anhang IX – Ballungsräume

Die Einheit der in Abs. 3 angeführten charakteristischen Bevölkerungsdichte sollte auf Einwohner pro Quadratkilometer richtig gestellt werden.

Aus der Beschreibung sowie den exemplarischen Kartendarstellungen geht hervor, dass die Ermittlung des Ballungsraumes bzw. der Bevölkerungsdichte auf Gemeindeebene als unzureichend anzusehen ist. So würde z. B. das Gemeindegebiet von Schwechat aufgrund der Bevölkerungsdichte nicht mehr in den Ballungsraum Wien einbezogen werden – aus der Kartendarstellung ist jedoch ersichtlich, dass der Ballungsraum Wien aufgrund der Besiedlungsdichte (auf Basis der Siedlungseinheiten ermittelt) Teile der Gemeinde Schwechat beinhalten muss. Bei der endgültigen Festlegung der Ballungsräume ist hierauf jedenfalls zu achten.