



Mai 2016
AK Positionspapier

Laufende Evaluierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Wir über uns

Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,4 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die BAK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.

Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 750.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,4 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Rudi Kaske
Präsident

Werner Muhm
Direktor

Die Positionen der AK im Detail

Die Bundesarbeitskammer (BAK) setzt sich für Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit im Verkehrslärm-schutz ein. Im Zusammenhang mit der aktuellen Evaluierung der Umgebungslärm-Richtlinie (Environmental Noise Directive – kurz END; 2002/49/EG) sollen daher grundlegende Probleme und Schwachstellen der Richtlinie einerseits und der nationalen Umsetzung der Richtlinie in Österreich andererseits identifiziert werden.

Grundsätzlich müssen Aktionspläne bezogen auf einen konkret betrachteten Aktionsplanungsabschnitt einen solchen Detaillierungsgrad aufweisen, dass sie – kurz gefasst – erkennen lassen, wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zu rechnen ist und wie viele Personen dann voraussichtlich von Umgebungslärm entlastet sein werden.

Die in Österreich 2013 vorgelegten **Aktionspläne zeigen, dass es an einer effektiven Umsetzung der END mangelt**. Teilweise erfüllen die vorgelegten Aktionspläne nicht einmal das rechtliche Minimum. Durchgängig fehlt es an hinreichend genauen Betroffenheitsanalysen. Deswegen können sich in den Plänen auch gar keine daraus abgeleiteten Maßnahmen finden. Das lässt den Zweck der Aktionspläne leerlaufen. Dass es an einer effektiven Umsetzung mangelt, **hängt letztlich auch damit zusammen, dass die END keine relevanten und in letzter Konsequenz überprüfbaren Zielsetzungen vorgibt**. In Österreich gibt es keine gesetzlichen Vorkehrungen, dass an Bestandsstrek-

ken verpflichtend zu sanieren ist, wenn bestimmte Lärmgrenzwerte überschritten sind. Der Punkt ist, dass die END in keiner Phase der Umsetzung Anlass gegeben hat, Verbesserungen dieser nationalen Vorgaben zur lärmtechnischen Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen. Dabei wären solche hier dringend nötig.

Aus der Sicht der BAK muss die END dahingehend überarbeitet werden, dass sie den Mitgliedstaaten relevante und überprüfbare Zielvorgaben für die lärmtechnische Sanierung insb der bestehenden Straßen, Schienenwege und Flughäfen vorgibt. Dies erfordert als erstes wirksame **Mindestanforderungen an den Detaillierungsgrad von Aktionsplänen**. Damit die Mitgliedstaaten relevante Anstrengungen unternehmen, müssen die obigen Vorgaben zwingend noch um einen **konkreten zeitlichen Rahmen** ergänzt werden, binnen dessen lärmtechnisch zu sanieren ist. Erforderlich ist darüber hinaus, dass die END **Sanierungsgrenzwerte** vorgibt, die verbindlich einzuhalten sind.

Aktionspläne sollen sich verpflichtend auch der **Lärmvorsorge** widmen und den **Schutz ruhiger Gebiete** stärken. Am besten sollte die END eine zwingende **Zuständigkeit der regionalen Raumordnungsbehörden** für die Lärminderungsplanung verankern. Die Mitgliedstaaten müssen verpflichtet werden, **Summenkarten** zu erstellen, wo Umgebungslärm aus mehreren Quellen einwirkt. Gerade bei Bestands-sanierungen macht es Sinn, alle Lärmverursacher gemeinsam zu betrachten

und zu fragen, welche Maßnahmen am zielführendsten sind. Ungeachtet dessen, dass **Lärmschutzfenster** nur eine ultima ratio sein können, soll eine künftige END eine Pflicht der Gebäudeeigentümer zum Einbau vorsehen. Jedenfalls müssen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, angebotenen Lärmschutzfensterförderungen zu evaluieren, den Einbau im erfolgten Ausmaß auszuweisen und darüber zu berichten. Die END muss sicherstellen, dass **verkehrspolizeiliche Maßnahmen** bei der Aktionsplanung verpflichtend miteinbezogen werden und dass die zuständigen Behörden zusammenarbeiten.

Verkehrslärm mittlerweile Umweltthema Nr 1?

An den beobachtbaren Problemen, was Verkehrslärm anlangt, hat sich wenig geändert, egal ob man die Ergebnisse von Befragungen (insb Mikrozensus 2011) oder etwa die Auswertungen der zuletzt vorgelegten Umgebungslärmkarten und Aktionspläne zu Rate zieht. Die Auswertung der Statistik Austria für 2011¹ zeigt, dass die ÖsterreicherInnen das steigende Verkehrsaufkommen (24,7 %) mittlerweile als Umweltproblem Nr 1 noch vor dem Treibhauseffekt und der Klimaveränderung (24,2 %) ansehen; das Ausmaß der subjektiv wahrgenommenen Lärmstörung in Österreich ist ähnlich hoch wie bei der letzten Erhebung 2007. Straßenverkehrslärm rangiert da quantitativ weit vor dem Lärm aller anderen Verkehrsträger. Die aktuellen Daten aus der Lärmaktionsplanung zeigen, dass zB über eine halbe Million ÖsterreicherInnen mit Straßenverkehrslärm über den Schwellenwerten (60 dB Lden / 50 dB Lnight) wohnen müssen. Bis zu einem Drittel davon leben entlang von Autobahnen und Schnellstraßen, wobei die Betroffenen in Ballungsräumen da noch

nicht enthalten sind.² Verkehrslärm ist gemäß einer aktuellen Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation nach der Luftverschmutzung das Umweltproblem mit den zweitstärksten Auswirkungen auf die Gesundheit der EuropäerInnen.³

Die BAK setzt sich für Transparenz, klare Prioritäten und Verbindlichkeit im Verkehrslärmschutz ein⁴ und hat sich ausführlich schon zum Grünbuch der Europäischen Kommission „Künftige Lärmschutzpolitik“⁵ sowie in weiterer Folge⁶ zum Vorschlag für die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl Nr L 189 vom 18.07. 2002 S 12 - im Folgenden kurz: END) sowie die Rechtsakte zur Umsetzung der END in Österreich einschließlich der 2009⁷ sowie 2013⁸ vorgelegten Lärmkarten und Entwürfen zu Aktionsplänen geäußert.

Im Zusammenhang mit der **aktuellen Evaluierung⁹ der Umgebungslärm-Richtlinie** (Environmental Noise Directive – kurz END; 2002/49/EG) und dem für 2016 fälligen Umsetzungsbericht der Europäischen Kommission gem Art 11 END sollen daher grundlegende Probleme und Schwachstellen der Richtlinie einerseits und der nationalen Umsetzung der Richtlinie in Österreich andererseits identifiziert werden.

