



BMVIT - I/CS3 (Recht und Koordination)

Postfach 3000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
email : cs3@bmvit.gv.at

GZ. 17.960/0021-I/CS3/2004 DVR:0000175

An das Bundesministerium für
Land und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft

E-Mail: Helfried.Gartner@lebensministerium.at
Renate.Nagy@lebensministerium.at

Wien, am 3. Jänner 2005

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt zum o.g. Betreff wie folgt Stellung:

Die Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit und Psyche von Menschen ist noch immer ein zu wenig beachtetes Thema. In diesem Sinne wird von ho. Seite auch ausdrücklich die Zielsetzung des vorgelegten Entwurfes für ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (LärmG-Bund), nämlich den „ ... *schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken.*“ begrüsst.

Die Richtlinie 2001/42/EG zur „Strategischen Umweltprüfung“ muss 2004 in nationales Recht umgesetzt werden. Es wird daher zur Diskussion gestellt, im § 11 „Verordnungsermächtigung“ auch ausdrücklich die Vorgangsweise für eine Abstimmung der Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes mit den Regelungen zur Durchführung einer Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung aufzunehmen.

Hinsichtlich der §§ 2 bis 7 (Screening, Begriffsbestimmungen, Bewertungsmethoden, Scoping, Lärmkarten und Aktionspläne) können zwar keine konkreten Anmerkungen getroffen werden, aus Sicht des ho. Ressorts sollte jedoch vor allem bei der Erarbeitung der Lärmkarten und der Festlegung von Aktionsplänen ausdrücklich auf ein ausgewogenes Kosten/Nutzen Verhältnis Bedacht genommen werden. Ähnliches gilt entsprechend auch für den § 9 (Grenzüberschreitende Konsultationen) und § 10 (Information der Öffentlichkeit und der Kommission).

Desweiteren wäre vor allem aber auch im Zusammenhang mit dem § 8 (Umweltprüfung) auf mögliche Überschneidungen, Wechselwirkungen und/oder Redundanzen mit bereits in Kraft befindlichen bzw. noch geplanten SUP Bestimmungen (insb. im Verkehrsbereich) Bedacht zu nehmen.

Zu den Kosten des Vollzugs des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes stellt sich die Frage, warum die Kosten für Bundesstraßen A und S mit 650 €/je Streckenkilometer niedriger sind, als jene für Eisenbahnstrecken mit 900 €/je Streckenkilometer.

Seitens der Gruppe Schiene ist folgendes anzumerken:

1. Allgemein

Der vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft vorgelegte Entwurf über die Erfassung und über die Planung von Lärmschutzmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz - LärmG-Bund) entspricht inhaltlich grundsätzlich der EU-Richtlinie. Damit wurden auch die Empfehlungen des Positionspapiers des Forum Schall vom 25. Juni 2002 aufgegriffen, die aus Sicht der Länder und Magistrate auf Grund der zu erwartenden sehr hohen Aufwendungen für die Erstellung der strategischen Lärmkarten und Aktionspläne möglichst auf eine „Minimalumsetzung“ hinsichtlich des Darstellungsaufwandes drängten.

Im Rahmen der vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft eingeleiteten Vorbereitungen zur Umsetzung der gegenständlichen EU-Richtlinie wurden die technischen Grundlagen für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes sowie der noch ausstehenden Regelungen der Länder hauptsächlich durch die seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft initiierten gemeinsamen, bereits langfristigeren Arbeiten mit den Ländern im Forum Schall und im ÖAL geschaffen, welche eine inhaltlich einheitliche, vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich begünstigen sollen. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass für eine einheitliche Darstellung der erforderlichen strategischen Lärmkarten und Aktionspläne allgemeine Angaben wie Darstellung im Koordinatensystem Gauß-Krüger (mit Hinweis auf die Unterschiedlichen Zonen), Bildschirmauflösung, Farbdarstellung usw. unumgänglich sind. In den beiden Arbeiten wurden die Vorgaben aus der EU-Richtlinie sowie der derzeitige Stand der Lärmtechnik übersichtlich zusammengefasst und stellen jedenfalls ein wertvolle Hilfsmittel für das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft dar.

