

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 Verkehr, Innovation und Technologie  
IV/ST1 (Planung und Umwelt)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
[st1@bmvit.gv.at](mailto:st1@bmvit.gv.at)

Wien, 30.07.2014

Zahl: 111-71/14

**Betreff: Stellungnahme zum Entwurf der Bundesstraßen-  
Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übermittlung des Entwurfs für eine Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung zur Stellungnahme. Es ist zu begrüßen, dass mit der Verordnung die bei Bundesstraßen-Neubauvorhaben erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen einheitlich geregelt werden und die Planungssicherheit erhöht werden soll. Konkrete Vorgaben sind nicht nur für den Projektwerber wichtig sondern stellen auch eine wichtige Information für den Anrainer dar, welche Immissionen hinzunehmen sind.

Gerade diese Abwägung öffentlicher und privater Interessen bedarf jedoch nach unserem Ermessen eines breiten Diskurses – es ist daher zu bedauern, dass die Erstellung des gegenständlichen Entwurfes ohne jegliche Einbeziehung von Anrainer- oder Interessensvertretern erfolgt ist. Im Rahmen der Erstellung des Verordnungsentwurfes wäre es aus unserer Sicht äußerst sinnvoll gewesen, die in den Erläuterungen angeführten Rechtsunsicherheiten auszuarbeiten, die Grundzüge der geltenden Rechtsprechung klar darzustel-

len und in einem transparent gehaltenen Prozess zu diskutieren, welche Abänderungen sinnvoll und mit dem Vorsorgegrundsatz des UVP-G vereinbar sind.

In den Erläuterungen wird angeführt, dass als Entscheidungsgrundlage für die Festlegung der Grenzwerte ein humanmedizinisches Gutachten eingeholt und eine lärmtechnische Studie durchgeführt wurde. Darüber hinaus wird in den Erläuterungen keine nähere Begründung für die Höhe der Grenzwerte bzw. der zulässigen Pegelanhebungen angeführt. **Die lärmtechnische Studie wie auch das humanmedizinische Gutachten sind als wesentliche Grundlage für die gegenständliche Verordnung jedenfalls zu veröffentlichen.**

Die gemäß §6 (1) durch das Vorhaben jedenfalls hinzunehmenden Immissionen von 55 dB für den Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel  $L_{den}$  und 45 dB für den Nachtlärmpegel  $L_{night}$  können gerade bei sehr geringer Vorbelastung bereits hohe Immissionszunahmen darstellen. Sie liegen darüber hinaus über den Planungsrichtwerten für die leiseren Flächenwidmungskategorien (z.B. nach ÖNorm S5021) oder dem Vorsorgegrenzwert der WHO von 40 dB im Freien in der Nacht (Night Noise Guidelines for Europe, WHO). **Das generelle Zulassen von Immissionen in dieser Höhe steht den Bestrebungen der Raumordnung nach einer den Nutzungsansprüchen gerecht werdenden Umweltqualität bzw. der Einhaltung langfristiger Umweltziele entgegen und ist somit im Rahmen einer eingehenden Interessensabwägung zu prüfen.** Im zugrunde gelegten medizinischen Gutachten werden auch die umweltwissenschaftlichen Grundlagen und Zielsetzungen im Rahmen des Nationalen Umweltplans 1994 mit der Rahmenbedingung zitiert, dass "... *am Tag Außenschallpegel von  $L_r$  40-50 dB ... nicht überschritten werden*" sollten. In der derzeitigen Form der Verordnung wird mit dem Immissionsort an der Fassade offenbar auch der Freiraumschutz vollständig mitgeregelt, zusätzliche Vorgaben für Anforderungen an den Freiraumschutz wie beispielsweise die Verfügbarkeit von Rückzugs- oder Erholungsbereichen im Freiraum sollten jedoch überlegt werden.

In der Verordnung werden auch Werte für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen und der Gesundheitsgefährdung festgelegt. Es geht nicht aus der Verordnung oder den Erläuterungen hervor, was aus der Unterscheidung zwischen unzumutbarer Belästigung und Gesundheitsgefährdung abzuleiten ist.