Es mangelt an einer effektiven Umsetzung der END in Österreich – teilweise erfüllen die vorgelegten Aktionspläne nicht einmal das rechtliche Minimum.

Vor allem die ausführlichen **Positionspapiere der BAK zu den 2009 bzw 2013 vorgelegten Lärmkarten und Aktionsplänen** zeigen, dass es letztlich an einer effektiven Umsetzung der END in Österreich mangelt.

Ziel der END ist ein managementartiges Vorgehen der zuständigen Behörden im Fünf-Jahresrhythmus.

Die notwendigen Bausteine dafür sind aus der Praxis von Qualitäts- wie Umweltmanagementsysteme hinlänglich bekannt und basieren auf dem Prinzip, dass am Beginn einer Betrachtungsperiode die Probleme und Defizite benannt, dazu operationalisierbare Ziele festgelegt und Pläne mit konkreten Maßnahmen entwickelt werden. Dann folgt die Phase der Umsetzung, deren Erfolge/Misserfolge dann anhand vorab festgelegter Kriterien evaluiert werden, was zur Anpassung von Zielen und Maßnahmenplänen im Hinblick auf die nächste Periode führt.

Bedenkt man zudem, dass **Lärmbetroffene entlang der bestehenden Straßen, Schienenwege oder Flughäfen derzeit de facto keine rechtliche Möglichkeit haben, Schutzmaßnahmen zu erzwingen**,¹⁰ so erfordert alleine dies schon eine besondere Sorgfalt der zuständigen Behörden bei der Analyse und bei der Ausarbeitung und Begründung entsprechender Programme, damit für Lärmbetroffene transparent wird und nachvollziehbar ist, dass ein zielgerichtetes, konzeptives und von einsichtigen Prioritätensetzungen geleitetes Vorgehen praktiziert wird.

Aktionspläne müssen daher – auf den Punkt gebracht – **einen solchen Detaillierungsgrad aufweisen**, dass sie – bezogen auf einen konkret betrachteten Aktionsplanungsabschnitt – erkennen lassen,

1. wo in Hinblick auf die Anzahl der dort ansässigen Bewohner **signifikante Überschreitungen** von Schwellenwerten bestehen und anhand **welcher Prioritäten** diese Bereiche von der zuständigen Behörde klassifiziert werden und

2. welche **besonderen Probleme** (zB „hotspots“ oder Lärm aus mehreren Quellen) und welche verbesserungswürdigen Situationen darüber hinaus (zB Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis) bestehen und
3. wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung (aus lärmtechnischer und/oder finanzieller Sicht) **mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren** zu rechnen ist und
4. wie **viele Personen** dann voraussichtlich von belästigendem oder gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm **entlastet** sein werden.

Die 2013 – überwiegend schon zum zweiten Mal – vorgelegten **Aktionspläne lassen wiederum die wesentlichen Fragen unbeantwortet**. In einigen Aspekten drängt sich der Verdacht auf, dass sie neuerlich nicht einmal den Mindestanforderungen gem der END bzw den österreichischen Umgebungslärmvorschriften entsprechen. Eine Evaluation der Umsetzung der 2009 (verspätet) veröffentlichten Aktionspläne ist mangels angekündigter Maßnahmen und Entlastungseffekte auch gar nicht möglich bzw findet sich höchstens in Ansätzen.

Dabei **verdienen die vorgelegten Lärmkarten durchaus Anerkennung**. Denn sie schaffen schon mit den kartographischen Darstellungen eine Problemtransparenz, die es vorher in Österreich nicht gegeben hat. Lärmbetroffene können nun im Internet die individuell für ihr Wohnobjekt errechnete Lärmbelastung ablesen.

Der Mangel aus lärmschutzpolitischer Sicht offenbart sich dann aber spätestens in den Aktionsplänen: Von einer Lärmproblematik kann man ja erst dann sprechen, wenn in einer lärm-belasteten Zone auch Menschen wohnen. Das zeigt sich aber erst, wenn die errechneten Lärmausbreitungszonen anhand der Einwohnerdaten analysiert werden. Eine – letztlich **wohnobjektgenaue – Betroffenanalyse** ist erforderlich. Eine solche **ist aber weder den vorgelegten Lärmkarten, noch den Aktionsplänen oder Begleitdokumenten zu entnehmen**. Bloße Verweise auf kartographische Darstellungen oder auf nach Bundesländern aggregierte Daten, bloß allgemeine Erörterungen zu den zur Verfügung stehenden Instrumenten und Handlungsebenen sind da sicher nicht ausreichend. Auch die nachträglich vorgelegten Gemeindeauswertungen (~ Anzahl Lärmbetroffene je Gemeinde) genügen diesem Zweck nicht, bilden keine Grundlage, aus denen sich Maßnahmen bzw nötige Prioritätensetzungen ableiten lassen. Mangels Analyse der Bereiche, wo Schwellenwertüberschreitungen bestehen, können sich in den Plänen auch gar keine daraus abgeleiteten Maßnahmen finden, was den Zweck der Aktionspläne aber leerlaufen lässt.

Lediglich für das höherrangige Straßennetz der ASFINAG wurde dargelegt, dass es **hotspot-Analysen** gegeben hätte.¹¹ Konkret sollen sowohl Bereiche herausgearbeitet worden sein, in den besonders viele Menschen Grenzwertüberschreitungen ausgesetzt sind sowie solche, wo einzelne Lärmbetroffene besonders hohen Grenzwertüberschreitungen ausgesetzt sind. Doch diese Analysen sind der Öffentlichkeit nie zur Verfügung gestellt worden.

...was auch damit zu tun hat, dass die END keine relevanten und überprüfbaren Zielsetzungen vorgibt.

Dass es an einer effektiven Umsetzung mangelt, hängt letztlich auch damit zusammen, dass die END keine relevanten und in letzter Konsequenz überprüfbaren Zielsetzungen vorgibt und viel zu Vieles ins beliebige Ermessen der Mitgliedstaaten stellt.

Dies beginnt schon bei der Frage, welche **Anforderungen an Grenzwertfestlegungen durch die Mitgliedstaaten** gestellt werden. Die in **Art 3 lit s) END** enthaltene Begriffsbestimmung sowie **Art 6 Abs 3 END in Verbindung mit Anh III** sind in vielen Passagen so vage formuliert, dass letztlich kein greifbarer zwingender Kern übrig bleibt. Dies gilt auch für allfällige **Änderungen des Anh III im Ausschussverfahren** gem Art 13 Abs 2 END.

Elementar sind jegliche Festlegungen zur Frage, **mit welcher Genauigkeit Betroffenanalysen gemacht werden müssen**. Fakt ist, dass eine ergebnisorientierte Aktionsplanung nicht ohne **wohnobjektgenaue** Betroffenanalysen und vor allem nicht ohne **hotspot-Analysen** auskommen wird. Erst daraus lassen sich ja die gebotenen Maßnahmen bzw nötigen Prioritätensetzungen ableiten. Nützlich wäre es auch, wenn die den Lärmberechnungen zugrundeliegenden Verkehrsdaten veröffentlicht würden.

Auch in all diesen Punkten bleibt die END viel zu vage. Das beginnt schon mit **Anh V Punkt 1.6 END**, wo keinerlei Anforderungen an die nötigen Analysen ausgedrückt sind. Hier wie auch laut **Anh VI Ziffer 1 END** soll es genügen, wenn die „geschätzte“ Anzahl von betroffenen Personen oder Wohnungen

genannt wird, was von den zuständigen Behörden so gelesen wird, dass es genügt, nach Bundesländern oder Verkehrsträger aggregierte Daten in Form von Summenangaben anzugeben. Das bestätigt auch ein Blick in die Anforderungen an die nationale Berichterstattung gem **Anh VI Ziffer 1.5, 1.6 sowie 2.5 und 2.6 END**. Eine Veröffentlichung der zugrundeliegenden Verkehrsdaten sieht die END überhaupt nicht vor.

Völlig vage bleibt auch die in **Art 3 lit k) END** enthaltene **Definition „Ballungsräume“**. Diese soll ja die Grundlage für eine von politischen Gemeindegrenzen unabhängige Lärminderungsplanung in Ballungsräumen schaffen. Ob der Gedanke aufgegriffen wird, bleibt de facto den Mitgliedstaaten überlassen. Die END sollte selber definieren, wann von einem „städtischen Charakter“ auszugehen ist, damit Mitgliedstaaten **nicht notorischen Koordinationsproblemen ausweichen** sondern veranlasst werden, Grundlagen und geeignete Strukturen¹² zu schaffen, damit dem Lärmproblem in Ballungsräumen vorsorgend, konzeptiv und kooperativ begegnet werden kann.

Ebenso vage bleibt **Art 8 Abs 1 Unterabs 2 END** in der Frage, **mit welcher Schlüssigkeit sich Maßnahmen aus konkreten Kriterien zur Prioritätenreihung ableiten müssen**: *„Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen*

Lärmkarten ausgewiesen wurden“. Diese Passage wird nicht zu Unrecht von den zuständigen Behörden im Sinne eines beliebigen Ermessens ausgelegt. Nach Angaben zu den angewandten Kriterien zur Prioritätenreihung sucht man in den vorgelegten Aktionsplänen vergeblich.

Darüber hinaus stellt die END die **Angabe, wie viele Personen am Ende der Aktionsplanungsperiode voraussichtlich von belästigendem oder gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm entlastet sein werden**, ins Ermessen der Mitgliedstaaten. Solche Angaben „sollten“ gem **Anh V Ziffer 3 END** enthalten sein, was von den zuständigen Behörden im Sinne eines beliebigen Ermessens verstanden wird.

Summenangaben gem Anh IV Ziffer 1 END lassen sich auch ohne eingehende Analyse der Betroffenenendaten erstellen. So braucht es auch nicht zu verwundern, dass alle wesentlichen Aktionspläne keine **aus einer Betroffenenanalyse abgeleiteten Maßnahmen** enthalten. Genau das bezweckt wohl **Anh V Ziffer 1 neunter Gedankenstrich END** (arg Anh V Ziffer 1 achter Gedankenstrich END fordert ja zur Angabe der schon vorhandenen Lärminderungsmaßnahmen auf). Doch auch diese Vorschrift ist eben viel zu vage formuliert und kann auch anders gelesen werden.

Und wenn es keine aus einer Betroffenenanalyse abgeleiteten Maßnahmen gibt, so können zwangsläufig in den Aktionsplänen auch keine Angaben gem Anh V Ziffer 3 END enthalten sein. Genau an dieser „Leerstelle“ kann man die mangelnde Effektivität der Umsetzung der END ablesen: **Nur wenn das**

von der END beabsichtigte Lärm-Management existieren würde, kann ein Mitgliedstaat gem Anh V Ziffer 3 END angeben, wie viele Betroffene in der nächsten Periode entlastet werden sollen.

Die END erzwingt keine Verbesserungen der nationalen Vorgaben zur lärmtechnischen Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur.

Dass es in Österreich keine hinreichend genauen Betroffenenanalysen und aus einer Prioritätenreihung abgeleiteten Maßnahmen gibt, hängt natürlich auch damit zusammen, **dass es keine gesetzlichen Vorkehrungen gibt, dass an Bestandstrecken verpflichtend zu sanieren ist, wenn bestimmte Lärmgrenzwerte überschritten sind**, wie dies zB in der Schweiz¹³ vorgesehen ist.

Der Punkt ist, dass die END in keiner Phase der Umsetzung Anlass gegeben hat, Verbesserungen der nationalen Vorgaben zur lärmtechnischen Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen. Dabei wären solche hier dringend nötig. Wenn **Maßnahmen** in Österreich angekündigt und umgesetzt werden, so erfolgt das alles weiterhin **allesamt freiwillig und außerhalb gesetzlicher Bindungen**; die einzig relevante Maßgabe sind die budgetären Möglichkeiten. Das gilt sowohl für das Bundesstraßengesetz (BStG), als auch das Eisenbahngesetz und das Luftfahrtgesetz (LFG). Nach Vorgaben zum Lärmschutz an bestehender Infrastruktur sucht man dort vergebens. Lediglich § 7 BStG enthält dazu allgemeine Vorgaben; diese sind aber so unbestimmt, dass kein konkretes Schutzniveau daraus ableitbar ist.

Wohlgemerkt: Das bedeutet nicht, dass in Österreich keinerlei Maßnahmen gesetzt würden. Aber diese werden nicht aus der **Aktionsplanung gem END heraus entwickelt**; die **Aktionsplanung gem END ist ein Nebenschauplatz, nicht der Schauplatz, wo die bestehenden Lärmprobleme analysiert und Entscheidungen dazu entwickelt werden.**

Ein weiteres **Grundproblem besteht darin, dass die Lärmschutzvorkehrungen an neugebauten Strecken im Betrieb nicht verpflichtend überprüft und nachgebessert werden müssen, wenn dies aufgrund zunehmender Verkehrsbelastung nötig wäre.** Lärmschutzmaßnahmen an Neubaustrecken werden anhand der – in einem zumeist zehnjährigen Prognosezeitraum – zu erwartenden Verkehrsbelastung ausgewählt und vorgeschrieben. Das passiert zumeist im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit Öffentlichkeitsbeteiligung und Rechtsschutz.

Wenn dieser Prognosezeitraum abgelaufen ist, ist grundsätzlich keine Nachprüfung erforderlich, ob die Prognose eingetroffen und noch aktuell ist; es ist auch kein Nachbessern erforderlich, wenn es ungeplante Verkehrszunahmen gegeben hat. Anders als zB in der Schweiz, wo eine Nachtragsgenehmigung¹⁴ erforderlich ist, passiert in Österreich alles weitere im rechtsfreien Raum dh ohne Öffentlichkeitsbeteiligung und auch ohne Rechtsschutz: Einen Schutzanspruch haben Betroffene nur einmalig anlässlich der Genehmigung; die weitere Entwicklung ist der normativen Kraft des Faktischen überlassen, sprich der Frage, ob die künftigen Verkehrsmengen sich weiter im Rahmen der Prognose halten. Es steht ab Erteilung

der Genehmigung dann im alleinigen Belieben der Behörde, Vorkehrungen zu ergreifen, wenn Verkehrsmengen und Lärm zunehmen. Natürlich gelten hier im Allgemeinen sogenannten „Dienst-anweisungen“: Die Bedeutsamste ist die DA Schnellstraßen und Autobahnen¹⁵, die zumeist auch von den Bundesländern sinngemäß für Landesstraßen übernommen wird. Obwohl diese Regelungen große Außenwirkung auf die Lärmbetroffenen haben, werden sie in der Form von „Dienstanweisungen“, dh als nur behördeninterne Weisungen erlassen. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei ihrer Erarbeitung ist daher nicht vorgesehen. Ihre Einhaltung können Lärmbetroffene auch nicht überprüfen lassen oder gar einfordern.

Die Aktionsplanung gem END könnte die Funktion der Überprüfung und Qualitätssicherung für dieses behördliche Handeln übernehmen. Dazu ist die END in der derzeitigen Form aber viel zu vage und unbestimmt ausgestaltet.

In die END müssen relevante und überprüfbare Zielvorgaben für die lärmtechnische Sanierung eingefügt werden.

Aus Sicht der BAK muss die END dahingehend überarbeitet werden, dass sie relevante und überprüfbare Zielvorgaben für die lärmtechnische Sanierung insb der bestehenden Straßen, Schienenwege und Flughäfen enthält, über die die Mitgliedstaaten berichten müssen und die bei Nichteinhaltung auch zum Gegenstand von Vertragsverletzungsverfahren gemacht werden kön-

nen. Derzeit enthält die END viel zu viele Schlupflöcher, die ermöglichen, dass keine Vorkehrungen getroffen werden müssen.

Einen Eckpunkt dabei sollten die oben dargestellten **Mindestanforderungen an den Detaillierungsgrad von Aktionsplänen** bilden, so wie dies ja offenkundige Intention der END ist. Dazu müssen aber die oben skizzierten „Schlupflöcher“ in den rechtlichen Anforderungen der END deutlich verkleinert werden, damit dies auch sichergestellt ist.

Dies erfordert insbesondere:

- Verbindliche Anforderungen an die Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Lärms
- Transparenz hinsichtlich der den Lärmberechnungen zugrundeliegenden Verkehrsflussdaten
- Eine wirksame Definition „Ballungsraum“
- Betroffenanalysen werden wohnobjektgenau vorgenommen und transparent gemacht; sollten hier gerechtfertigte datenschutzrechtliche Bedenken gegen eine volle Transparenz bestehen, so sollten zumindest kartografische Darstellungen auf der Basis von Lärm-Einwohner-Gleichwerten bezogen auf ein Raster von 100 Meter x 100 Meter¹⁶ veröffentlicht werden
- Verbindliche Mindestvorgaben für hotspot-Analysen

- Behörden geben bekannt, anhand welcher nachvollziehbaren Kriterien Prioritätenreihungen vorgenommen werden
- Behörden geben bekannt, welche Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren beabsichtigt sind
- Behörden geben bekannt, wie viele Lärmbetroffene dadurch in den nächsten fünf Jahren entlastet werden sollen

Es bedarf auch einer konkreten Frist für die Lärmsanierungen.

Freilich: Um besser sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten relevante Anstrengungen unternehmen, **müssen die obigen Vorgaben zwingend um einen konkreten zeitlichen Rahmen ergänzt werden, binnen dessen die Mitgliedstaaten sich bemühen müssen, die bestehende Verkehrsinfrastruktur lärmtechnisch zu sanieren.** Konkret sollte dafür ein 20 bis 30 Jahre nicht überschreitender Zeitraum vorgegeben werden, so wie dies zB in der Schweiz mit Art 17 Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV)¹⁷ für alle wesentlichen Verkehrsinfrastrukturanlagen erfolgt ist. Denkbar wäre natürlich eine Möglichkeit zur Verlängerung dieses Zeitraums analog Art 23 Abs 1 Unterabs 2 der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG: Die Möglichkeit zur Fristverlängerung setzt dort Konzept voraus, das darlegt, wie die Ziele dann sicher binnen Frist erreicht werden.

Die BAK verkennt nicht, dass **gerade für Ballungsräume damit eine nicht zu unterschätzende Aufgabe gestellt wird.** Auch in der Schweiz hat man die Erfahrung gemacht, dass nicht alle Konfliktsituationen abgearbeitet werden konnten¹⁸. Dass dieses Ziel nicht 100 %ig umsetzbar ist, sollte aber nicht Grund sein, kein zeitliches Ziel zu verankern. Nur eine konkrete Frist wird einen ausreichenden Umsetzungsdruck bewirken. Wenn Mitgliedstaaten sich ernsthaft bemühen und zeigen können, dass es für gewisse Konfliktsituationen an sinnvollen Maßnahmen mangelt oder noch Zeit benötigt wird, dann wird es für solche Fälle auch Mittel und Wege geben, damit sie nicht als Vertragsverletzung behandelt werden.

Erforderlich ist darüber hinaus, dass die END Sanierungsgrenzwerte vorgeht, die verbindlich einzuhalten sind.