2. Zu den einzelnen Bestimmungen

zu § 3 Abs. 6:

Die Definition der Haupteisenbahnstrecke übernimmt die im § 1 Eisenbahngesetz 1957 enthaltene Definition der „Eisenbahn“. Es ist somit jede Eisenbahn, ausgenommen Oberleitungs-Omnibusse, eine „Haupteisenbahnstrecke“, wenn sie ein Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr aufweist. Zwecks Vermeidung der Verwechslung mit der Definition „Hauptbahn“ sollte daher der Begriff „Haupteisenbahnstrecke“ vermieden werden und nur der Begriff „Eisenbahnstrecke“ im Zusammenhang mit den jeweiligen Zugzahlen verwendet werden.



In Abstimmung mit § 3 Abs. 4 sowie 7 und dem zweiten Satz von Abs. 6 sollte jedoch statt der Wortfolge „jede Eisenbahnstrecke“ die Wortfolge „eine Eisenbahnstrecke“ gewählt werden.

zu § 3 Abs. 9 iVm § 4 und Anhang I, II, IV-VII:

Für die Ermittlung der Lärmbelastung im Bereich der Schiene erscheinen die Vorgaben für die Berechnung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne die ÖAL-Richtlinie 36, Blatt 2 nicht hinreichend, da die bereits realisierten Detailprojekte bezüglich der Immissionsberechnung eine wesentlich höhere Genauigkeit aufweisen. Dies trifft insbesondere beim ersten Teil der Umsetzung zu, bei welchen Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen sind, da in diesen Bereichen die Schallschutzmaßnahmen großteils bereits im Zuge des Programms der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken realisiert wurden.

zu § 4:

Da § 4 nur einen Absatz aufweist, kann die Absatzbezeichnung „(1)“ entfallen.

zu §§ 5-7 und 12:

Nach den Erläuterungen sollen auf der Grundlage der bestehenden Aufgabenverteilung innerhalb der Bundesministerien 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.

Seit mehr als 10 Jahren werden jedoch in Österreich im Rahmen der schalltechnischen Sanierung der bestehenden Eisenbahnstrecken auf Grundlage genereller Übereinkommen mit den Ländern über Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen bereits jene lärmschutztechnischen Maßnahmen, die erst nach Vorliegen der jeweiligen Aktionspläne im Sinne der EU-Richtlinie vorzusehen wären, geplant und realisiert.

Es ist daher vom BMVIT nicht nachvollziehbar, warum die Erstellung der von der EU geforderten strategischen Lärmkarten und Aktionspläne auf Grund der im Forum Schall und im ÖAL geleisteten Vorarbeiten nicht zentral im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft erfolgt, welches die inhaltlich einheitliche, vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich durchführen könnte (als zuständige Behörde im Sinne von Art. 4 Abs. 1 der RL 2002/49/EG). Die erforderlichen Verkehrsdaten wären dabei je nach Zuständigkeit beizustellen.

3. Zu den finanziellen Auswirkungen

Hinsichtlich der Kosten für die Erstellung der Lärmkarten und Aktionspläne ist anzumerken, dass beispielsweise die in den Jahren 1993 und 1994 für ein Streckennetz von rund 2.650 km erstellten Schienenverkehrslärmkataster mit wesentlich geringerem Informationsgehalt, als dies für die Umsetzung der EU-Richtlinie erforderlich sein wird, bereits rund 40 Mio. ATS gekostet haben (Auftragsvolumen an Firmen). Aufgrund der geforderten Angaben, die der Kommission zu

übermitteln sind, müssen für die betroffenen Eisenbahnstrecken strategische Lärmkarten und Aktionspläne erstellt und demografische Erhebungen durchgeführt werden, sodass mit wesentlich höheren als den seinerzeitigen Kosten gerechnet werden muss. Die vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft im Bereich der Eisenbahn angesetzten Kosten von 2,160 Mio. € erscheinen daher viel zu niedrig. Im Zusammenhang mit dem Personalaufwand ist die vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft getroffene Annahme, dass im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie freie Kapazitäten für die Umsetzung vorhanden wären, völlig verfehlt. Eine entsprechende Personalvorsorge ist nicht gegeben und müsste erst geschaffen werden, falls das BMLFUW nicht die Federführung für die Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie übernimmt.

Weiters wird seitens der Gruppe Straße folgendes festgehalten:

Grundsätzlich wird festgehalten, dass eine komplette Vollziehung durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft anzustreben wäre. Sollte dies jedoch nicht möglich sein, wäre auf alle Fälle darauf zu dringen, die nachfolgenden Klarstellungen in das Gesetz aufzunehmen.