Zeigt sich im Betrieb des betreffenden Bundesstraßenabschnittes, dass die für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen angewendenden Immissionsgrenzen überschritten werden - beispielsweise aufgrund eines stärker als erwartet gestiegenen Verkehrsaufkommens oder einer Zunahme des Verkehrsaufkommens nach dem Prognosezeitpunkt - erfolgt keine Anpassung der Lärmschutzmaßnahmen mehr. Gegebenenfalls erfolgt eine Bestandssanierung, welche mitunter aber ein niedrigeres Schutzziel aufweist. **Für die langfristige Sicherstellung des Schutzzieles müssen die entsprechend §6 abgeleiteten Immissionsgrenzen festgeschrieben werden. Lärmschutzmaßnahmen sind dann hinsichtlich der Einhaltung dieser Werte zu prüfen und erforderlichenfalls neu zu bemessen.**

Im Verordnungsentwurf wird in §8 festgelegt, dass der zur Einhaltung des zulässigen Immissionseintrages bzw. der Immissionsgrenzwerte erforderliche Lärmschutz vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen ist. In §9 wird angeführt, dass auch objektseitige Maßnahmen möglich sind, wenn die aktiven Maßnahmen „... *oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind...*“. Weiters sind nach §9 passive Lärmschutzmaßnahmen „... *in Ergänzung zu oder anstelle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen...*“ zulässig. **In der Verordnung wird nicht näher angeführt, nach welchen Kriterien die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes zu beurteilen ist und nach welchen Kriterien passive Maßnahmen anstelle von oder ergänzend zu aktiven Maßnahmen gesetzt werden können, entsprechende Vorgaben sind jedenfalls notwendig.**

Nach dem derzeitigen Entwurf sind Gebiete mit Immissionseinträgen unter den Grenzwerten von 55 dB bzw. 45 dB nicht weiter zu betrachten. **Es erscheint jedoch jedenfalls notwendig, insbesondere bei der Ermittlung**

**der Verhältnismäßigkeit von aktiven Maßnahmen auch jene Bereiche unterhalb der Grenzwerte einzubeziehen, in welchen eine deutliche Verschlechterung der akustischen Situation erfolgt oder durch die aktiven Maßnahmen eine deutliche Verbesserung erreicht werden kann.**

In §8 werden als straßenseitige Maßnahmen insbesondere Lärmschutzwälle, -wände, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus angeführt. Geschwindigkeitsbeschränkungen stellen eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme dar und können auch nur auf den sensiblen Nachtzeitraum eingeschränkt gesetzt werden, wie es auf zahlreichen Autobahnen in Österreich bereits der Fall ist. **Um eine umfassende Ausschöpfung von straßenseitigen Maßnahmen zu gewährleisten, wäre auch explizit die Möglichkeit von abschnittspezifischen Geschwindigkeitsbeschränkungen einschließlich Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung der Geschwindigkeiten anzuführen.**

Hinsichtlich der gemäß §9 möglichen passiven Lärmschutzmaßnahmen ist anzumerken, dass in der Verordnung nicht festgelegt wird, wie damit umzugehen ist, wenn der Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen nicht in Anspruch genommen wird. Es werden darüber hinaus keine Festlegungen getroffen, aus denen sich eine über die Erstinstallation hinausgehende Erhaltungspflicht für die Maßnahmen ableiten lässt.

Es ist davon auszugehen, dass bei gemäß Verordnung erforderlichenfalls durchgeführten Einzelfallprüfungen auch einzelne Härtefälle identifiziert werden, für welche eine Ablöse in Frage kommt. **In der Verordnung wären konkrete Ablösebestimmungen vorzusehen und es sollten auch Kriterien festgelegt werden, bei deren Einhaltung ein subjektiver Rechtsanspruch auf Ablöse besteht.**

Gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzgebung haben die Umgebungslärm-Aktionspläne für den Fall einer Überschreitung der Schwellenwerte Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Maßnahmen zur Lärminderung und zum

Schutz ruhiger Gebiete zu enthalten. **In der Verordnung wären daher Vorgaben für den Erhalt ruhiger Gebiete sinnvoll.**

Hinsichtlich Zulaufstrecken erfolgt in der Verordnung eine Beschränkung auf passive Maßnahmen. An dieser Stelle wird angeregt, auch eine Prüfpflicht vorzusehen, um abzufragen, ob auch von der für die Zulaufstrecke zuständigen Behörde oder gemeinsam mit dieser aktive Maßnahmen gesetzt werden können.

Für vorhabensbedingte Immissionen in der Bauphase werden vergleichbar mit der Betriebsphase Unbedenklichkeitsschwellen von 55 dB für den Tag und 45 dB in der Nacht festgelegt. **Besonders bei großen Vorhaben, deren Bauphase sich auch über mehrere Jahre erstrecken kann, ist eine differenziertere Bewertung unter Berücksichtigung der Vorbelastung sinnvoll. Weiters ist zu prüfen, ob die im Entwurf festgelegten Werte auch für Dauergeräusche (beispielsweise Geräusche von Pumpen zur Wasserhaltung) ausreichend sind.**

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Roman Ortner e.h.

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

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

E-Mail: roman.ortner@umweltbundesamt.at