Substanzielle Fortschritte zu effektivem Lärmschutz wird es freilich nur mit ziffernmäßig festgelegten EU-Lärmschutz-Grenzwerten geben. Mitgliedstaaten, die bisher keinen Anlass zu mehr Verbindlichkeit gesehen haben, werden sich auch durch strengere Anforderungen an die Erstellung von Aktionsplänen nicht dazu bewegen lassen. Es ist daher erforderlich, dass im Wege der END **Lärmschutz-Grenzwerte für die lärmtechnische Sanierung insb der bestehenden Straßen, Schienenwege und Flughäfen festgelegt werden, die auch im laufenden Betrieb eingehalten werden müssen.**

Wenn im Rahmen der Konsultation auch **EU-Empfehlungswerte** oder **EU-Auslösewerte** als Alternative erwogen worden sind, so ist das abzulehnen; diese entsprechen der heute de facto gegebenen Situation und brächten keinen zusätzlichen Nutzen. Fraglich ist auch die Sinnhaftigkeit von prozentuell bestimmten **EU-Expositionszielwerten**.

In erster Linie werden **EU-Sanierungsgrenzwerte** gebraucht. Diese werden natürlich über den Grenzwerten liegen, die bei der Neuerrichtung von Infrastruktur zur Anwendung kommen. Vermutlich werden diese Sanierungsgrenzwerte auch spezifisch nach den Verkehrsträgern zu differenzieren sein.

Hingewiesen wird hier auf das **gestufte System der Lärmschutz-Grenzwerte in der Schweiz**: Dort wird zwischen Planungswerten, Immissionsgrenzwerten und Alarmwerten unterschieden. Neue Verkehrsanlagen müssen den **Planungswerten** (~ Vorsorgewerte) entsprechen, wobei Erleichterungen gewährt werden können, wenn diese nicht eingehalten werden können. Die **Immissionsgrenzwerte** müssen dann jedenfalls im Betrieb eingehalten werden. **Alarmwerte dürfen keinesfalls, auch nicht wenn um Erleichterungen angesucht wurde, überschritten werden und dienen der Beurteilung der Dringlichkeit von Sanierungen.**¹⁹

Aktionspläne sollen sich auch der Lärmvorsorge widmen...

So sehr es wichtig ist, dass die END klarere Anreize für die Sanierung des Be-

standes setzt, so sollte sie doch auch die wesentlichen Eckpunkte dafür enthalten, dass die die Lärmkarten und Aktionspläne besser für die vorsorgliche Lärmmin-derungsplanung genutzt werden.

Dazu **sollten in erster Linie verbindliche Lärmvorsorgewerte eingeführt werden, ab denen verpflichtend Lärmkarten zu erstellen sind.**

In Österreich sind die Schwellenwerte für die Aktionsplanung in der Höhe der Sanierungswerte angesiedelt. Damit ist die Chance vergeben, das Instrument auch für die Lärmvorsorge zu nutzen. Vorsorgewerte zeigen den Bereich potentieller Konflikte auf und sind so ein hilfreiches raumplanerisches Instrument, das generell nutzbar gemacht werden sollte. Auch hier bleibt die END viel zu vage, gibt den Mitgliedstaaten freies Ermessen: Das zeigt sich schon in **Art 3 lit t) und Art 8 END sowie in Anh V Ziffer 5 END**: Was von den Mitgliedstaaten berichtet werden muss, ist das Minimum. Lärmvorsorge kommt hier nicht vor.

...und den Schutz ruhiger Gebiete stärken.

Lärmvorsorgewerte unterstützen auch eine Lärmkartierung zum Schutz ruhiger Gebiete. Sie können aber das Thema nicht alleine lösen. Vielmehr muss die END zum Schutz ruhiger Gebiete noch zusätzliche, deutlichere und wirksamere Vorgaben machen. Die derzeitigen Vorgaben zB in **Art 3 lit t) und Art 8 END sowie in Anh V END** sind viel zu vage. **Art 7 END** spricht das Thema gar nicht an.

Ruhige Gebiete werden deswegen in den aktuellen Aktionsplänen in Österreich praktisch nicht ausgewiesen. Das hängt alleine schon mit den **zu engen Begriffsbestimmungen in Art 3 lit l) und lit m) END** zusammen, die fälschlicherweise davon auszugehen scheint, dass „ruhige Gebiete“ nur solche sind, die von der zur Lärmkartierung zuständigen Behörde ausgewiesen sind. Dabei wird übersehen, dass sich „ruhige Gebiete“ schon jetzt in den flächendeckend vorhandenen kommunalen und regionalen Flächenwidmungsplänen (der Bundesländer) finden. Freilich findet sich dort kein Entweder-Oder; vielmehr finden sich Gebietsausweisungen, die qualitativ und quantitativ unterschiedliche Ruheschutzbedürfnisse sichern wollen. Man denke hier nur an die Widmungen „Parkfläche“ oder „Kurgebiet“ oder „Erholungsgebiet“ oder Widmungen für Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis, wie zB Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser.

Die Aktionsplanung gem END sollte als erstes hier **an die vorhandenen Raumordnungsvorgaben anknüpfen**, anstatt eigene Kreationen zu suchen. **Konkret soll die END die zur Aktionsplanung zuständigen Behörden zur Bedachtnahme auf die schon bestehenden Ausweisungen von ruhigen Gebieten verpflichten.** Die Mitgliedstaaten sollen darüber auch berichten müssen, wie das erfolgt. Dadurch würde auch ein **Anreiz für die notwendige Zusammenarbeit zwischen Raumordnungsbehörden und den Behörden geschaffen, die für Straßen, Schienenwege und Flughäfen und seit der END auch für die Aktionsplanung zuständig** sind.

Das Beispiel Österreichs zeigt, dass diese naheliegende Kooperation keineswegs selbstverständlich ist. Die maßgeblichen Rechtsvorschriften des Bundes für die höherrangigen Verkehrsträger – das sind das BStG, das Eisenbahngesetz und das LFG – meiden tunlichst die Anknüpfung an die Raumplanungsvorgaben der Länder und somit an die dort schon jetzt enthaltenen Ausweisungen von „ruhigen Gebieten“.

Selbstverständlich ist dieser Mangel an Planungskoordination zwischen dem Bund und den Ländern in Österreich nicht der END anzulasten. Die END könnte aber Anreize bieten, dass die Themen endlich in Angriff genommen werden müssen.

Zwingende Zuständigkeit der regionalen Raumordnungsbehörden für die Lärminderungsplanung verankern.

Noch besser wäre es, wenn **Art 4 END** die Auswahl der zuständigen Behörde nicht den Mitgliedstaaten de facto freistellen, sondern bestimmen würde, dass *„...die Ausarbeitung ... von Lärmkarten und Aktionsplänen...“* den für die Ausarbeitung der regionalen Flächenwidmungspläne zuständigen Behörden zukommen soll. So regelt dies bspw § 47e Abs 1 des deutschen Bundesimmissionsschutzgesetzes: *„(1) Zuständige Behörden für die Aufgaben dieses Teils des Gesetzes sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden, soweit nicht nachstehend Abweichendes geregelt ist.“*

Das „Prinzip der Nähe zum Problem“ und die möglichen Synergien sprechen klar dafür. Vorsorge gegen künftigen Lärm und Minderung schon bestehenden Lärms sind schon heute zwei der vielfältigen Ziele, denen die regionalen Raumordnungspläne dienen sollen. Und die Gesamtschau auf die Region - die verschiedenen Lärmverursacher und die Lärmbetroffenen sind ja nur ein Teilaspekt davon - gehört zu den selbstverständlichen Grundaufgaben der allgemeinen Raumordnung. Nur aus einer Gesamtschau heraus lassen sich dann auch sinnvolle und abgewogene Lösungen treffen, vor allem wenn es gilt, Maßnahmen gegen Lärm aus mehreren Quellen zu entwickeln. Zu den Aufgaben der Raumordnung gehört vice versa auch, das Heranwidmen an die Infrastruktur zu verhindern. **Daher liegt es nahe, grundsätzlich den Gemeinden und den für die überörtliche Planung zuständigen Landesbehörden die Aufgabe der Lärmminde- rungsplanung zu überantworten.**

Auch in Österreich ist dieser Gedanke nicht unbekannt. So **richtet sich** der state-of-the-art der Lärmminde- rungsplanung in Österreich – das ist die **ÖAL-Richtlinie 36 „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung – Erstellung von Schal- limmissionsplänen und Konfliktkarten und Planung von Lärmminde- rungsmaßnahmen“²⁰** – schon ihrem **Titel nach an die Raumordnungsbehörden in den Ländern.** Doch daran wollte man nicht anknüpfen. Vielmehr ist zum Zwecke der Umsetzung der END eine eigene Light- Version - die ÖAL-Richtli- nie 36 Blatt 2 - entwickelt worden, die

dann auch das Regelungsmodell für das Bundes- und die neun Landesum- gebungslärmgesetze vorgegeben hat. Die BAK hat schon anlässlich der Begut- achtung des BundesUmgebungslärm- gesetzes kritisch darauf hingewiesen.

Dabei verkennt die BAK nicht die Her- ausforderung, die diese Aufgabend- stellung für die Gemeinden und die überregionalen Planungsträger in den Ländern birgt. Denn im Regelfall **werden die Planungszuständigkeit für ein integriertes Lärmminde- rungsprogramm und die Zuständigkeit zur Finanzierung und Durchführung der Einzelmaßnahmen auseinanderfallen.** Erst die Summe der Einzelmaßnahmen macht schlussendlich ein wirksames Programm aus. Im Regelfall liegen die Einzelmaßnahmen in der Zuständigkeit eines oder mehrerer Verkehrsträger, und zwar häufig in der Zuständigkeit des Bundes. Die **Aufgabestellung für die Gemeinden wäre daher vor allem eine Koordinierungsaufgabe ge- wesen.** Und das war letztlich auch der Grund, warum dieser Weg nicht be- schritten worden ist.

Erschwerend kommt ja in Österreich noch hinzu, dass die zur Finanzierung und Durchführung von Einzelmaßnah- men zuständigen, zumeist auf der Bun- desebene angesiedelten Verkehrsträ- ger im Regelfall **keine Verpflichtungen zur Durchführung von Maßnah- men treffen** (siehe dazu schon den oben dargestellten Befund zum BStG, dem EisenbahnG und dem LFG). Das hätte die Gemeinden in eine Bittstellerposition gebracht und macht schon verständlich, warum man sich dort nicht in einen

solchen „Teufelskreis“ begeben wollte. Das zeigt aber auch, dass eine END den Verkehrsträgern Sanierungsgrenzwerte und Sanierungsfristen vorgeben muss, wenn eine wirksame Umsetzung des von der END beabsichtigten Lärminderungsmanagements bewirkt werden soll.

Soweit ersichtlich hat die Umsetzung der END in Österreich nichts Zusätzliches hervorgebracht, was über die schon bestehenden Vorgangsweisen von zumeist loser Abstimmung hinausgeht.

Summenkarten verpflichtend vorschreiben.

Lärm aus mehreren Quellen ist eine besondere Herausforderung, vor allem wenn damit auch die Zuständigkeit mehrerer Behörden verbunden ist. Maßnahmen werden von den zuständigen Behörden bzw Verkehrsträgern erst erwogen, wenn die für den Verkehrsträger geltenden Richtwerte überschritten sind. **Ergibt sich die Unzumutbarkeit der Belästigung lediglich aus der Summation zB von Bahn- und von Straßenlärm, so sind Lärmbetroffene im Bereich der Bestandsanierung völlig ohne Schutz.** Es ist anzunehmen, dass es zahlreiche solche hotspots in Österreich gibt. Sie werden derzeit aber nicht erhoben und Lärmbetroffene genießen dort auch keinen wie immer gearteten Schutz.

Die BAK hat schon zum Vorschlag der END sowie im Rahmen der Begutachtung des Bundes-Umgebungslärmge-

setzes verpflichtende Verfahren dafür gefordert. **Art 7 Abs 3 iVm Anh IV Ziffer 8 END gestattet, dass die Werte** für die verschiedenen Verkehrsträger **getrennt angegeben werden können.** Nur die **Begriffsbestimmung der „strategischen Lärmkarte“ in Art 3 lit r) END²¹ verrät der Geist der END**, indem sie auf eine „Gesamtbewertung“ und eine „Gesamtprognose“ abstellt; in den nachfolgenden Artikeln und in Anhängen IV bis VI wird der Gedanke aber dann nicht mehr aufgegriffen und weiterentwickelt, sondern - im Gegenteil - über die Definition von „*Mindestanforderungen*“ in **Anh IV Ziffer 5 und 8 END** wieder unterlaufen.

Die **Mitgliedstaaten müssen verpflichtet werden, Summenkarten zu erstellen.** Nur so werden die latenten Widerstände der einzelnen Verkehrsträger gegen ein kooperatives Vorgehen der Verkehrsträger überwunden werden können. Gerade bei Bestandsanierungen macht es Sinn, alle Lärmverursacher gemeinsam zu betrachten und zu fragen, welche Maßnahmen am zielführendsten sind. Das Problem und Vorschläge zur Lösung sind nicht neu, wie schon ein Blick zB in die ÖAL-Richtlinie 36 zeigt.

Aktuell und sehr illustrativ sind in diesem Zusammenhang die **in Deutschland diskutierten Ansätze für ein kooperatives Management der Lärmsanierung²²:** Der **Lärmsanierungsbedarf wird hier** – nicht mehr „linienbezogen“ wie in der traditionellen Bestandsanierung je Verkehrsträger – sondern **flächenhaft bezogen auf ein ganzes Gebiet** und unter Berücksichtigung

der **Beiträge aller Straßen und Schienenwege ermittelt**. Die Dringlichkeiten werden anhand von Lärmkennziffern gereiht, die die Lärmbetroffenheit beschreiben, indem die Anzahl der betroffenen Personen mit dem Maß der für diese errechneten Richtwertüberschreitungen multipliziert wird. Bei der Suche nach Maßnahmen werden die einzelnen Streckenabschnitte nicht mehr isoliert betrachtet, was einen viel effizienteren Mitteleinsatz ermöglicht. Die **Kosten der Maßnahmen werden von den Verkehrsträgern dann schlussendlich anhand des errechneten energetischen Verursachungsanteils aufgeteilt**.

Lärmschutzfenstersanierungen evaluieren und als Pflicht des Gebäudeeigentümers festlegen.

Zuletzt möchte die BAK auch auf das Problem der sogenannten Lärmschutzfensterförderungen in Österreich aufmerksam machen. Die END ist in diesem Punkt völlig unverbindlich. **Art 7 END iVm Anh IV Ziffer 5 iVm Anh VI Ziffer 1.5, 1.6 sowie 2.5 und 2.6 END** lassen völlig offen, ob das Ausmaß der Lärmschutzfenstersanierungen erhoben und ausgewiesen wird. In Österreich ist von dieser Möglichkeit auch nicht Gebrauch gemacht worden. Es bleibt ja folgenlos, wenn auf diesem Wege sanierte Bereiche in den Lärmkarten nicht ersichtlich gemacht werden.

Anders als in der Schweiz, wo Art 15 und 16 LSV den Gebäudeeigentümer im Sanierungsfall zum Einbau von Lärmschutzfenstern verpflichten, **haben**

Lärmbetroffene in Österreich keinen klagbaren Schutzanspruch sondern erhalten lediglich ein Anbot zur finanziellen Unterstützung beim Einbau von Lärmschutzfenstern. Der Vorteil für Verkehrsträger und zuständige Behörden liegt auf der Hand: Das Anbot ist in Intensität und Reichweite recht frei gestaltbar und weiter nicht gerichtlich überprüfbar. Mit Ausnahmen von § 145b LFG²³ fehlen in den maßgeblichen Rechtsvorschriften auch jegliche materielle Bindungen für dieses Anbot. § 145b Abs 2 letzter Satz LFG enthält jedoch eine gesetzliche Fiktion, dass Nachbarn, die die Zustimmung zu Lärmschutzfenstersanierungen verweigern, so zu behandeln sind, als wären die Maßnahmen gesetzt. Dies bewirkt eine Scheinlösung und **führt gerade bei (städtischen) Vielparteienmietshäusern dazu, dass de facto kein Schutz gegeben ist.** Das Grundproblem im mehrgeschossigen Wohnbau vor allem in den Ballungsräumen ist, dass der Eigentümer selber kein Lärmbetroffener ist und nicht dort wohnt – dh es gibt keinen Anreiz, das Angebot in Anspruch zu nehmen.

Die derzeitige Praxis der Lärmschutzfensterförderung ist bislang auch jeden Beweis schuldig geblieben, dass sie ein effektives und effizientes Instrument darstellt. **Immer wieder zeigt sich, dass die Förderungen kaum in Anspruch genommen werden.** Eine vom BMVIT 2003 beauftragte Studie²⁴ hat ergeben, dass nur 5 % der potentiellen Antragsteller einen Antrag auf Bahnlärm-Fensterförderung stellen. Dem Vernehmen nach lässt sich Ähnliches auch zu den anderen Lärmschutzfenster-Förderungsprogrammen beobachten.²⁵

Aus der Sicht der BAK **soll eine künftige END eine Pflicht der Gebäudeeigentümer zum Einbau vorsehen**. Jedenfalls sollten die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, **die angebotenen Lärmschutzfensterförderungen zu evaluieren, den Einbau im erfolgten Ausmaß auszuweisen und darüber zu berichten**.

Verkehrspolizeiliche Maßnahmen verpflichtend miteinbeziehen.

Immissionsseitiger Lärmschutz kann nicht nur durch bauliche Maßnahmen an der Infrastruktur sondern auch durch **verkehrspolizeiliche Maßnahmen zB Beschränkungen der höchstzulässigen Geschwindigkeit, Fahrverbote ua mengensteuernde oder -lenkende Maßnahmen** erfolgen. Solche können die ultima ratio zur Lärminderung sein, wenn alle anderen lärmindernden Maßnahmen schon ausgeschöpft oder (vorläufig oder endgültig) nicht finanzierbar oder umsetzbar sind. Auch Kosten-/Nutzenüberlegungen können für solche Maßnahmen oder Kombinationen aus beidem sprechen.

Solche Maßnahmen liegen in Österreich nicht im unmittelbaren Einflussbereich der mit der Aktionsplanung betrauten Verkehrsträger. Das gilt jedenfalls für die Straße und für Flughäfen.²⁶ Zudem haben Lärmbetroffene – anders als zB in Deutschland²⁷ – kein Recht auf Erlassung straßenpolizeilicher Anordnungen, weil es in Österreich selbst dann kein Recht auf Erlassung einer Verordnung gibt, wenn der Gesundheitsschutz betroffen ist. Umso wichtiger ist ein ab-

gestimmtes Vorgehen zwischen Verkehrsträger und Straßenpolizeibehörde. Eine Kooperation mit den zuständigen Verkehrspolizeibehörden ist den vorgelegten Aktionsplänen nicht einmal im Ansatz zu entnehmen.

Art 8 END nennt selber gar nicht die Maßnahmen, die in Erwägung zu ziehen sind, **Anlage V Ziffer 2 END** spricht nur ganz vage von Maßnahmen, die „...die zuständigen Behörden in Betracht ziehen...“ können. Das ist völlig unzureichend.

Die END muss klarstellen, dass bei der Suche nach den geeigneten Maßnahmen auch die verkehrspolizeilichen Maßnahmen verpflichtend miteinbeziehen sind und, dass die zuständigen Behörden zusammenzuarbeiten haben.