- In **§3 Absatz 5** wird der Begriff „Hauptverkehrsstraße“ als Straße der Kategorie A und S im Sinne des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971) definiert. Dies steht eigentlich im Widerspruch mit der Definition dieses Begriffes in der Richtlinie 2002/49/EG welche lautet: „Hauptverkehrsstraßen – eine vom Mitgliedsstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr“. Daher hätte die Beschreibung des Geltungsbereiches in § 2 Z.1. zu lauten: „Straßenverkehr auf Bundesstraßen“.

Auf Grund der Definition im LärmG-Bund und den Erläuterungen fallen alle stark befahrenen Straßen, die seit 1. April 2002 in die Kompetenz der Länder übertragenen wurden (z.B. der Wiener Gürtel), nicht unter dieses Gesetz. Ob dies im Einklang mit den Intentionen der Europäischen Union zu verstehen ist, ist äußerst fraglich.

Daher wäre eine genauere Begriffsbestimmung unter **§3 Absatz 5** im Bereich „Hauptverkehrsstraßen“ notwendig. Sinngemäß **sollte** dieser Absatz **lauten** :

„Hauptverkehrsstraßen“ im Sinne dieses Gesetzes definieren Straßen der Kategorie A und S (Autobahn- und Schnellstraßen) im Sinne des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971). Die Anwendung auf andere Hauptverkehrsstraßen ist von den entsprechenden Gebietskörperschaften zu regeln.

- In **§5 Absatz 1 lit. a**, wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufgefordert, erstmalig bis 31. Mai 2005 festzustellen, welche österreichischen Straßen Hauptverkehrsstraßen im Sinne des §3 Absatz 5 (Kategorien A und S) sind.



Aufgrund der oben angeführten ausführlichen Definition und dem Verweis auf das Bundesstraßengesetz (BStG 1971) in §3 Absatz 5 ist **§5 Absatz 1 lit. a** grundsätzlich **nicht notwendig**.

§ 5 Absatz 1 lit. b und c wären in Anlehnung an die oben genannten Änderungen in §3 Absatz 5 sinngemäß zu ergänzen und **wie folgt umzuformulieren** :

*.... auf welchen Hauptverkehrsstraßen der **Kategorien A und S** ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und*

*.... auf welchen Hauptverkehrsstraßen der **Kategorien A und S** ein Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und*

Die **§6 Absatz 1,2,5 und 6 sowie §7 Absatz 1 und 2** sind jeweils sinngemäß anzupassen und in jedem dieser Absätze ist nach jedem Begriff „Hauptverkehrsstraßen“ **die Erweiterung** *....“der Kategorien A und S“* **anzufügen**.

Dem System entsprechend sollte in § 6 Abs. 2 auch von „Teil-Lärmkarten“ sowie in Abs. 3 die Rede sein. Allenfalls wäre das Gesetz auch in anderen Stellen dahingehend anzupassen.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Bereich des Straßenverkehrs im Bezug auf strategische Lärmkarten (§6) sowie für daraus resultierende Aktionspläne (§7) **ausschließlich für die im §3 Absatz 5 definierten Hauptverkehrsstraßen des Autobahn- und Schnellstraßennetzes in die Verantwortung genommen werden**.

Eine etwaige Koordinierungspflicht des ho. Bundesministers wäre aus finanziellen Gründen und mangelnden Personalressourcen jedenfalls abzulehnen.

Für alle weiteren, im Sinne der Richtlinie 2002/49/EG belasteten Straßen, die über das Autobahn- und Schnellstraßennetz hinaus gehen (Landesstraßen B und Landesstraßen L) ist auf die **eindeutige Zuständigkeit** im Bezug auf strategische Lärmkarten (§6) sowie für daraus resultierende Aktionspläne (§7) der einzelnen **Bundesländer** hinzuweisen.

Schlussbemerkung

Zu dem in den allgemeinen Erläuterung zu diesem Gesetzesentwurf unter dem Kapitel „Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für Bundesstraßen“ sowie in den Erläuterungen zu §3 jeweils vorgefundene Satz *....“Bundestrassen der Kategorie A und S (einschließlich Autobahnen)“* sollte eindeutig klargelegt werden, dass unter Bundesstraßen der **Kategorie A** die **Autobahnen** und **S** die **Schnellstraßen** zu verstehen sind und somit die Erläuterung „einschließlich Autobahn“ jeweils unnötig ist.