Fußnoten und Literaturverzeichnis

¹ Siehe <http://www.laerminfo.at/situation/laermbetroffenheit/mikrozensus.html>

² 93.200 Betroffene über Schwellenwert 24h (60 dB) - 141.800 Betroffene über Schwellenwert Nacht (50 dB)

³ Umweltbundesamt, Zehnter Umweltkontrollbericht, Wien 2013, S131ff
<http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/umweltkontrollbericht/ukb/>

⁴ Siehe dazu den einstimmigen Beschluss der 149. Hauptversammlung der BAK vom 23.11.2011: TRANSPARENZ, KLARE PRIORITÄTEN UND VERBINDLICHKEIT BEIM VERKEHRSLÄRMSCHUTZ.

⁵ Grünbuch der Europäischen Kommission vom 4. November 1996 über die künftige Lärmschutzpolitik [KOM(96) 540 endg

⁶ Positionspapier der BAK vom September 2000 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (KOM (2000)468 endg); Stellungnahme der BAK im Begutachtungsverfahren zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (62/SN-239/ME XXII GP) sowie Stellungnahme der BAK im Begutachtungsverfahren zur Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung. Download: https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Laerschutz_in_Oesterreich.html; vgl auch Hochreiter (Hrsg), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik, Nr 178, Wien 2008 sowie Hochreiter (Hrsg), Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter? (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik, Nr 182, Wien 2010. Download: <https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/InformationenzurUmweltpolitik/index.html>

⁷ Zur ersten Phase der Aktionsplanung 2008 bis 2013 vgl das Positionspapier der BAK zu den Aktionsplänen gem EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 31.3.2009 sowie den dazugehörigen Bewertungsbogen http://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Aktionsplaene_gegen_Strassenlaerm.html

⁸ Zur zweiten Phase der Aktionsplanung vgl das Positionspapier der BAK zu den Aktionsplänen gem EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Planungsperiode 2013 bis 2018 vom 28.6.2013 sowie den dazugehörigen Bewertungsbogen http://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/Laermaktionsplan_2013.html

⁹ Siehe http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

¹⁰ Vgl dazu Hochreiter, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? in Hochreiter (Hrsg), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich, Informationen zur Umweltpolitik, Nr 178, S67 Wien 2008.

¹¹ Siehe den Beitrag der ASFINAG in Hochreiter (Hrsg), Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter? (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik, Nr 182, S49, Wien 2010.

¹² Für Österreich hat die BAK vorgeschlagen, dass Ballungsräumen auf der Basis einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von mehr als 250 Einwohner/km² bezogen auf die Gemeindefläche festgelegt werden sollten (siehe Stellungnahme der BAK zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz aaO).

¹³ Siehe Art 16 ff Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 sowie Art 7 ff sowie 13 ff Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV).

¹⁴ Siehe Art 9 Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV) - Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen: Der Betrieb neuer oder wesentlich geänderter ortsfester Anlagen darf nicht dazu führen, dass a) durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder b) durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden.

¹⁵ Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Jänner 2011 – <http://www.bmvit.gov.at/bmvit/verkehr/strasse/autostrasse/laermschutz/index.html>

¹⁶ Siehe dazu die ÖAL Richtlinie 36.1 – Anh D: Verfahren zur Ermittlung des Lärm-Einwohner-Index (LEI) Download: http://www.laerminfo.at/publikationen/oal_richtlinien.html

¹⁷ Siehe <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19860372/index.html#a17>

¹⁸ Siehe zB Pressemeldung „Lärmschutz auf Nationalstraßen: Aktueller Stand und Ausblick“ vom 31.3.2015 <http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=de&msg-id=56740>

¹⁹ Siehe Art 2, 4, 11, 13, 15 bis 23 Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 – <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19830267/index.html#>

²⁰ Siehe http://www.laerminfo.at/publikationen/oal_richtlinien.html

²¹ r) „strategische Lärmkarte“ – Eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet.

²² Vgl Hornfischer -Kupfer-Popp-Weese, Kooperatives Management der Lärmsanierung – Kooperationsmöglichkeiten von Baulastträgern bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege, Verlag Kirschbaum, Bonn 2014 – vgl weiterführend der von den gleichen Autoren verfasste Beitrag „Flächenhafte Lärmsanierung – der energetische Ansatz“ in Lärmbekämpfung Band 9 (2014) Nr 4 – S162
Download: http://www.laermkontor.de/pdf/Laermbekaempfung_2014_1.pdf bzw <http://www.laermkontor.de/>

²³ Vgl dazu die Stellungnahme der BAK vom 25.1.2010, Download: https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/umweltundverkehr/umwelt/laermundstrahlung/Besserer_Schutz_vor_Fluglaerm.html

²⁴ TAS Schreiner etal, Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandstrecken, Wien 2003, Reihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Nr 132 S154 <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/index.html>

²⁵ Besser scheinen nur die im Rahmen der Flughafenmediation Wien angebotenen Förderungen angenommen zu werden. Diese sind aber bedeutend kundenfreundlicher ausgestaltet und gehen auch über das von LFG geforderte Mindestmaß weit hinaus.

²⁶ Die Festlegung der An- und Abflugrouten ist in Österreich nicht Gegenstand der Flughafengenehmigungen sondern obliegt alleine der Flugsicherung (Austro Control).

²⁷ Siehe zB VG Oldenburg Urteil vom 13.06.2014, 7 A 7110/13 - Verkehrsrechtlicher Lärmschutz an Bestandsstraßen - zum Anspruch des Anliegers auf verkehrsbeschränkende Anordnung Rz 115: „Anderes dürfte allerdings gelten, soweit (sogar) die Werte überschritten werden, die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV, Verkehrsblatt 2007, S767) mit 70/60 dB(A) festgelegt sind. Bei Überschreiten dieser Werte wird sich das Entschließungsermessen auf Null reduzieren und muss die Straßenverkehrsbehörde zum Schutz der Anwohner gem § 45 Abs 1 Satz 2 Nr 3 StVO einschreiten. Die Kammer zieht auch diese Vorschrift als Orientierungshilfe heran.“ Download: <http://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/portal/page/bsndprod.psm1?doc.id=MWRE140001796&st=null&showdoccase=1>

Für weitere Fragen steht Ihnen gerne

Werner Hochreiter

T: + 43 (0) 1 501 65 2426
werner.hochreiter@akwien.at

sowie

Gudrun Kainz

(in unserem Brüsseler Büro)
T +32 (0) 2 230 62 54
gudrun.kainz@akeuropa.eu

zur Verfügung.

Österreichische Bundesarbeitskammer

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54
F +32 (0) 2 230 29 73