Abschließend ist von der Oberste Zivilluftfahrt Behörde zu bemerken:

Zu § 3 Abs. 7:

Die Definition des „Großflughafens“ übernimmt die im § 64 des Luftfahrtgesetzes enthaltene Definition des „Flughafens“. Es ist somit jeder Flughafen ein Großflughafen. Dies widerspricht jedoch eklatant den Intentionen der RL 2002/49/EG, wonach zwischen „Flughäfen“ und „Großflughäfen“ **eindeutig unterschieden wird**. Ein „Großflughafen“ im Sinne der Richtlinie liegt dann vor, wenn auf einem Flughafen ein Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr verzeichnet wird (vgl. Art. 3 lit. p). Es ist daher unbedingt erforderlich, dass diese Unterscheidung auch im vorliegenden Gesetz ihren Niederschlag findet, zumal im restlichen Text dieses Entwurfes sowohl der Begriff „Flughäfen“ als auch der Begriff „Großflughäfen“ verwendet wird und somit offensichtlich sehr wohl eine Unterscheidung dieser Begriffe intendiert ist. Ein Beibehalten der im Entwurf vorgeschlagenen Definition des „Großflughafen“ wäre somit nicht nur richtlinienwidrig, sondern auch sinnwidrig.

In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass die militärischen Flugbewegungen offensichtlich von diesem Bundesgesetz nicht betroffen sein sollen. Es stellt sich somit die Frage, wie **militärische Flugbewegungen auf Zivilflugplätzen** zu behandeln sind und zwar insbesondere am Flughafen Graz, bei dem es sich um einen Flughafen im Sinne des § 64 des Luftfahrtgesetzes handelt. Sachlich wäre wohl nicht begründbar, weshalb die militärischen Flugbewegungen etwa auf dem Militärflugplatz Zeltweg nicht berücksichtigt werden sollen, auf dem Flughafen Graz jedoch schon. Hier ist eine Klarstellung unbedingt erforderlich. Zu klären wäre auch die Frage, wie der Flughafen Linz zu behandeln ist, bei welchem es sich im Sinne des Luftfahrtgesetzes um einen Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung handelt (vgl. § 62 Abs. 5 LFG). Hierbei ist nicht nur die **Frage der Berücksichtigung militärischer Flugbewegungen** von Interesse, sondern in weiterer Folge auch die Frage von **Kostentragungen**.

Der Text des § 3 Abs. 7 hätte daher wie folgt lauten:

„(7) Großflughafen: ein Flughafen (§ 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 idgF) mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen und militärische Flugbewegungen ausgenommen.“

Zu § 5 Abs. 3:

Auf Grund der Ausführungen zu § 3 Abs. 7 muss diese Bestimmung wie folgt lauten:

„(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat bis längstens 31. Mai 2005 erstmalig festzustellen, welche Flughäfen als Großflughäfen im Sinne des § 3 Abs. 7 gelten.“

**Zu § 7 Abs. 1 und 2:**

„Großflughäfen“ sind sowohl im Abs. 1 als auch im Abs. 2 des § 7 enthalten und wären somit in einem der beiden Absätze zu streichen, um eine verwirrende Doppel-Regelung zu vermeiden.

Weiters ist generell anzumerken, dass das Festhalten an den für Flughäfen definierten **Schwellwerten L_{den} von 65 dB** und ein **L_{night} von 55 dB** aus Sicht des BMVIT **unabdingbar** ist.

Schließlich ist wiederholt darauf hinzuweisen, dass vom BMVIT auf die als Teil der Aktionspläne gemäß Anhang V der RL 2002/49/EG genannten **Raumordnungsmaßnahmen** keinerlei Einfluss genommen werden kann. Es ist auf Grund der bundesverfassungsrechtlichen Kompetenzlage vom BMVIT nicht beeinflussbar, ob Siedlungsgebiete bis dicht an die Flugplatzgrenzen geplant werden. Die Festlegung von Siedlungsgebieten unterliegt vielmehr der Fachplanungskompetenz der Länder und (im Rahmen der örtlichen Raumplanung) der Kompetenz der Gemeinden - das BMVIT kann eine verfehlte Siedlungspolitik der Länder nicht verhindern.

Für den Bundesminister:
Mag. Christian Weissenburger

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Sandra Hoentzsch
Tel.: 01/71162/7415
E-Mail: sandra.hoentzsch@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt