

Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?

Tagungsband

Werner Hochreiter (Hrsg)

182



lebensministerium.at



ÖSTERREICH

Wien, 2010
ISBN 978-3-7062-0113-1

Informationen zur Umweltpolitik
Nr 182

Aktionsplanung gegen Straßen- lärm – wie geht es weiter?

Tagungsband

Werner Hochreiter (Hrsg)



Bearbeitung und
Layout:

Christine Schwed (AK Wien)

Zu beziehen bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22
Tel.: ++43 (0) 1 -501 65/ 2698
Fax: ++43 (0) 1 -501 65/ 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at

Hinweis: Aus drucktechnischen Gründen haben wir in der Papierversion der Studie auf eine Wiedergabe der Präsentationsfolien in Farbe verzichtet. Da die Darstellung in Farbe aber doch hilfreich sein kann, enthält die im Internet unter www.arbeiterkammer.at zum Download angebotene elektronische Version der Studie alle Folien in Farbe.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2010, by Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien. Die in den "Informationen zur Umweltpolitik" veröffentlichten Artikel geben nicht notwendigerweise die Meinung der Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte wieder.

Vorwort

Der vorliegenden Tagungsband dokumentiert die Tagung „Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?“, die am 19. November 2009 in der Technisch-Gewerblichen Abendschule stattgefunden hat.

Die Idee zur Veranstaltung ist gleich im Anschluss an die Veranstaltung „Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie“ vom Mai 2008 entstanden. Damals stand die Ausarbeitung von konkreten Lärmkarten und Aktionsplänen noch bevor, was viele mit Spannung erwartet haben. Nichts ist logischer als nachzufragen, was dabei konkret herausgekommen ist. Ob die ausgearbeiteten Lärmkarten und Aktionspläne den Erwartungen an sie entsprechen und wo wir in Österreich damit auch im internationalen Vergleich stehen?

Mittlerweile ist der Neunte Umweltkontrollbericht - www.umweltbundesamt.at/ukb2010/ - erschienen. Er bestätigt im Kapitel Lärm die Bedeutung, die das Thema im Alltag der Menschen hat. Etwas überrascht hat mich persönlich schon, dass noch immer ein Drittel der durch Verkehrslärm belästigten Personen hochrangige Verkehrsträger - also Autobahnen und Schnellstraßen, hochrangige Eisenbahnstrecken und Flughäfen - als Lärmquelle angeben. Somit sind die Debatten um Verbesserungen des Lärmschutzes ebenda nach wie vor unmittelbar aktuell (und nicht bloß deswegen, weil hier gefundene Lösungen auch auf die niederrangige Verkehrsinfrastruktur ausstrahlen). Den mahnenden Worten, die ich den Empfehlungen entnehme, wünsche ich, dass sie ankommen und wirken. Dass die Schwellenwerte für die Luftfahrt viel zu hoch sind, haben wir mittlerweile auch schon aus dem Entwurf für eine Luftfahrt-Immissionschutzverordnung entnehmen können: Denn wenn dort strengere Schutzgrenzwerte vorgeschlagen werden als für die Aktionsplanung derzeit gelten, dann ist alles gesagt.

Zum Schluß gestatten Sie mir noch einige kritische Worte zur aktuellen Trend „Öffentlichkeitsbeteiligung per Internet: Natürlich gehört diesem Medium die Zukunft, gerade wenn es um breit gestreute Prozesse geht und einer Vielzahl von potentiell Betroffenen eine Fülle von Informationen bereitgestellt werden soll. Mit herkömmlichen Einschaumöglichkeiten mittels Papier-Dokumenten in irgendwelchen Amtsstuben wäre solche Breite undenkbar. Ich meine eine so breit eröffnete Chance für den einzelnen, sich mit wenig Aufwand zu informieren und auch sogleich einzubringen. In ihrem Tagungsbeitrag ua zu den Erfahrungen mit Online-Beteiligung hat Elke Stöcker-Meier auch mit dem Vorurteil aufgeräumt, dass das Internet nur ein „Medium der Jugend“ sei. Das hat sich nicht bestätigt. Worüber wir aber reden sollten, das ist die Beteiligungskultur rund um das neue Medium. Denn wenn sich – so wie bei der Aktionsplanung geschehen – nur einmalig schmale Hinweise in bundesweiten Tageszeitungen finden, dass alsbald die Möglichkeit der Einschau und zur Stellungnahme gegeben sein werde, dann ist das eine Beteiligungskultur, die mehr ausschließt als eröffnet. An vielen Institutionen, die aus klassischen Begutachtungsverfahren gewöhnt

sind, dass wenigstens eine E-Mail im Postfach landet, dass ab nun ein Entwurf für .. zum Download bereitsteht und dazu eine Stellungnahmen bis ... möglich ist, ist die Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Aktionsplänen schlicht vorbeigegangen. Und selbst wenn man weiß, dass was kommen muss, war es nicht leicht, sich Gewissheit zu verschaffen! Denn wo sieht man nach, wenn das zuständige Ministerium nicht einmal eine definierte Homepage-Seite für öffentliche Ankündigungen hat? Ich meine, dass das Ministerium gegenüber dem Kreis deren, die bisher zu Begutachtungen eingeladen worden sind, auch weiterhin eine Bringschuld hat. Es muss weiterhin ein kurzes Anschreiben oder Email geben. Zudem sollte endlich eine internet-Plattform für solche öffentliche Ankündigungen geschaffen werden. Denn vorsichtshalber googeln müssen, um keine Frist zu versäumen, finde ich eine Zumutung.

Wien, am 22.7.2010

Werner Hochreiter

Inhaltsverzeichnis

Programm zur Tagung am 19.11.2009.....	1
---	----------

Ein kritischer Einstieg

1. Statement der Bundesarbeitskammer.....	5
2. Statement der Wiener Umweltschutzgesellschaft.....	41

Die Aktionsplanung aus Sicht der Planer

3. Statement der ASFINAG	45
4. Vorarlbergs Weg in Richtung einer umfassenden und vernetzten Lärmschutzplanung	61
5. Aktionsplanung gegen Straßenlärm am Beispiel Wien	91
6. Aktionsplanung und Lärmkartierung in Österreich – Resümee und Ausblick auf die Überarbeitung 2012	99
7. Hot-Spot Analyse und Prioritätenreihung im Lärmschutz – Das Luxemburger Modell.....	113
8. Wie kann Öffentlichkeitsbeteiligung sinnvoll gestaltet werden? Erfahrungsberichte aus Deutschland	131
9. „Lärmschutz bringt Geld!“ – Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Lärms am Beispiel von Immobilienpreisen.....	145

AutorInnen-Verzeichnis.....	179
------------------------------------	------------

Programm zur Tagung am 19.11.2009



lebensministerium.at

Tagung

der Bundesarbeitskammer,
der Wiener Umweltanwaltschaft,
des Lebensministeriums und
Justice and Environment/ÖKOBÜRO

„Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?“

am
Donnerstag, 19. November 2009
09:00 bis 16:00 Uhr

Tagungsort:
Technisch-Gewerbliche Abendschule, Plößlgasse 13, 1040 Wien
4.Stock, B 402 (Hörsaal)



Programm

- 08:30** **Registrierung und Empfang**
- 09:00** **Eröffnung und Einleitung**
Bundesarbeitskammer, Wiener Umweltschutzanwaltschaft und Lebensministerium
- 09:30** **Ein kritischer Einstieg**
Statements von Werner HOCHREITER (Bundesarbeitskammer) und Norbert HÖRMAYER (Wiener Umweltschutzanwaltschaft)
- 10:30** **Die Aktionsplanung aus der Sicht der Planer**
Statements von Werner KAUFMANN (ASFINAG), Christian RANKL (Land Vorarlberg) und Wolfgang KHUTTER (MA 22 Wien)
- 11:45** **PAUSE**
- 12:15** **Aktionsplanung und Lärmkartierung in Österreich – Resümee und Ausblick auf die Überarbeitung 2012**
Helfried GARTNER (Lebensministerium)
- 12:45** **Hot-Spot Analyse und Prioritätenreihung im Lärmschutz – Das Luxemburger Modell**
David GLOD (Umweltverwaltung Luxemburg)
- 13:30** **PAUSE**
- 14:30** **Wie kann Öffentlichkeitsbeteiligung sinnvoll gestaltet werden? Erfahrungsberichte aus Deutschland**
Elke STÖCKER-MEIER (Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen)
- 15:15** **„Lärmschutz bringt Geld!“ – Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Lärms am Beispiel von Immobilienpreisen**
Wolfgang FEILMAYR (Technische Universität Wien)
- 16:00** **Voraussichtliches Ende der Veranstaltung**

Moderation der Tagung: *Franz GREIL (Bundesarbeitskammer)*

Hintergrundtext zur Tagung

„Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter?“

Lärm ist Teil des menschlichen Zusammenlebens. Mobilität erzeugt Lärm und auch die meisten wirtschaftlichen Tätigkeiten „produzieren“ Lärm als unerwünschtes Nebenprodukt. Eine gänzliche Vermeidung von Lärm ist demnach nicht möglich und auch nicht erstrebenswert. Jedenfalls erstrebenswert ist jedoch eine Verringerung der Lärmbelastung für die Bevölkerung. Dies geschieht im besten Fall vorrangig dort, wo es aufgrund der Anzahl der Betroffenen oder aufgrund der Intensität der Störung am dringendsten notwendig ist.

Die Umgebungslärmrichtlinie der EU hatte unter anderem zum Ziel, die Lärmschutzpolitik in den Mitgliedsstaaten zu vereinheitlichen und diese auf stabile Füße zu stellen. Ziel war und ist es zudem, reale Lärmreduktionen durch nach objektiven Kriterien ausgewählte Maßnahmen zu erreichen. Dazu sollen strategische Lärmkarten und die auf diese aufbauenden Aktionspläne dienen, welche im Fünf-Jahresrhythmus zu erweitern, zu aktualisieren und zu bewerten sind.

Insbesondere die Aktionsplanung war in Österreich Kritik von verschiedenen Seiten ausgesetzt. So wurde beanstandet, dass die Aktionspläne unvollständig seien, dass sie aufgrund mangelnder Prioritätenreihung und Analyse von Hot-Spots nicht den gewünschten Effekt erzielen würden und dass die Öffentlichkeit nicht ausreichend in den Entwicklungsprozess einbezogen wurde.

Die Tagung, welche die Bundesarbeitskammer, die Wiener Umweltschutzorganisation und das Lebensministerium gemeinsam mit dem ÖKOBÜRO veranstalten, behandelt die Aktionsplanung mit Fokus auf den Straßenlärm, wobei die gewonnenen Erkenntnisse wohl auch auf Bahn- und Fluglärm umgelegt werden können. Zu Wort kommen kritische Stimmen der Bundesarbeitskammer und der Wiener Umweltschutzorganisation, welche auf den Punkt bringen, warum die Aktionsplanung in ihrer derzeitigen Form nicht ausreicht und welche Entwicklungen für die kommende Aktionsplanungsperiode wünschenswert wären. Doch auch die AktionsplanerInnen selbst erhalten die Möglichkeit, den Aktionsplanungsprozess aus ihrer Sicht zu beschreiben und gegebenenfalls vorgesehene Weiterentwicklungen zu präsentieren. Einen Ausblick auf die geplante Überarbeitung der Aktionspläne im Jahr 2012 durch das Lebensministerium darf in diesem Zusammenhang natürlich nicht fehlen.

Das Hauptaugenmerk der Tagung liegt darauf, gemeinsam mit AktionsplanerInnen, ExpertInnen und Betroffenen Möglichkeiten für eine bürgernähere und effektivere Aktionsplanung auszuloten, um so die Lärmsituation in Österreich nachhaltig verbessern zu können. Ein Blick auf Positivbeispiele für Öffentlichkeitsbeteiligung aus Deutschland und ein Vortrag zum Aktionsplanungsprozess in Luxemburg sollen wertvolle Anregungen für die österreichische Aktionsplanung liefern. Die Möglichkeit, jeweils nach den Vorträgen mit den ExpertInnen zu diskutieren und Fragen zu stellen, rundet das Tagungsprogramm ab.

Ein kritischer Einstieg

1. Statement der Bundesarbeitskammer

Werner Hochreiter

Unsere letzte Veranstaltung zum Thema „Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie¹“ – ich nenne sie hier kurz END, was für **E**nvironmental **N**oise **D**irective steht, - hat am 14.5.2008 im Albert-Schweizer-Haus² stattgefunden. Damals haben wir uns über die kurz davor ergangenen gesetzlichen Bestimmungen³ und ihre Vor- und Nachteile unterhalten, und ich entsinne mich noch recht gut, wie ich damals Hoffnung und Zuversicht in Bezug auf die neuen Regelungen geäußert und das Bundes-LärmG⁴ durchaus als Fortschritt gepriesen habe.

Heute wollen wir der Frage nachgehen, was seither in Sachen Lärmkartierung und Aktionsplanung passiert ist? Wo stehen wir da in Österreich? Auch im Vergleich zu anderen Staaten? Was fordern die Gesetze – gemeint sind die EU-Umgebungslärmrichtlinie wie die nationalen Regelungen auf Bundes- und Landesebene? Ja und ganz zentral für mich ist dann die Frage, was denn nun weiter gebraucht wird?

1.1 Die Ausgangslage

Ich beginne mit einem kurzen Rückblick auf die Ausgangslage vor Wirksamwerden der EU-Umgebungslärmgesetzgebung in Österreich.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S. 12; Näheres dazu unter <http://ec.europa.eu/environment/noise/directive.htm>.

² Hochreiter (Hrsg), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik Nr. 178, Wien 2008, download unter <http://wien.arbeiterkammer.at/online/page.php?P=1412>

³ Zur Umsetzung in Österreich wurden das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005) und zahlreiche Landesgesetze erlassen. Auf Bundesebene enthält die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II Nr. 144/2006) wichtige Einzelheiten für die Lärmkartierung und die Aktionsplanung wie zB die maßgeblichen Schwellenwerte; vgl insb www.laerminfo.at.

⁴ Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG) (NR: GP XXII RV 857 AB 976 S. 113. BR: AB 7304 S. 723.) BGBl. I Nr. 60/2005.

Als **erstes** ist festzuhalten, dass es in Österreich im Verkehrslärmschutz **weitgehend keine Individualrechte für Lärmbetroffene** gibt. Lärmbetroffene sind faktisch rechtlos. Ich habe das letztes Mal⁵ ausführlich dargestellt.

Daran hat sich ebenso wenig geändert wie **zweitens** am Befund, dass es auch **keine „belastbare“ staatliche Gewährleistungspflicht** gibt. Mit „belastbar“ meine ich, dass die jeweiligen Rechtsvorschriften - das sind die sogenannten Selbstbindungsgesetze⁶ - deutlich konkreter und griffiger ausfallen müssten: Vor allem müssten sie ziffernmäßig bestimmte Schutzwerte und einen transparenten und nachvollziehbaren Fahrplan für die Praxis der Bestandsanierungen bei den Infrastrukturträgern Schiene, Straße und Luft enthalten, der das Gefühl vermittelt, dass das Problem angekommen ist und ernst genommen wird.

Der Status quo lässt mich eher an die Rechtsfigur des „Besonderen Gewaltverhältnisses“ denken, das uns Juristen aus der Verwaltungslehre bekannt ist. Damit gemeint sind Rechtsverhältnisse von Personen zu „ihrer“ Institution – wie der Beamte zur Behörde, der Soldat zur Militärischen Formation. Früher hat man hier eine Ausnahme von den Anforderungen des Rechtsstaates - Legalitätsprinzip, Grundrechte und individueller Rechtsschutz – gesehen oder wollte das sehen. Mit dem Bundes-Verfassungsgesetz 1920 sollte dem eigentlich die Grundlage entzogen sein. Das könnte aber nicht stimmen, denn diesbezügliche Gedanken scheinen sich in manche Bereichen hartnäckig zu halten ... so wohl auch hier ... schließlich gehörte das Eisenbahnsystem vormals zur militärischen Landesverteidigung da war natürlich eine Parteistellung von Betroffenen außerhalb des Denkmöglichen.

Ein ganz wesentliche Punkt ist **drittens**, dass es in Österreich **bislang an objektiven Daten zur Lärmbelastung gefehlt hat**: Wo konkret die Menschen wohnen, die von Lärm belastet sind, das war höchst punktuell bekannt.

Untersuchungen zur subjektiven Betroffenheit hat – **viertens** - dagegen regelmäßig die Statistik Austria durchgeführt. Nun beauftragt das Lebensministerium diese Sondererhebungen zum Mikrozensus. Die von 2007⁷ zeigt aber kaum Verbesserungen – im Gegenteil: Die **Lärmbelästigung nimmt sogar zu** – sie haben dazu einige Folien im Handout, wo sie zentrale Ergebnisse nachlesen können.

Nicht unerwähnt will **fünftens** ich einige Ereignisse lassen, wo – nicht nur der Lärm – sondern auch die **Kritik an den Behörden „laut“ geworden** ist: Das sind zB der Rechnungshofbericht „Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“ vom April 2008⁸, der – pointiert gesagt - auf die Feststellung hinausläuft: *„Ihr gebt so viele Millionen*

⁵ Hochreiter, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? in: Hochreiter (Hrsg), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik Nr. 178, Wien 2008.

⁶ Mittels Selbstbindungsgesetzen bindet sich der Souverän – Hier: die Öffentliche Hand – selber, bestimmte Ziele wie zB Reduzierung der Verkehrslärmbelastung zu gewährleisten; im Regelfall werden aber subjektive öffentliche Rechte für die Betroffenen ausdrücklich ausgeschlossen.

⁷ Wegscheider-Pichler, Umweltbedingungen und Umweltverhalten 2007 – Ergebnisse des Mikrozensus 2007 – Statistik Austria (Hrsg), download unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/index.html

⁸ Bericht des Rechnungshofes Reihe BUND 2008/5 S.39ff - Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in

für Lärmschutz aus und wisst nicht einmal, wie viele Menschen ihr entlastet habt!“. Bemerkenswert scheint mir auch der Bericht der Volksanwaltschaft 2008 zur Praxis des BMVIT im Zusammenhang mit dem Lärmproblem beim A1-Knoten Steinhäusl. Dort ist seit Jahren eine Bürgerinitiative um Lärminderungs-Maßnahmen bemüht und die Volksanwaltschaft (VA) stößt sich daran, dass das BMVIT meint, dass diese Bürgerinitiative dem BMVIT die nötigen Grundlagen zur Erlassung einer Verordnung erarbeiten solle. Die VA hat dafür verständlicherweise kein Verständnis⁹. Daneben gab es noch „Lärmschutzblockaden“ der A8 im Juni 2009, Demonstration auf A10 Tauernautobahn im April 2009, eine Bürgerversammlung in der Donaacity wegen Einhausung der A22-Donauuferautobahn im April 2009, sowie Bürgerproteste gegen geplante S36 in Kärnten.

1.2 Lärmschutzblockaden wirken ...!?

Als einziges will ich auf die Lärmschutzblockaden an der A8 in OÖ eingehen, weil ich hier die Presseaussendung des BMVIT vom 25. August 2009 (Abb.1) äußerst bemerkenswert

Lärmschutzblockaden an der A8 wirken?!

(Auszug ots 2009-08-25 BMVIT zu A8: „ ... Weitreichendes und gutes Lärmschutz-Angebot mit vielen Zugeständnissen liegt am Tisch“)

- Erhöhtes Wirtschaftlichkeitskriterium, Kosten einer Lärmschutzwand dürfen sechs Mal soviel betragen wie der Einbau von Lärmschutzfenstern (normal wäre ein Verhältnis 1:3).
- Errichtung einer abschnittswisen Section Control im Baustellenbereich.
- Einsatz von Radargeräten (Lärmreduktionspotenzial von drei Dezibel)
- Anbringung eines lärmmindernden Split-Mastix Asphalt ...
- Um das Misstrauen der Bürgerinitiative gegenüber den Verkehrsdaten der Asfinag zu beseitigen, hat das BMVIT die Asfinag beauftragt, Berechnungen mit den tatsächlichen Daten (der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und dem tatsächlichem Verkehrsaufkommen im Abschnitt) durchzuführen.....



Abb. 1

finde: Hier wird ein **professionelles und integriertes Konzept** angeboten, das bauliche Maßnahmen **mit Maßnahmen gemäß StVO** umfasst; anderswo darf man sich Derartiges nur wünschen. So werden unter anderem eine **Section Control und Radargeräte** angebo-

Österreich; http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2008/berichte/berichte_bund/Bund_2008_05.pdf.

⁹ 31. Bericht der Volksanwaltschaft an den Nationalrat – Wahrnehmung zum Jahr 2007, S. 374 (www.volksanwaltschaft.gv.at).

ten, wozu die ASFINAG festhält: „Durch die konsequente Überwachung der verordneten Geschwindigkeiten könnte eine zusätzliche Lärmreduktion erzielt werden. Die Einhaltung der Geschwindigkeit (insbesondere bei Nacht, LKWs von 80km/h auf 60km/h) kann die Lärmimmission um rund 3 Dezibel reduzieren. Die ASFINAG ist bereit, die Anschaffung von Radargeräten die auch mit Frontfotografie ausgestattet sind, zu unterstützen“. Bemerkenswert daran ist, dass sonst die Möglichkeiten zur Kontrolle der LKW-Geschwindigkeiten verneint werden. Gibt es sie also doch?

Weiters ist erfreulich, dass eine **Lärmberechnung anhand tatsächlich gefahrener Geschwindigkeiten** angeboten wird. Denn die Experten im Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL), die sich überwiegend aus den zuständigen Behörden rekrutieren, haben sich bislang dagegen ausgesprochen. Erst in der letzten Runde zur Überarbeitung der ÖÄL-RL ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 2 (Erstellung von Lärmkarten und Konfliktzonenplänen und Planung von Lärminderungsmaßnahmen - Anforderungen an die Lärmkartierung im Anwendungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG) wurde die Möglichkeit dafür geschaffen; als neuer state-of-the-art wird es aber noch immer nicht forciert.

1.3 Erwartungen an die Lärmaktionsplanung gemäß END

Grundsätzlich waren unsere Erwartungen in die neuen Umgebungslärmvorschriften nicht sehr hochtrabend. Das Parkett ist ja bekannt. Aber auf einen spürbaren Schub für eine österreichische Lärmschutzpolitik haben wir schon gehofft.

Positiv haben wir gesehen, dass nun erstmals objektive Daten erhoben werden müssen. Endlich wird festgestellt, wie viele Menschen wo wie belastet sind. Ohne derartige Informationen ist ja eine konsistente Lärmsanierungsstrategie nicht machbar.

Damit stünden dann auch erstmals griffige Daten für die Landesraumordnung und die gemeindliche Flächenwidmung zur Verfügung, an denen man nicht mehr vorbeikann.

Drittens verlangt die END Transparenz und ein managementartige Vorgehen. Das verspricht für die Zukunft strukturierteres Vorgehen.

Freilich muss ich an dieser Stelle noch daran erinnern, dass die neuen Umgebungslärmvorschriften doch sehr kompromisshaft ausgefallen sind. Das habe ich schon letztes Mal ausführlich dargestellt¹⁰.

Als Stichworte nenne ich (und zu jedem Punkt finden Sie eine Folie im Handout):

- Zu hohe Schwellenwerte, ab denen überhaupt ein Aktionsplan zu erstellen ist – am eklatantesten sehen wir das beim Fluglärm.

¹⁰ Hochreiter, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? aaO S.81ff.

- Prohibitive Ballungsraumdefinition – statt Ballungsräumen werden nun doch wieder nur politische Bezirke betrachtet; der Mikrozensus zeigt eine signifikant höhere Belastung in Ballungsräumen; hier wäre eine integrierte, politische Grenzen überschreitenden Planung sinnvoll. Mit der gewählten Definition hat man das aber stark eingeschränkt.
- Viel zu grobmaschiges Verfahren zur Erarbeitung der Lärmkarten und Aktionspläne (gemäß Bundes-LärmG): Die wesentlichsten Auswirkungen sind: keine Summationskarten und auch kein Bezug zur Raumordnung, sodass Schutz ruhiger Gebiete wohl Theorie bleibt..
- Unzureichende Öffentlichkeitsbeteiligung

1.4 Praxis der Lärmaktionsplanung in Österreich

Ich komme nun zur Praxis der Lärmaktionsplanung.

Die END sieht eine Lärmkartierungs- und Aktionsplanungspflicht im Fünfjahresrhythmus vor. Den Einstieg für den Straßenverkehrslärm bestimmt sie in zwei Phasen:

- Die erste betrifft das meistbefahrendste Straßennetz mit über 6 Mio Fahrzeugen pro Jahr.
- Die zweite Phase bezieht dann Straßen mit über 3 Mio Fahrzeugen pro Jahr ein.

Die Lärmkarten für die erste Phase hätten schon Mitte 2007 und die zugehörigen Aktionspläne Mitte 2008 fertig sein sollen.

Tatsächlich sind die Lärmkarten erst Ende Jänner 2009 freigeschaltet worden, also sehr spät. Es wurde gemutmaßt, dass dies auch durchaus so beabsichtigt sein könnte, um möglichst keine Zeit zwischen der Veröffentlichung der Lärmkarten und der Aktionspläne verstreichen zu lassen. Die zugehörigen Aktionspläne sind dann schrittweise - die von mir betrachteten sogleich darnach - ins Netz gestellt worden, womit auch die Fristen für eine Stellungnahme im Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung jeweils begonnen haben.

Soweit mir wahrnehmbar war, wurde dies lediglich in zwei Tageszeitungen – und zwar nur ein einziges Mal! – angekündigt. Mehr an Information für die Bevölkerung, um teilnehmen zu können, hat es nicht gegeben. Damit mehr Menschen die Gelegenheit wahrnehmen können, hat dann die AK nochmals per Presseaussendung Anfang März auf die Stellungnahmemöglichkeit hingewiesen, was uns einige Anfragen beschert hat.

Die AK hat ihre Stellungnahme samt Positionspapier dann Ende März 2009 ans BMLFUW, BMVIT und die MA 22¹¹ übermittelt. Reaktionen von dort hat es bislang keine gegeben. Das wäre in einem normalen Stellungnahmeverfahren nichts besonders. Aber wir haben

¹¹ Download unter <http://wien.arbeiterkammer.at/online/umgebungslaerm-49165.html> .

um Übermittlung der nach Gemeinden gegliederten Daten ersucht – die waren ja verpflichtend¹² zu ermitteln und sind bis jetzt nicht veröffentlicht worden – und zweitens ausdrücklich um eine Gelegenheit ersucht, unsere Stellungnahme auch mündlich erörtern zu können. Reagiert haben bislang weder MA 22, noch das BMVIT oder das Lebensministerium.

Was die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind, ob sie veröffentlicht werden und ob sie berücksichtigt werden – all das ist mir nicht bekannt. Am 6.11.2009 waren die Aktionspläne des BMVIT immer noch in der Entwurfsfassung im Netz. Nur Wien hat einen etwas anderen Weg beschritten: Wien hat seine Öffentlichkeitsbeteiligung per Anhörung der Bezirksvorsteher vollzogen – somit steht hier schon der endgültige Plan im Netz.

1.5 Die Lärmkarten im Internet

In Abb.2 sehen Sie nun einen Ausschnitt aus der Lärmkarten auf www.laerminfo.at – genaugenommen aus der „Konfliktkarte Straßenverkehr für den Tageszeitraum“:



Abb. 2

Konfliktkarte bedeutet, dass hier diejenigen Bereiche farblich unterlegt sind, wo die mit dem Bundes-LärmG festgelegten Schwellenwerte - sie sehen das in der Legende - überschritten sind. Die eingefärbten Flächen des Überschreitungsbereiches machen auch deutlich, wie der Autobahnlärm ein rund einen Kilometer breites Lärm-Band in die Landschaft legt.

¹² § 6 Abs 3 und 4 Bundes-Umgebungs-lärmverordnung.

Dabei zeigt sich aber auch noch ein weiteres: Nicht alle farblich unterlegten Flächen sind aus dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes interessant, sondern wohl nur die, wo auch Menschen wohnen. Dazu muss man errechnete Lärmdaten mit den Einwohnerdaten verknüpfen. Dann erhält man ganz konkrete, örtlich bestimmte Konfliktbereiche, wie ich mit der violetten/fetten Linie mal andeute. Diese müssten dann aufgelistet werden und hier müsste dann Lärminderungsplanung mit Priorisierungen und Maßnahmen ansetzen.

Wenn ich nun in diesen Ausschnitt hineinzoome, so sehen sie, wie gut aufgelöst die Darstellung ist: Sie erkennen deutlich die dort befindlichen Gebäude und es lässt sich für jede Fassade der errechnete Lärmpegel deutlich ablesen.

Hier ist Tolles gelungen. Die Qualität der Internetdarstellung ist sehr lobenswert. Sehr komfortabel finde ich auch die Navigation in der Karte. Per Eingabe der Postadresse kommt man gleich zum gewünschten Ausschnitt, wo man dann zwischen der Karte für den Tageszeitraum, für den Nachtzeitraum und der Konfliktkarte hin und her springen kann.

Freilich komme ich nun zu den kritischen Punkten: Denn diese soeben gezeigte konkrete Konfliktsituation wird im Aktionsplan weder angesprochen noch sind die Anzahl der Betroffenen und die Bewertung (Priorität) der Konfliktsituation verzeichnet. Auch etwaige Lärmschutzfenster sind nicht dargestellt.

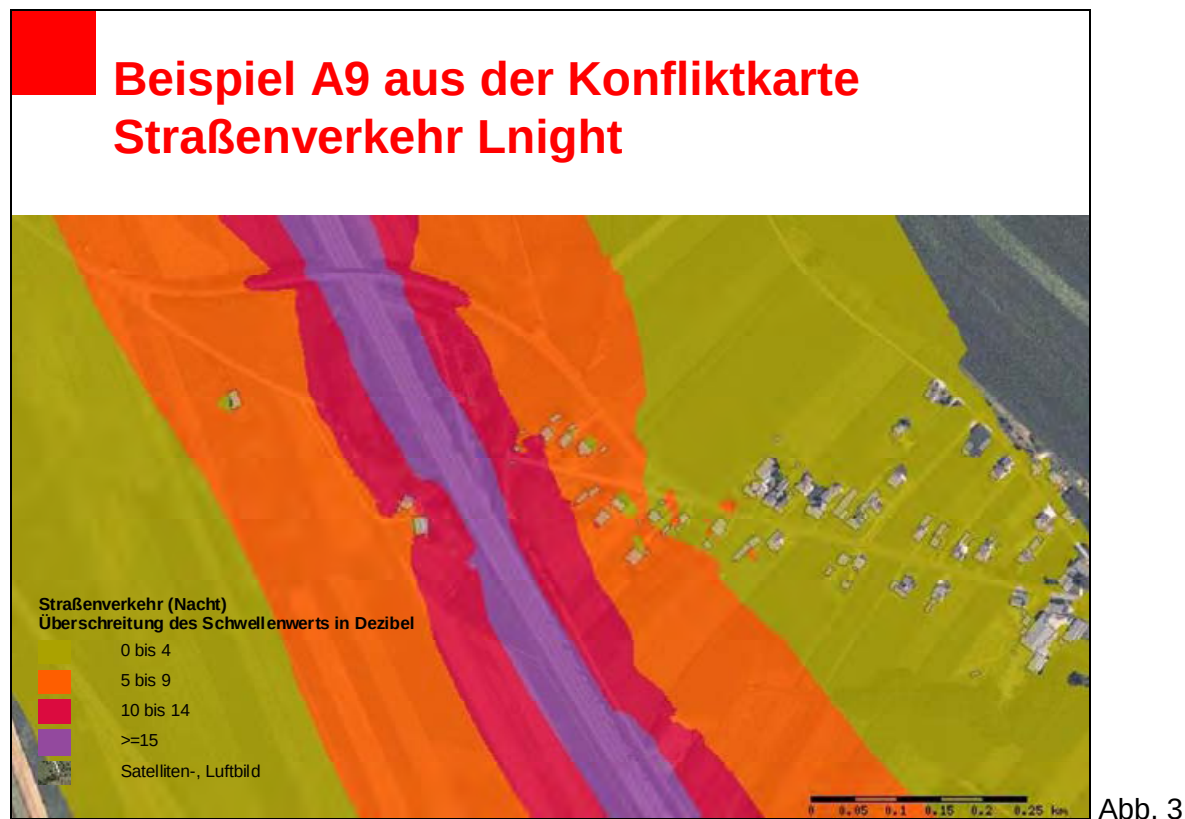
Eine Kartendarstellung wie diese kann ja nur ein Annäherung ans Thema liefern. Ob die gezeigte konkrete Konfliktsituation betrachtet worden ist oder warum sie vielleicht nicht in Betracht gezogen worden ist – das erfahren wir weder aus der Lärmkarte noch aus dem zugehörigen Lärmaktionsplan.

Meine Damen und Herren! Sie ahnen schon, dass ich die gezeigte Situation etwas genauer kenne. Ich habe dazu in der ASFINAG nachgefragt: Dort hat man mir erläutert, daß die gezeigte Situation als „abgearbeitet“ gilt, obwohl die vorhandenen Lärmschutzwände nicht ausreichen. Lärmschutzfenster sollen teils vorhanden sein, aber nicht der Stand der END entsprechen.

In Abb. 3 sehen Sie nun die gleichen Konfliktkartenausschnitte bezogen auf den Nachtzeitraum. Mir ist aufgefallen, dass die roten Streifen mit den großen Überschreitungen (~ 10 bis 14 dB auf beiden Seiten der A9) noch näher an die Häuser heranrücken. In der Nacht ist die Überschreitung bei den betroffenen Wohnobjekten offenbar noch größer. Beachten Sie, dass die Überschreitungen bei einigen der Objekte bis zu 9 dB betragen, bei den beiden an der Straße bis zu 14 dB.

Natürlich ist das bisher Gesagte auch hier zum Nachtzeitraum grundsätzlich gültig. Dieser Nachtzeitraum verdient aber noch weiteres Augenmerk: Denn man muss sich vergegenwärtigen, dass die gezeigten Lärmüberschreitungen anhand der höchstzulässigen Geschwindigkeiten errechnet worden sind. Ich habe das vorhin schon erwähnt. Gerade für die Nacht ist meines Erachtens aber kaum zu erwarten, dass sich die LKWs an die höchstzulässigen 60 km/h halten. Ich fahre gottseidank nicht allzu oft auf der Autobahn. Neulich hatte ich nachts wieder die Gelegenheit, das auf der A1 zu beobachten. 60 km/h fährt da

kein LKW. Ich gehe also davon aus, dass die errechneten Schwellenwertüberschreitungen eher als Untergrenze zu betrachten sind und tendenziell höher ausfallen werden, würde man auf



die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten abstellen.

Wie gesagt: Hier habe ich bei der ASFINAG nachgefragt. Dort ist man der Ansicht, dass die geltende Dienstanweisung Lärmschutz keine weiteren Maßnahmen wie etwa die Ablöse des Grundstücks gestatte; Tempolimits und ihre Kontrolle wären jedenfalls nützlich; hier sei aber das BMVIT selber zuständig.

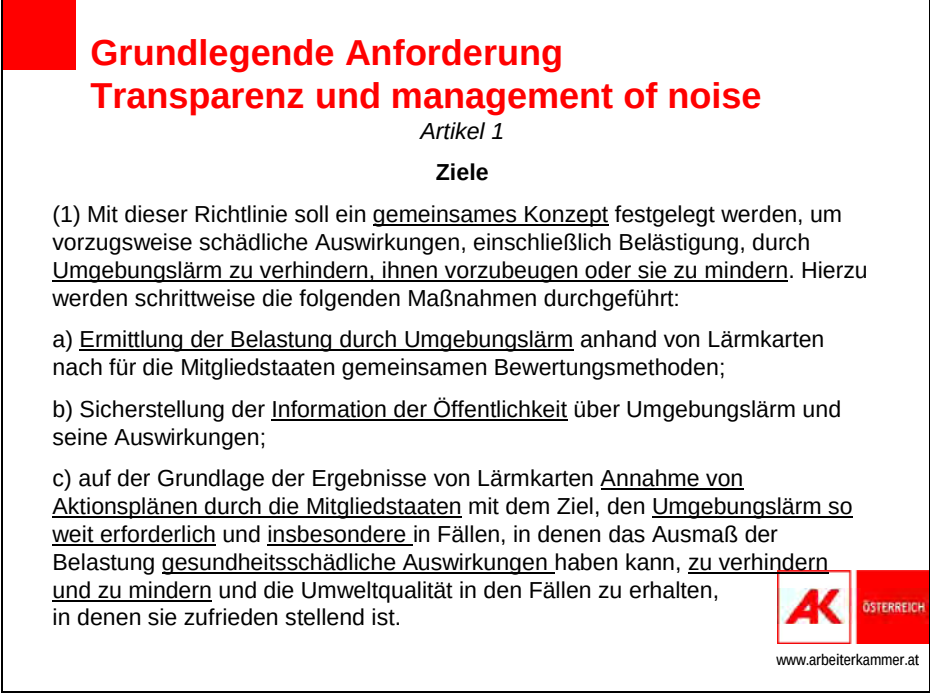
In Hinblick auf die Tempolimits¹³ - laut ASFINAG bräuchte die Einhaltung der bestehenden Limits im konkreten Fall schon eine Lärminderung um 3dB (!) - habe ich mich dann ans BMVIT gewandt. Für StVO-Maßnahmen an Autobahnen ist ja das BMVIT die zuständige Behörde. Von dort ist es mir aber – trotz Urgenz - noch immer nicht gelungen, eine Antwort zu erhalten.

¹³ § 42 Abs 8 StVO sieht für LKW nachts ein Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vor; diese kann auf 80 km/h angehoben werden, wenn der Lärmschutz nicht beeinträchtigt ist; § 20 Abs 3 StVO legt für PKW die Höchstgeschwindigkeiten fürs Ortsgebiet/ Freilandstraßen / Autobahnen mit 50/100/130 fest; gemäß § 58 KDV haben LKW tagsüber 80 km/h auf Autobahnen einzuhalten.

1.6 Die grundlegenden Anforderungen an Aktionspläne

Ich komme nun nochmal kurz auf die essentiellen Anforderungen zurück, denen Aktionspläne genügen müssen, bevor ich meine Eindrücke vom Erarbeiteten darstelle.

Was Aktionspläne können sollen, das weiß man sofort, wenn man Art 1 der END (Abb. 4) in Verbindung mit Art 7 Abs 5 bzw Art 8 Abs 5 END liest, wo das Prinzip des Fünfjahresrhythmus festgelegt ist.



**Grundlegende Anforderung
Transparenz und management of noise**

Artikel 1

Ziele

(1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungsärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungsärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;

b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungsärm und seine Auswirkungen;

c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungsärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.


www.arbeiterkammer.at

Abb. 4

Die END will ein managementartiges Vorgehen der zuständigen Behörden im Fünf-Jahresrhythmus. Die notwendigen **Bausteine dafür sind aus der Praxis von Qualitätsmanagement- wie Umweltmanagementsystemen hinlänglich bekannt** und basieren am 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,
- die dann anhand vorab festgelegter Kriterien evaluiert wird, was
- zur neuerlichen Anpassung von Zielen und Maßnahmenplänen in Hinblick auf die nächste Periode führt usw.
- Und die wesentliche Elemente – Karten und Maßnahmen – sollen transparent sein.

Wer sich schon mal mit Umwelt- oder Qualitätsmanagement beschäftigt hat, kennt dieses zyklische Vorgehen.

Aus der Sicht des österreichischen Rechts ergibt sich für uns noch eine zusätzliche grundlegende Anforderung: Meine Damen und Herren, Sie in den nationalen Behörden haben nämlich eine ganz besondere Verantwortung in diesem Feld. **Wir sehen hier eine verstärkte staatliche Schutzpflicht.** Bedenkt man, dass Lärmbetroffene entlang bestehenden Straßen, Schienenwegen oder Flughäfen derzeit de facto keine rechtliche Möglichkeit haben, Schutzmaßnahmen zu erzwingen¹⁴, so erfordert alleine dies schon eine umso größere Sorgfalt der zuständigen Behörden bei der Analyse, 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.

1.7 Hauptkritikpunkte an den Aktionsplänen

Vor diesem Hintergrund komme ich zum zentralen Hauptkritikpunkt an den Aktionsplänen aus unserer Sicht – das ist der nicht ausreichende Detaillierungsgrad.

Alle aus unserer Sicht wesentlichen Aktionspläne sind in ihrem Detaillierungsgrad schlicht ungenügend. Das betrifft die Pläne für Autobahnen und Schnellstraßen und Eisenbahnstrecken der 1. Phase und die für die Flughäfen der 1. Phase, das ist Wien Schwechat.

Statt einer Darstellung der konkreten Konfliktbereiche finden sich nur Verweise auf die kartographischen Darstellungen oder auf nach Bundesländern aggregierten Daten zur betroffenen Bevölkerung. Statt konkreten Maßnahmen finden sich kaum mehr als allgemeine Erörterungen zu den zur Verfügung stehenden Instrumenten und Handlungsebenen. Weiters fehlen Vorschläge für allgemeingültige Kriterien zur Prioritätenreihung. Nicht einmal die ohnedies laufenden Lärmsanierungsmaßnahmen werden so konkret genannt und eingearbeitet, dass dann auch darstellbar wird, wie viele Personen dadurch in fünf Jahren entlastet sein werden.

Meine Damen und Herren! Das ist sicher nicht ausreichend.

Art 8 Abs 1 letzter Satz END stellt klar, dass die Maßnahmen in den Aktionsplänen „.... auf die Prioritäten eingehen (sollen), die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und ...“ Dies erfordert eine Auswertung der Lärm-Berechnungsergebnisse wie schon angedeutet, damit man überhaupt über eine Prioritätenreihung reden kann. Daher bestimmt auch § 9 Abs 2 der Bundes-LärmVO: „Der Detaillierungsgrad der Bearbeitung ist so zu wählen, dass die (gemeint ist: Abschätzung der) Wirkung der Maßnahmen, die (gemeint

¹⁴ Vgl dazu Hochreiter, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? in Hochreiter (Hrsg), Die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in Österreich, Informationen zur Umweltpolitik, Nr 178, S.67 Wien 2008.

ist: der) Kosten der Realisierung und die (gemeint ist: der) Anzahl der entlasteten Personen möglich ist“.

Daher kommen wir in unserer Stellungnahme auch zur Forderung, das „.....Aktionspläne müssen erkennen lassen müssen, wo in Hinblick auf die dort ansässigen Bewohner signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten bestehen und welche Prioritäten die zuständigen Behörde setzen wollen und welche besonderen Probleme (zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen) bestehen und wann gemäß der Prioritätenreihung welche Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren gesetzt werden und wie viele Personen dann von Umgebungslärm entlastet sein werden.“

Weitere grundlegende Kritikpunkte sind:

- Aktionspläne zu Ballungsräumen sollten den **ganzen Ballungsraum** – ungeachtet politischer Grenzen – einbeziehen und integriert betrachten. Weiters dürfen sich Aktionspläne zu Ballungsräumen nicht bloß auf Landesstraßen beschränken sondern sollen alle Umgebungslärm-Quellen betrachten. Gibt es da nicht auch Summeneffekte?
- Aktionspläne sollten auch **ruhige Gebiete** – auf dem Land wie in einem Ballungsraum – konkret ausweisen und darstellen, wie und ggfs mit welchen Maßnahmen diese gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden – das findet sich nicht in Ansätzen!
- Zum Thema **Öffentlichkeitsbeteiligung** verweise ich nur auf die zentralen Anforderungen der END: Information soll „*deutlich, verständlich und zugänglich*“ sein und Beteiligung muss „*rechtzeitig und effektiv* ..“ sein und „*angemessene Fristen mit ausreichender Zeitspanne*“ vorsehen. Das haben wir sichtlich weit verfehlt.

1.8 Der Bewertungsbogen (= Anhang zum BAK-Positionspapier)

Die vorliegenden Lärmkarten sind sicher ein wertvoller Beitrag.

Damit unsere harsche Kritik verständlich wird, sehen sie nun einen Ausschnitt aus dem Anhang zu unserem BAK-Positionspapier.

Ziel des Bewertungsbogens (Abb. 5) war eine Übersicht über die Qualität der Umsetzung zu schaffen.

Betrachtet haben wir die Aktionspläne insb zu Schnellstraßen und Autobahnen, Schienenstrecken und Flughäfen (rot unterlegt) einschließlich der übergreifenden Pläne A1+A2.

In Spalte eins (hellblau unterlegt) sind die rechtlichen Anforderungen aufgelistet. Angaben in Klammer beziehen sich auf jeweiligen Bestimmungen in: END 2002/49/EG (RL), Bundes-LärmG (G) bzw Bundes-LärmVO (VO).

In der dritten Spalte sehen Sie die Ergebnisse zum heute diskutierten Aktionsplan B1 Autobahnen und Schnellstraßen.

Grau unterlegt sind die Ergebnisse unserer Recherche zu den ZENTRALEN Anforderungen - Sie sehen auf dieser und den nächsten beiden Folien, wie wenig die Aktionspläne auf die gestellten Fragen Antwort geben:

In Punkt 1. (Abb. 5) ist gefragt, wer sind die Betroffenen und wo leben sie genau ... Wie groß sind die Überschreitungen? Unser Plan B1 verweist nur auf den Teilplan A2.

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	B1 Autobahnen & Schnellstraßen	B10 Ballungsraum Wien	B11 Schienenstrecken	B12 Straßenbahnen Wien	B13 Flugverkehr
Betrachtetes Kriterium					
0. anschauliche/ präzise Darstellung des Untersuchungsgebietes (VO 10/1)?	Wird detailliert dargestellt	Keine Beschreibung von Landesstraßen u Ballungsraum	Bloß globale Angaben	Keine Beschreibung der Straßenbahnen	Keine Beschreibung der einbezogen Gebiete/ Flächen
1. Angabe u Bewertung der betroffenen Personen (VO 10/5)?	Bloßer Verweis auf aggregierte Daten in Teilpl.A2	Bloßer Verweis auf die nach Bundesländern aggregierten Daten in Teilplan A2			
2. Angabe der betroffenen Flächen je Gemeinde (VO10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten	Nicht vorgesehen	Nicht enthalten	Nicht vorgesehen	Nicht enthalten
3. Angabe der betroffenen Wohnungen je Gemeinde (VO10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten		Nicht enthalten
4. Angabe der betroffenen Personen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten		Nicht enthalten
4a. Angabe der Personen in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung (VO 6/5)	Nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar (?)	Nicht enthalten	Nicht enthalten, obwohl Datenaus Fensterförderung verfügbar (?)	Nicht enthalten	Nicht enthalten
5. Auswertung der Angaben zu 1.bis 4a. samt Darstellung der Prioritäten, die sich aus Schwellenwertüberschreitungen ergeben (RL 8/1 iVm G 7/10 iVm VO 10/5)?	Nicht vorhanden, die Ergebnisse des ASFINAG-Lärmkataster werden nicht offen gelegt	Nicht enthalten	Ja bez. Lokalbahn Baden; sonst nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten

Abb. 5

In Punkt 5. ist gefragt, welche prioritären Bereiche nun die Behörden sehen: Unser Plan B1 bringt dazu nichts, verweist aber auf eine ASFINAG-Lärmkataster, der weiter nicht offengelegt wird.

Ich mache nun einen kurzen Schwenk zum Teilplan A2, auf den alle untersuchten Pläne verweisen: Was an Auswertungen der Bewohnerdaten öffentlich zugänglich ist, findet sich in „*Aktionsplan Österreich / Teil A2 – Zusammenfassende Darstellung der Daten*“:

Strassenverkehrslärm gem END – ÖSTERREICH gesamt

Lärmzone Lden	Einwohner	Lärmzone Lnight	Einwohner
55-59	1016837	45-49	1067543
60-64	507148	50-54	585093
65-69	376222	55-59	406105
70-74	100844	60-64	127192
>75	3519	65-69	9819
		>70	611
Summe	2004570	Summe	2196363

Quelle: END-Teilaktionsplan A2 www.laerminfo.at



Abb. 6

Statt Auswertungen und Auflistungen der konkreten Konfliktbereiche finden wir hier aber nur aggregierte Daten. Die Daten sind gegliedert nach

- Lärmbetroffene Österreich Gesamt je betrachtete Verkehrsträger (Abb. 6)
- Lärmbetroffene Ballungsraum Wien je betrachtete Verkehrsträger
- Lärmbetroffene je Bundesland und je betrachtete Verkehrsträger.

Weitere Daten sind nicht zugänglich, obwohl END, insb der dort enthaltene ANHANG IV, Bundes-LärmG und Bundes-LärmVO Hinweise enthalten, dass der Öffentlichkeit natürlich weitere Daten zur Verfügung gestellt werden sollten. Und das wäre ja auch im Sinn der Sache.

Aber offenbar war hier der Mut nicht sehr groß. Denn Teilplan A2 enthält offensichtlich nur das, was ohnedies auch der Europäischen Kommission zu übermitteln ist. Motto: Es wird nur öffentlich gemacht, was sich nicht vermeiden lässt. Denn was Österreich der Europäischen Kommission (EK) berichtet, das steht ja wenig später auf der Homepage der EK zum Nachlesen.

Ich meine, dabei sollten wir nicht Stehenbleiben!

Ich komme zu unserem Positionspaper zurück:

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	B1 Autobahnen & Schnellstrassen	B10 Ballungsraum Wien	B11 Schienen- strecken	B12 Straßen- bahnen Wien	B13 Flugverkehr
Betrachtetes Kriterium					
6. Angaben zu besonderen Problemen zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen (VO 10/6)	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten
7. Angaben zu verbesserungswürdigen Situationen zB hot spots (VO 10/6)	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten
8. Darstellung der Kriterien für die Prioritätenreihung (VO 9/2 und 10/5u15)?	Offenbar vorhanden, werden aber nicht dargestellt	Nicht enthalten	Offenbar vorhanden; werden aber nicht dargestellt		Nicht enthalten
8a. Angabe von örtlich u/od zeitlich „bestimmten“ Maßnahmen (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/8u9)?	Nicht enthalten; nur Angaben zu den mögl. Instrumenten	Nur in Ansätzen enthalten	Ja bez Lokalbahn Baden; sonst nur Angaben zu den mögl. Instrumenten	Enthalten/ mangels Schwellenwert überschreitung nicht nötig	nur Angaben zu mögl. Instrumenten
9. Angabe von Maßnahmen für ruhige Gebiete (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/9)?	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Mangels Schwellenwert überschreitung nicht nötig?	Nicht enthalten

Abb.7

In Punkt 8. (Abb.7) ist gefragt, welche Kriterien für die Prioritätenreihung bestehen: Unser Plan B1 lässt erkennen, dass es so was zwar gibt, legt es aber nicht offen.

In Punkt 8a. sind die konkreten Maßnahmenvorschläge gefragt: Wie bei allen anderen auch finden sich in Plan B1 nur Angabe zu möglichen Instrumenten.

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	B1 Autobahnen & Schnellstrassen	B10 Ballungsraum Wien	B11 Schienen- strecken	B12 Straßen- bahnen Wien	B13 Flugverkehr
Betrachtetes Kriterium					
10. Angaben zu Konsultationen mit den Bundesländern (VO 9/3)?	Offenbar nicht erfolgt		Offenbar nicht erfolgt	Von LH für Wien erstellt	Offenbar nicht erfolgt
11. Angaben zur Rechtslage u zuständig. Behörde für „Maßnahmen“ (VO 10/2 u 10)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten	Mangels Schwellenwert-überschreitung nicht erforderlich	Ja bez. „Betriebsbeschränkungen; sonst n.enth.
12. Angaben zu Kriterien für die Evaluation des Planes (VO 10/13)?	Nicht enthalten	Werden vorgeschlagen	Nicht enthalten		Nicht enthalten
13. Angaben zu Finanzmitteln udgl (VO 10/12)	Globale Angaben	Nicht enthalten, aber Zuständigkeiten	Globale Angaben		Nicht enthalten
14. Angaben zur Anzahl der Personen, die von Lärm entlastet werden sollen (VO 10/15)?	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten		Nicht enthalten
15. Angaben zur Notwendigkeit einer SUP (G 8)?	Nicht nachvollziehbar, daß nicht nötig	Nachvollziehbar	Nicht nachvollziehbar, daß nicht nötig		Nicht nachvollziehbar, daß nicht nötig

Abb. 8

In Punkt 14 ist schlussendlich gefragt: Wie viele Lärmbetroffene sollen nach fünf Jahren entlastet sein? Unser Plan B1 sagt dazu – wie auch alle andern Pläne - nichts und es findet sich auch keine Entschuldigung gekoppelt mit dem naheliegenden Versprechen, dass man das noch nachliefern werde.

Wenn ich nochmals auf die seinerzeit von Expertenseite geäußerten Erwartungen zurückgehe, so zeigt sich ein ernüchterndes Bild: Denn anstelle von aussagekräftigen objektiven Lärmbetroffenendaten liegen nur aggregierte Daten mit wenig Neuigkeitswert vor. Die Aktionspläne taugen auch kaum als Fachgrundlage für die Raumordnung, weil ihnen der räumliche Bezug fehlt. Vergeblich hofft man auch auf ein managementartiges Vorgehen, denn dazu wären evaluierbare Maßnahmen und Ziele nötig, die aber gänzlich fehlen.

1.9 Aktionspläne gesetzwidrig und/oder EU-widrig?

Natürlich drängt sich hier die Frage auf, inwieweit die vorliegenden Aktionspläne überhaupt beanspruchen können, mit der END und den österreichischen Umsetzungsvorschriften im Einklang zu stehen. Denn es fällt ua auf, dass

- nicht die in Art 8 Abs 1 END angesprochenen Prioritätenbereiche ausgewiesen werden, wo.... Maßnahmen nötig sind
- die Daten, die gemäß § 6 Abs 3 und 4 Bundes-LärmVO zu ermitteln waren (~ Angabe der betroffenen Flächen, Wohnungen und Personen je Gemeinde), der Öffentlichkeit vorenthalten werden, was dem Transparenzgebot gemäß Artikel 9 END widersprechen dürfte
- sich auch keinerlei Angaben zur Anzahl der Personen, die in den nächsten fünf Jahre entlastet werden sollen, finden
- der Schutz „ruhiger Gebiete“ nirgendwo in den Plänen angesprochen wird
- Lärmkarten und Aktionsplanentwürfe fast gleichzeitig veröffentlicht werden, was dem in der END vorgesehene schrittweise Vorgehen widersprechen dürfte
- die Öffentlichkeitsbeteiligung in Wien auf die Anhörung der Bezirksvorsteher beschränkt ist, was offenkundig gegen Art 8 Abs 7 END verstößt.

Aktionspläne EU-konform? Wir meinen nein, weil Ermessensspielräume zwar bestehen, aber nicht so exzessiv genutzt werden dürfen, dass der Zweck der END vereitelt wird. Und das ist wohl dann gegeben – ich blicke da vor allem auf Art 8 END -, wenn weder die Konfliktbereiche analysiert und ausgewiesen werden noch die ohnedies schon laufenden Maßnahmen in Bezug zu den ermittelten Konfliktbereichen gestellt und so einarbeitet werden, dass auch ersichtlich wird, wie viele Menschen dadurch entlastet werden sollen.

Kurz gesagt: Wenn man nach der Lektüre der Aktionspläne nicht mehr weiß, als was bisher schon im Wesentlichen bekannt war, dann hat man die END so umgesetzt, dass sie keine Wirkung entfalten kann. Wenn es so ist, dann ist das EU-widrig.

1.10 ... aber ohnedies nicht anfechtbar?

Möglichweise sehen Behördenvertreter in Österreich den Vorwurf der Gesetz- oder Verordnungswidrigkeit noch gelassen, weil sie darauf vertrauen, dass das Bundes-LärmG ja eine sogenanntes Selbstbindungsgesetz sei: Niemand habe einen Rechtsanspruch auf Einhaltung – so stehe es ja auch im Gesetz selber.

Dieses verneint tatsächlich in § 7 Abs 12 ausdrücklich ein subjektiv-öffentliches Recht¹⁵.

Das könnte aber zu kurz gedacht sein, weil das Thema möglichweise über das EU-Recht wieder virulent wird. Der EuGH könnte hier nämlich sehr wohl eine Staatspflicht judizieren, auf die sich Lärmbetroffene berufen können, auch wenn nach dem österreichischen Rechtsschutzsystem derzeit nichts vorgesehen ist¹⁶.

In der Rechtssache C-62/00 „Marks & Spencer plc gegen Vereinigtes Königreich“¹⁷ spricht der EuGH den Grundsatz der Effektivität /effet utile an:

„26. Schließlich muss nach ständiger Rechtsprechung die Umsetzung einer Richtlinie deren vollständige Anwendung tatsächlich gewährleisten.“

27. Aus alledem ergibt sich, dass der Erlass nationaler Maßnahmen, die eine Richtlinie ordnungsgemäß umsetzen, nicht deren Wirkungen erschöpft, und dass die Mitgliedstaaten auch nach Erlass dieser Maßnahmen weiterhin die vollständige Anwendung der Richtlinie tatsächlich gewährleisten müssen. Daher kann sich der Einzelne vor einem nationalen Gericht gegenüber dem Staat immer dann auf die inhaltlich unbedingten und hinreichend genauen Bestimmungen einer Richtlinie berufen, wenn ihre vollständige Anwendung nicht tatsächlich gewährleistet ist, d. h. nicht nur in Fällen einer unterbliebenen oder unzureichenden Umsetzung der Richtlinie, sondern auch in dem Fall, dass die nationalen Maßnahmen, die die Richtlinie ordnungsgemäß umsetzen, nicht so angewandt werden, dass das mit der Richtlinie verfolgte Ziel erreicht wird.“

Die Pflicht der Mitgliedstaaten zur Umsetzung von Richtlinien erschöpft sich also nicht darin, dass eine nationale Regelung geschaffen wird, wie zB das Bundes-LärmG. Selbst wenn dieses Gesetz in unbedenklicher Weise umgesetzt ist, ist es damit noch immer nicht getan. Die Verpflichtung des Mitgliedstaats reicht weiter auch bis zur Anwendung der Richtlinie, schießt die Verwaltungspraxis mit ein – hier durch die Behörden gemäß Bundes-LärmG, wenn sie etwa Aktionspläne formulieren.

¹⁵ „(12) Durch Abs. 1 bis 11 werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet“; bislang sieht die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nur sehr wenige Schranken gegen derartige Bestimmungen, was auch als Einladung zur Umgehung des Rechtsstaates verstanden werden kann: Wenn eine Überprüfung behördlichen Handelns oder Unterlassens wenig erwünscht ist, dann muss man eben so nur die Entstehung von Parteirechten verhindern.

¹⁶ Weswegen Wilhelm in seinem Editorial „EuGH Feinstaub: Verdeckte Verfassungslücke in Österreich“ ecolex 2008/1073 konstatiert: „Selbstbindungsgesetze sind eine Augenauswischerei, Europa fegt sie hinweg“.

¹⁷ Rechtssache C-62/00 vom 11. Juli 2002.

Die vollständige Anwendung einer Richtlinie muss gewährleistet sein; und nationale Umsetzungsvorschriften müssen so angewendet werden, dass die Umsetzung der Richtlinie – hier: der END – tatsächlich gewährleistet wird, sagt der EuGH. Art 8 und 9 END legen sehr klar und eindeutig die staatlichen Verpflichtungen fest, Aktionspläne auszuarbeiten und die Öffentlichkeit zu beteiligen.

Zusatzargumente aus umweltrechtlichen Richtlinien ergeben sich ferner noch der Rechtsgrundlage des EG-V und den Erwägungsgründen der END. Wenn die EG gestützt auf Art 175 EG-V Umweltrecht setzt, nimmt sie damit die Grundsätze des Art 174 EG-V mit: "hohes Schutzniveau", "Vorsorge und Vorbeugung", "Ursprungsbekämpfung" bzw "Verursacherprinzip". Zur noch stärkeren Einbettung siehe auch Art 2 EG-V ("... nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftslebens, ... ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität"). Dies ist für die Auslegung der END wichtig.

Gerade vor dem Hintergrund des "effet utile" der Richtlinien (~ teleologische Interpretation) sind auch die ausgewiesenen Ziele der END bedeutend. Sie vermitteln neben der Rechtsgrundlage wichtige Hintergrundmusik, auf die der EuGH gern Bezug nimmt (vgl EuGH, Rechtssache C-237/07, Janecek gegen Freistaat Bayern, Rn 3 und Rn 35). Im vorliegenden Fall ist neben den Erwägungsgründen aber vor allem Art 1 END, der diese Ziele geradewegs und relativ vorbehaltlos herausposaunt.

1.11 ... doch noch individuelle Klagerechte?

Ich habe damit aber nicht nur die Argumente gebracht, mit denen Lärmbetroffene vielleicht erfolgreich die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens in Brüssel erwirken können.

Der EuGH geht noch weiter. Er geht grundsätzlich davon aus, dass Richtlinien auch einen Anspruch auf Einhaltung vermitteln und in weiterer Folge auch einen individuellen Rechtsanspruch auf Erlassung eines EU-konformen Aktionsplans gewähren ..., den Betroffene in Österreich geltend machen können müssen.

Im hier zitierten Fall Janecek ging es ums Thema: „Gewähren ständige Überschreitungen der EU-Feinstaubgrenzwerte dem Einzelnen einen Anspruch auf die Erstellung von Aktionsplänen?“. Am Verfahren hat sich übrigens auch Österreich beteiligt, um Deutschland zu unterstützen. Deutsche wie österreichische JuristInnen haben argumentiert, dass nicht sein kann, was nicht in unser Denken passt. Wenn der Gesetzgeber ein Antragsrecht des einzelnen nicht vorsieht, dann muss es das wohl gewesen sein. Doch der EuGH ist dem nicht gefolgt. Österreich und Deutschland haben vergeblich argumentiert.

Auch die Feinstaub-RL ist ein AktionsplanungsRL. So wie bei der END soll die Gesundheit der Menschen geschützt werden. Dass Österreich und Deutschland hier aber mit Selbstbindungsgesetzen vorgehen wollen und gerne hätten, dass es keine Außenwirkung und Rechte der Betroffenen geben soll, hat den EuGH nicht beeindruckt.

In Janacek (Rn 39) hat der EuGH ausgesprochen, dass *"natürliche oder juristische Personen, die unmittelbar [...] betroffen sind, bei den zuständigen Behörden – gegebenenfalls unter Anrufung der zuständigen Gerichte – erwirken können müssen, dass beim Vorliegen einer solchen Gefahr ein Aktionsplan erstellt wird."*

Die mangelhafte Umsetzung der END könnte darauf hinauslaufen, dass im Gefolge eines Erkenntnisses des EuGH – wenn die zuständigen Behörden einer allfälligen Betroffenenbeschwerde nicht mit gehaltvolleren Aktionspläne zuvorkommen – auch ein individuelles Klagerecht auf Erlassung eines RL-konformen Aktionsplanes geschaffen werden muss.

1.12 Was wäre als nächstes wichtig?

Zum Abschluss möchte ich nochmals einige pragmatische Vorschläge machen, was noch bis zum Beginn der 2. Stufe gem END – das ist Mitte 2012/2013 - passieren sollte.

Das ändert natürlich nichts an unserer bisherigen Haltung, dass ein eigenes Verkehrslärmschutzgesetz geschaffen und das Bundes-LärmG substantziell überarbeitet werden muss. Ich habe aber hoffentlich deutlich gemacht, dass wir in Österreich zu einem anschlussfähigeren Vorgehen in Sachen „Lärmkarten und Aktionspläne“ kommen sollten. Natürlich kann man den ganzen Prozess, der gemäß der END eigentlich hätte stattfinden sollen, nicht nochmals aufrollen. Denn mit Juni 2012 sollten schon die Karten für die zweite Stufe vorliegen und in einem die Karten der 1. Stufe überarbeitet werden.

Sehr wohl machbar ist, dass die **Analyse und Nennung der konkreten Konfliktbereiche noch nachgereicht wird**. Ich gehe davon aus, dass die Daten dafür vorhanden sind und nur der Auswertung – vielleicht sogar nur der Veröffentlichung – harren. Ziel sollte ja sein, daß wir hier zu einem Detaillierungsgrad kommen, wo man sich als Betroffener auch wiederfindet (bzw man nachvollziehen kann, warum man hier doch nicht prioritär vorkommt).

Zudem sollten **wenigstens die ohnedies laufenden Maßnahmen zu den ermittelten Konfliktbereichen** dargestellt und ausgewertet werden, wie viele Personen bis 2012 soll entlastet werden sollen.

Diese Darstellung setzt natürlich voraus, dass **Kriterien für eine Prioritätenreihung** vorhanden sind. Solche brauche wir auch für die nächste Phase der END: Daher sollten Vorschläge für solche Kriterien schnellstens zur Diskussion gestellt werden, damit sie bis 2012 öffentlich gemacht werden können.

Schlussendlich – aber auch zu allen übrigen How-To-Do-Fragen – wünsche ich mir auch, dass **bei den konzeptiven Fragestellungen die Fachöffentlichkeit einbezogen** wird. Dieses sollten noch vor 2012 geklärt werden!

Wir sind dazu gerne bereit.

Lärmkartierung und Aktionsplanung gemäß END

Wo stehen wir in Österreich? Was fordert die EU-Richtlinie?
Was fordern die nationalen Gesetze? Was wird gebraucht?

19.11.2009



www.arbeiterkammer.at

Überblick

- Umstände und Erwartungen
- Rechtlicher Rahmen
- Lärmkarten auf www.laerminfo.at
- Praxis der Aktionspläne auf www.laerminfo.at
- (Nicht-)Praxis der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Umsetzung nicht RL-konform?!
- Kritik und Wünsche



www.arbeiterkammer.at

Ausgangslage für die Lärmaktionsplanung gemäß END

- Verkehrslärmschutz in Ö ist weder Individualrecht noch besteht
„belastbare“ staatliche Gewährleistungspflicht
- Objektive Daten zur Lärmbelastung fehlen
- Mikrozensus 2007 zeigt kaum Verbesserungen
- Wo die Kritik „laut“ wird zB:
 1. RH-Bericht 2008/5 zu Lärmschutz Straße
 2. Volksanwaltschaft 2008 zu BMVIT
 3. „Lärmschutzblockaden“ der A8 im Juni 2009



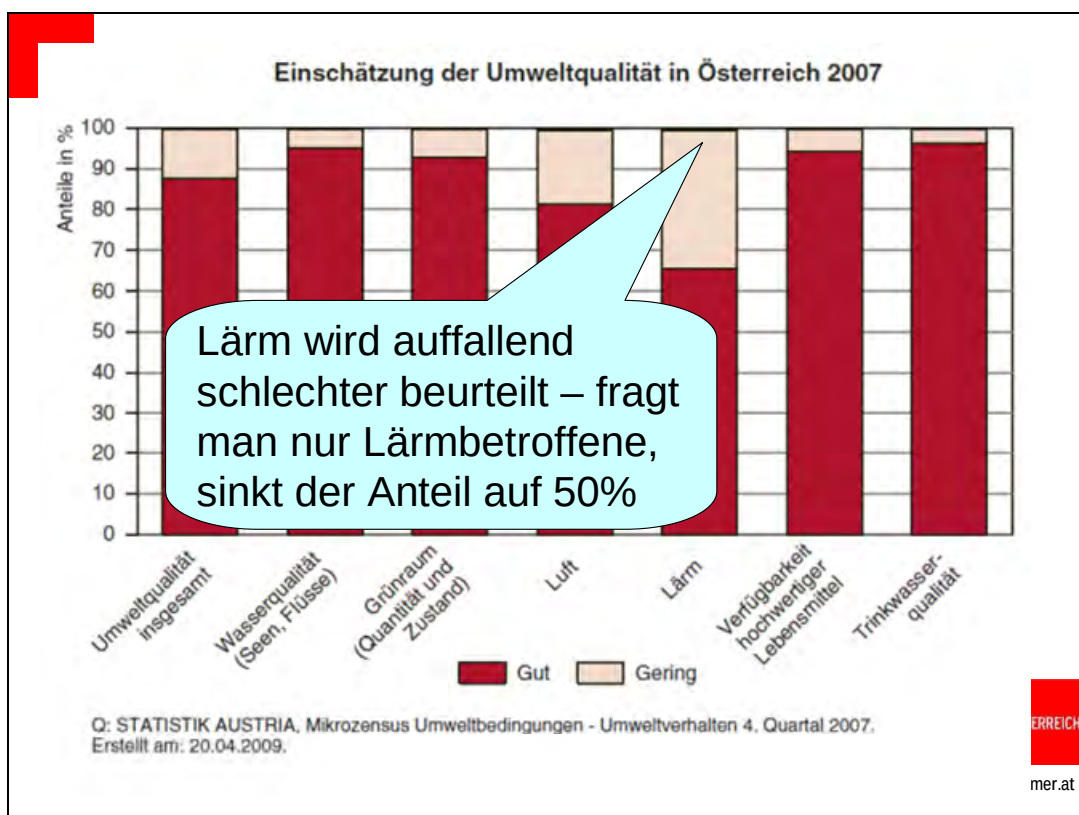
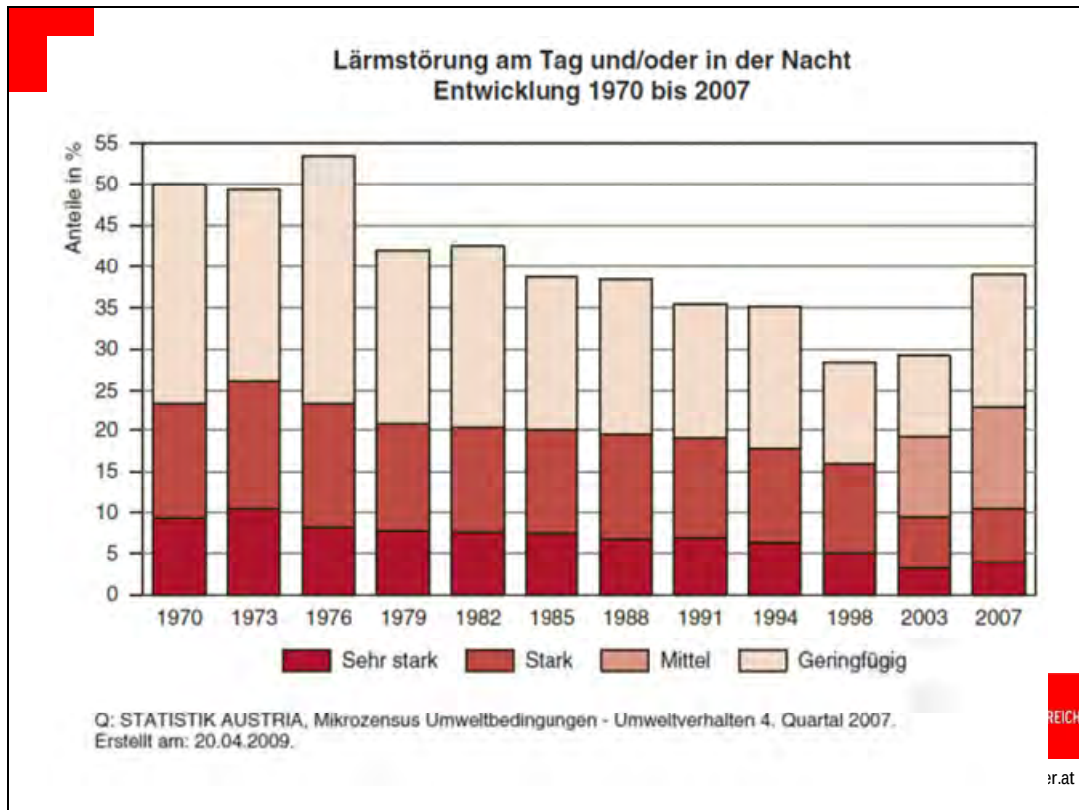
Ergebnisse AK-Studien 2000 Informationen zur Umweltpolitik Nr. 135/136

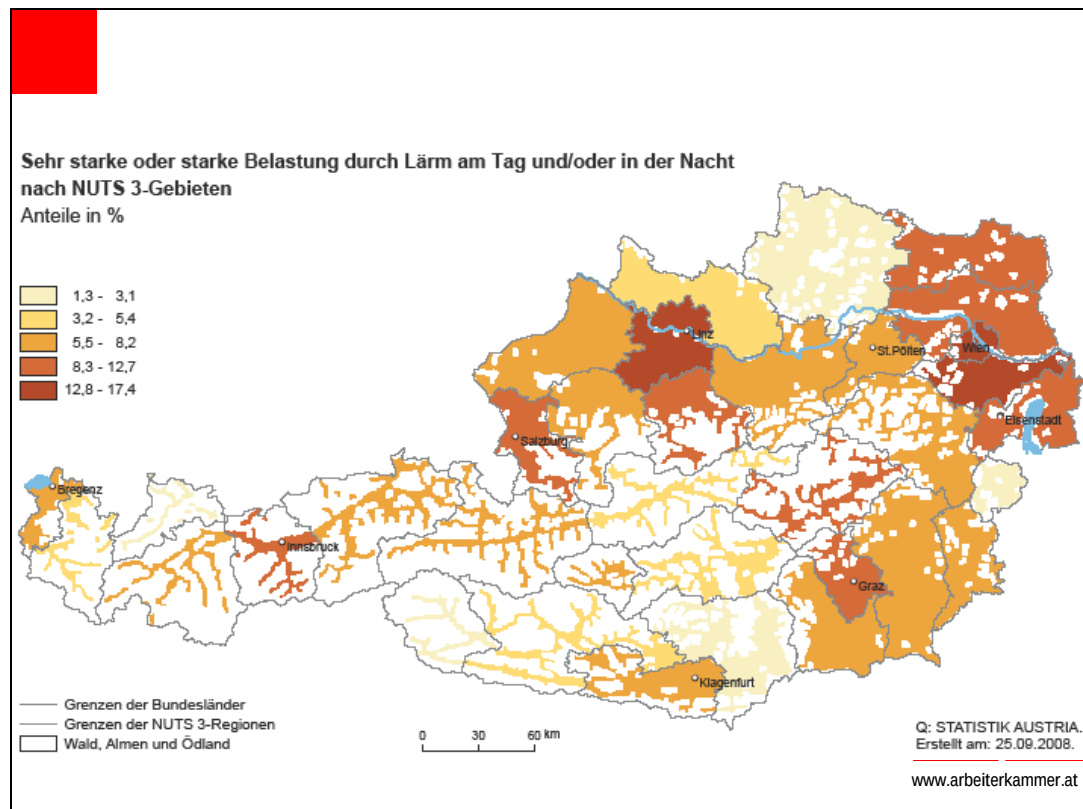
- Adäquanz u Effektivität der in Österr getroffenen Schutzmaßnahmen ist derzeit nicht beurteilbar

„..... Da es in Österreich keinen bundesweiten Verkehrslärmimmissionskatasters gibt, war es nicht möglich zu beurteilen, ob die bei den einzelnen Verkehrsträgern vorgenommenen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen auch dem Anteil des jeweiligen Verkehrsträgers an der Gesamtlärmbelastung in zeitlicher, qualitativer und quantitativer Hinsicht gerecht werden.“

(Kalivoda, Verkehrslärmschutz in Österreich – Maßnahmen und Aufwände im Vergleich je Verkehrsträger Schienen-, Straßen- und Luftverkehr; Hrsg Bundesarbeitskammer, Informationen zur Umweltpolitik Nr 135, S.51f)







Rechnungshof 2008 Lärmschutz im Straßenbau

- Weder BMVIT noch ASFINAG war bekannt, inwieweit die Lärmschutzziele in der Bestandsanierung erreicht sind – RH empfiehlt, den Sanierungsbedarf zu erheben und das Bauprogramm darauf abzustimmen
- Im Neubau werden nicht Grenzwerte der „Dienst-anweisung Lärmschutz“ sondern WHO-Werte verwendet – RH empfiehlt eine Grenzwerte-Verordnung
- RH empfiehlt Nachkontrollen nach Baufertigstellung und nachträgliche Auflagen, falls erforderlich

Quelle: Rechnungshof, Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich, Bund 2008/5



www.arbeiterkammer.at

Volksanwaltschaft (Bericht 2008) zur Praxis des BMVIT bezüglich StVO?

„... Der Beschwerde (~ Autobahnknoten Steinhäusl) war in diesem Punkt daher insofern Berechtigung zuzuerkennen, als es das BMVIT in Kenntnis von Grenzwertüberschreitungen und der unzumutbaren Lärmsituation für die Anrainer und Anrainerinnen seit Jahren unterlässt, die Rahmenbedingungen für die mögliche Erlassung einer Verordnung (gemeint: Tempolimit gem § 43 StVO) auszuleuchten und entsprechende Grundlagenforschung selbst zu betreiben. Trotz vorliegender eindeutiger Untersuchungsergebnisse der ASFINAG wird seitens dieses Ressorts von den Beschwerdeführern und Beschwerdeführerinnen verlangt, die entsprechenden Grundlagen für eine mögliche Verordnung zu erarbeiten. Im Hinblick auf das bereits vorhandene Untersuchungsmaterial des von der ASFINAG ausgearbeiteten, aufwändigen Lärmschutzprojektes erscheint dies jedenfalls nicht nachvollziehbar. ...“



Lärmschutzblockaden an der A8 wirken?!

(Auszug ots 2009-08-25 BMVIT zu A8: „ ... Weitreichendes und gutes Lärmschutz-Angebot mit vielen Zugeständnissen liegt am Tisch“)

- Erhöhtes Wirtschaftlichkeitskriterium, Kosten einer Lärmschutzwand dürfen sechs Mal soviel betragen wie der Einbau von Lärmschutzfenstern (normal wäre ein Verhältnis 1:3).
- Errichtung einer abschnittsweisen Section Control im Baustellenbereich.
- Einsatz von Radargeräten (Lärmreduktionspotenzial von drei Dezibel)
- Anbringung eines lärmmindernden Split-Mastix Asphalt ...
- Um das Misstrauen der Bürgerinitiative gegenüber den Verkehrsdaten der Asfinag zu beseitigen, hat das BMVIT die Asfinag beauftragt, Berechnungen mit den tatsächlichen Daten (der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und dem tatsächlichem Verkehrsaufkommen im Abschnitt) durchzuführen.....



Erwartungen an die Lärmaktionsplanung gemäß END

- **Erstmals objektive Daten erhoben:**
Wieviele sind wo wie belastet?
- **Lärmkarten und Aktionspläne als Fachgrundlagen**
für die Raumordnung
- **END verlangt transparentes managementartiges**
Vorgehen – das bringt Einstieg ins neue Denken!!!

Freilich: die neuen Umgebungslärmvorschriften sind sehr kompromißhaft



www.arbeiterkammer.at

Planungsrichtwerte für Wohnen? nein stattdessen: Schwellenwerte

Für den vorbeugenden Gesundheitsschutz werden von der WHO im Freien in Wohngebieten LA_{eq}-Werte von 55 dB tags und 45 dB nachts empfohlen (1999)

Umgebungslärm - Schwellenwerte nach VO zum Umgebungslärmschutzgesetz

	L _{den} [dB]	L _{night} [dB]
Straßenverkehrslärm	60	50
Flugverkehrslärm	65	55
Schienenverkehrslärm	70	60
Industrie und Gewerbe	55	50 ¹⁾

¹⁾ Länderregelungen können davon abweichen.

NEU: WHO Night Noise Guidelines
Okt 2009 – 40 dB!

Planungsrichtwerte gemäß ÖNORM S 5021, Teil 1					
Kat.	Gebiet und Standplatz	Planungsrichtwerte bzw. zul. Immissionsgrenzwerte ¹⁾			
		LA _{eq,TAG}	LA _{eq,NACHT}	LA _{eq,TAG}	LA _{eq,NACHT}
BAULAND					
1	Ruhegebiet, Kurgebiet, Krankenhaus	35	45	25	35
2	Wohngebiete in Vororten, Wochenendhausgebiete, ländliches Wohngebiet, Schulen	40	50	30	40
3	städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	45	55	35	45
4	Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltung ohne wesentliche Emission störender Schalls, Wohnungen), Gebiet für Betriebe ohne	50	60	40	50
5	Gebiet für Betriebe mit geringer Schallemission (Verteilung, ...)	55	65	45	55
GRÜNLAND					
1	Ruhegebiet, Kurgebiet	35	45	35	45
2	Parkanlagen, Friedhöfe	40	50	-	-
3	Sport- und Freizeitanlagen ohne wesentliche Schallemission	45	55	45	55
4	Sport- und Freizeitanlagen mit geringer Schallemission	50	60	50	60
5	kleinere Sport- und Freizeitanlagen mit Zuschauerplätzen	55	65	55	65
6	große Sport- und Freizeitanlagen mit Zuschauerplätzen	60	70	60	70

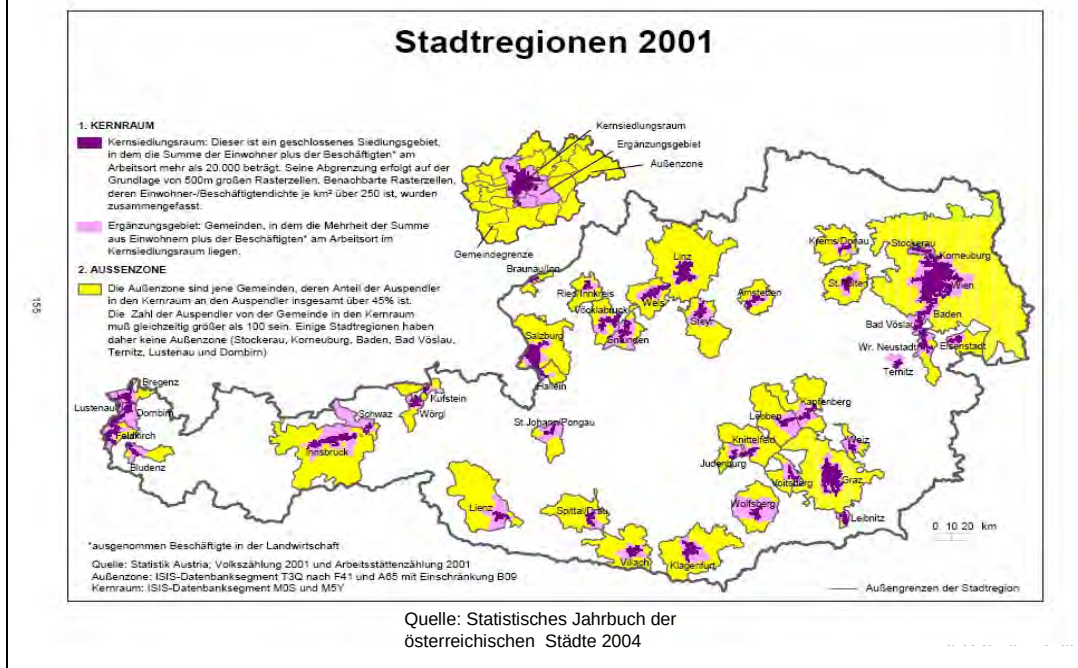
Tab. 3
Quelle: ÖNORM S 5021, Teil 1

lärmschutzministerium.at

Quelle: Handbuch Umgebungslärm BMLFUW 2007

www.arbeiterkammer.at

Definition „Ballungsraum“ abgeschwächt



Verfahren nach ÖAL Richtlinie 36 Blatt 1 bzw nach Bundes-UmgebungslärmG

<u>ÖAL 36/1</u>	<u>BundesLärmG (~ ÖAL 36/2)</u>
eigene Lärmkarten je Quelle	eigene Lärmkarten je Quelle
<u>Summationskarten</u>	(no)
Immissions-empfindlichkeitskarte (Basis: Flächenwidmung)	(no)
Widmungskonfliktkarte (Basis: <u>Planungsrichtwerte</u>)	Konfliktkarte (Basis: Schwellenwerte)
Lärmminderungsplanung	(no)
Lärmsanierungsplan	(Teil-)Aktionsplan je Quelle

ÖSTERREICH

www.arbeiterkammer.at

Art 8 END vom BundesLärmG nicht umgesetzt

„(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie **rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken**, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung **berücksichtigt** werden und, dass die Öffentlichkeit **über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet** wird. Es sind **angemessene Fristen** mit einer **ausreichenden Zeitspanne für jede Phase** der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.

.....“



Praxis der Lärmaktionsplanung gemäß END

- Zeitplan laut END: Juni 2007 bzw Juni 2008
- Anwendungsbereich laut END: 1. Stufe
- Lärmkarten werden allerdings erst sehr spät, Ende Jänner 2009 freigeschaltet
- Aktionspläne kommen kurz darnach ins Netz und Fristen für Stellungnahmen beginnen zu laufen
- Wurden sie sonst wo bekanntgemacht?
- Wann und wie werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung bekannt gemacht?



EU-UmgebungsärmRL 2002/49/EG - Umsetzungsfrist 18. Juli 2004

Leise Zukunft?

Zeitplan für die Erarbeitung von Lärmkarten und Aktionsplänen

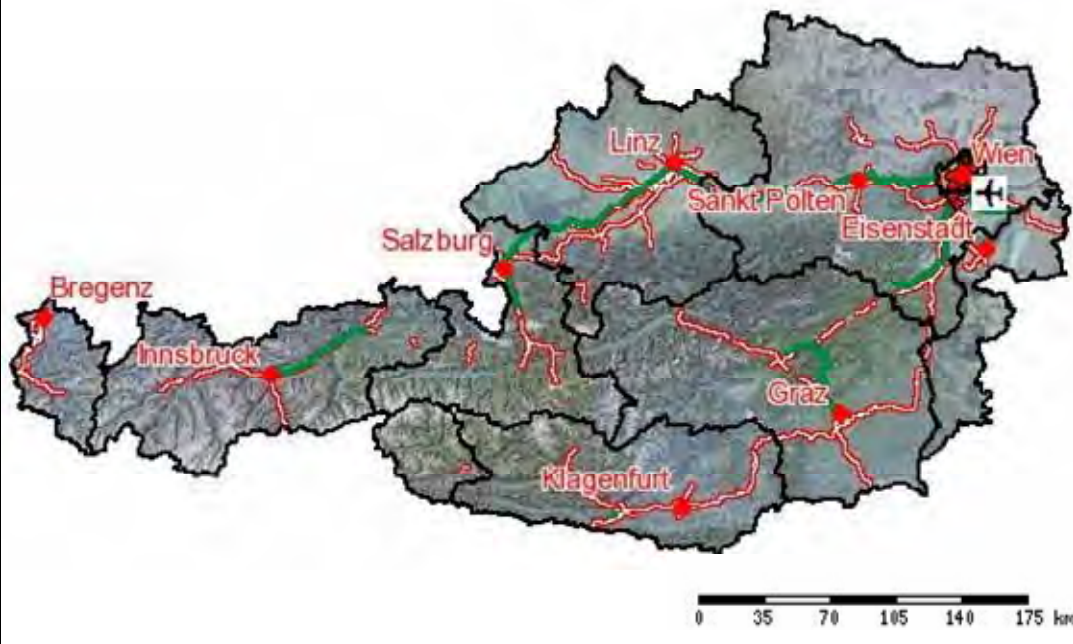
Ort	Lärmkarten bis	Aktionspläne bis
Ballungsräume > 250 000 Einwohner > 100 000 Einwohner	30. Juni 2007 30. Juni 2012	18. Juni 2008 18. Juni 2013
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio Fahrzeuge/Jahr > 3 Mio Fahrzeuge/Jahr	30. Juni 2007 30. Juni 2012	18. Juni 2008 18. Juni 2013
Haupteisenbahnstrecken > 60 000 Züge/Jahr > 30 000 Züge/Jahr	30. Juni 2007 30. Juni 2012	18. Juni 2008 18. Juni 2013
Großflughäfen > 50 000 Bewegungen/Jahr	30. Juni 2007	18. Juni 2008

Quelle: Umgebungsärmrichtlinie der EU 2002

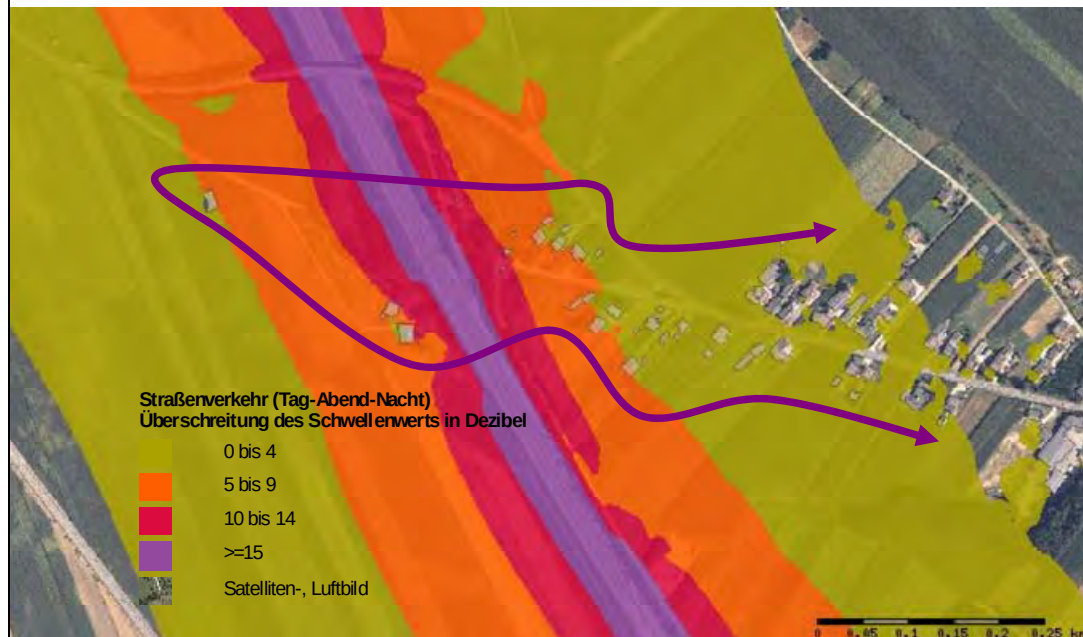
www.arbeiterkammer.at

ÖSTERREICH

Lärmaktionsplanung gemäß END – Stufe 1 per 2007/2008



Beispiel A9 aus der Konfliktkarte Straßenverkehr Tag-Abend-Nacht



Kommentar zu Beispielauszug Lden

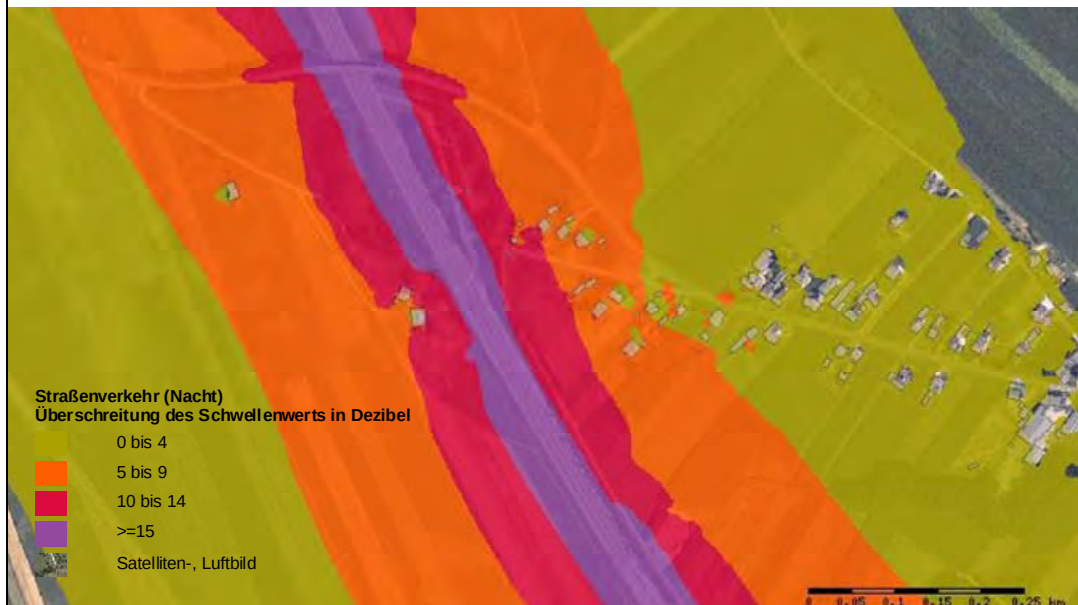
- Sehr ansprechende Internetlösung – Zugang über Postadresse!
- Karte zeigt anschaulich eine beispielhafte Konfliktsituation

ABER

- Diese Konfliktsituation wird im Aktionsplan
 - ☐ Weder angesprochen
 - ☐ noch sind die Anzahl der Betroffenen und
 - ☐ die Bewertung (Priorität) der Konfliktsituation verzeichnet
- Auch Lärmschutzfenster sind in der Karte nicht ausgewiesen

Hinweis: Die gezeigte Situation ist dem Vernehmen nach für die ASFINAG „abgearbeitet“, obwohl vorhandene Lärmschutzwände offenbar nicht ausreichen; Lärmschutzfenster sind teils vorhanden, aber nicht dem Standard der END entsprechend.

Beispiel A9 aus der Konfliktkarte Straßenverkehr Lnight



Kommentar zu Beispielauszug nachts

- Grundsätzlich gilt das zum Beispielauszug A Gesagte
ABER weiters ist einzuwenden:
- Die Lärmbelastungswerte sind anhand der maximal zulässigen
Geschwindigkeiten errechnet - Notorsche Geschwindigkeitsüber-
schreitungen gehen NICHT in die Darstellung ein!
- Dies gilt insbesondere für LKW (80km/h untertags bzw
60km/h nachts), aber auch für PKW (130km/h).

*Hinweis: Laut ASFINAG gestattet die DA Lärmschutz hier keine
weiteren Massnahmen (Ablöse ..?!) - Tempolimits bzw. ihre
Kontrolle wären nützlich - hier ist das BMVIT selber zuständig.*



www.arbeiterkammer.at

Grundlegende Anforderung Transparenz und management of noise

Artikel 1

Ziele

(1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungs-lärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungs-lärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;
- b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungs-lärm und seine Auswirkungen;
- c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungs-lärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.



Grundlegende Anforderung verstärkte staatliche Schutzpflicht

„Bedenkt man zudem, daß Lärmbetroffene entlang bestehenden Straßen, Schienenwegen oder Flughäfen derzeit de facto keine rechtliche Möglichkeit haben, Schutzmaßnahmen zu erzwingen, 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.“

(Auszug aus: Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu den Aktionsplänen gemäß 2002/49/EG vom 31.3.2009)



Kritikpunkt: Detaillierungsgrad

„ ...Aktionspläne müssen erkennen lassen,

- *Wo in Hinblick auf die dort ansässigen Bewohner signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten bestehen und welche Prioritäten die zuständigen Behörde setzen wollen und*
- *welche besonderen Probleme (zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen) bestehen und*
- *wann gemäß der Prioritätenreihung welche Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren gesetzt werden und*
- *wieviele Personen dann von Umgebungslärm entlastet sein werden.“*

(sinngemäßer Auszug aus: Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu den Aktionsplänen gemäß 2002/49/EG vom 31.3.2009)



Kritikpunkt: sonstige grundlegende Anforderungen laut END

- ... Ballungsräume integriert betrachten
- Ruhige Gebiete (... auf dem Land wie in einem Ballungsraum) ausweisen und Maßnahmen, auch bloß vorbeugende vorsehen
- Öffentlichkeit informieren und beteiligen
 - ☐ Art 9 END: Information („deutlich, verständlich und zugänglich“)
 - ☐ Art 8 Abs 7 END: Beteiligung („rechtzeitig und effektiv, angemessene Fristen mit ausreichender Zeitspanne“)



Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	B1 Autobahnen & Schnellstrassen	B10 Ballungsraum Wien	B11 Schienenstrecken	B12 Straßenbahnen Wien	B13 Flugverkehr
Betrachtetes Kriterium					
0. anschauliche/ präzise Darstellung des Untersuchungsgebietes (VO 10/1)?	Wird detailliert dargestellt	Keine Beschreibung von Landesstraßen u Ballungsraum	Bloß globale Angaben	Keine Beschreibung der Straßenbahnen	Keine Beschreibung der einbezogen Gebiete/ Flächen
1. Angabe u Bewertung der betroffenen Personen (VO 10/5)?	Bloßer Verweis auf aggregierte Daten in Teilpl. A2	Bloßer Verweis auf die nach Bundesländern aggregierten Daten in Teilplan A2			
2. Angabe der betroffenen Flächen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten	Nicht vorgesehen	Nicht enthalten	Nicht vorgesehen	Nicht enthalten
3. Angabe der betroffenen Wohnungen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten		Nicht enthalten
4. Angabe der betroffenen Personen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten		Nicht enthalten
4a. Angabe der Personen in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung (VO 6/5)	Nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar (?)	Nicht enthalten	Nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar (?)	Nicht enthalten	Nicht enthalten
5. Auswertung der Angaben zu 1. bis 4a. samt Darstellung der Prioritäten, die sich aus Schwellenwertüberschreitungen ergeben (RL 8/1 iVm G 7/10 iVm VO 10/5)?	Nicht vorhanden, die Ergebnisse des ASFINAG-Lärmkataster werden nicht offen gelegt	Nicht enthalten	Ja bez. Lokalbahn Baden; sonst nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten

Strassenverkehrslärm gem END – ÖSTERREICH gesamt

Lärmzone Lden	Einwohner	Lärmzone Lnight	Einwohner
55-59	1016837	45-49	1067543
60-64	507148	50-54	585093
65-69	376222	55-59	406105
70-74	100844	60-64	127192
>75	3519	65-69	9819
		>70	611
Summe	2004570	Summe	2196363



Quelle: END-Teilaktionsplan A2 www.laerminfo.at

www.arbeiterkammer.at

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	B1 Autobahnen& Schnellstrassen	B10 Ballungsraum Wien	B11 Schienenstrecken	B12 Straßenbahnen Wien	B13 Flugverkehr	
Betrachtetes Kriterium						
6. Angaben zu besonderen Problemen zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen (VO 10/6)	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten	
7. Angaben zu verbesserungswürdigen Situationen zB hot spots (VO 10/6)	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	enthalten	Nicht enthalten	
8. Darstellung der Kriterien für die Prioritätenreihung (VO 9/2 und 10/5u15)?	Offenbar vorhanden, werden aber nicht dargestellt	Nicht enthalten	Offenbar vorhanden; werden aber nicht dargestellt		Nicht enthalten	
8a. Angabe von örtlich u/od zeitlich „bestimmten“ Maßnahmen (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/8u9)?	Nicht enthalten; nur Angaben zu den mögl. Instrumenten	Nur in Ansätzen enthalten	Ja bez Lokalbahn Baden; sonst nur Angaben zu den mögl. Instrumenten	Enthalten/ mangels Schwellenwert überschreitung nicht nötig	nur Angaben zu mögl. Instrumenten	
9. Angabe von Maßnahmen für ruhige Gebiete (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/9)?	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Mangels Schwellenwert überschreitung nicht nötig?	Nicht enthalten	

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	B1 Autobahnen& Schnellstrassen	B10 Ballungsraum Wien	B11 Schienenstrecken	B12 Straßenbahnen Wien	B13 Flugverkehr	
Betrachtetes Kriterium						
10. Angaben zu Konsultationen mit den Bundesländern (VO 9/3)?	Offenbar nicht erfolgt		Offenbar nicht erfolgt	Von LH für Wien erstellt	Offenbar nicht erfolgt	
11. Angaben zur Rechtslage u zuständig. Behörde für „Maßnahmen“ (VO 10/2 u 10)?	Nicht enthalten		Nicht enthalten	Mangels Schwellenwert- überschreitun g nicht erforderlich	Ja bez. „Betriebsbe- schränkungen; sonst n.enth.	
12. Angaben zu Kriterien für die Evaluation des Planes (VO 10/13)?	Nicht enthalten	Werden vorgeschlagen	Nicht enthalten		Nicht enthalten	
13. Angaben zu Finanzmitteln udgl (VO 10/12)	Globale Angaben	Nicht enthalten, aber Zuständigkeiten	Globale Angaben		Nicht enthalten	
14. Angaben zur Anzahl der Personen, die von Lärm entlastet werden sollen (VO 10/15)?	Nicht enthalten	Nicht enthalten	Nicht enthalten		Nicht enthalten	
15. Angaben zur Notwendigkeit einer SUP (G 8)?	Nicht nachvoll- ziehbar, daß nicht nötig	Nachvollziehbar	Nicht nachvoll- ziehbar, daß nicht nötig		Nicht nachvoll- ziehbar, daß nicht nötig	

Erwartungen an die Lärmaktionsplanung gemäß END erfüllt?

- Erstmals objektive Daten erhoben:
Wieviele sind wo wie belastet?

**Nur aggregierte Daten mit
wenig Neuigkeitswert ...** ✖

- Lärmkarten und Aktionspläne als Fachgrundlagen für die
Raumordnung **Lärmkarten** ✔ ; **Aktionsplänen
fehlt räumlicher Bezug!** ✖

- END verlangt transparentes managementartiges Vorgehen – das
bringt Einstieg ins neue Denken!!!

**Wo sind evaluierbare
Maßnahmen und Ziele?** ✖



Vorliegenden Aktionspläne gesetzwidrig und EU-widrig?

*„ die END den Mitgliedstaaten Ermessensspielräume gibt.
Diese dürfen aber nicht so exzessiv genützt werden, dass der
Zweck der END vereitelt wird: Dies wird dann gegeben sein,
wenn weder die Problembereiche anhand der ermittelten
Daten (Lärmbelastung in Verbindung mit der Anzahl der dort
ansässigen Personen) ausgewiesen und ausgewertet werden
noch wenigstens die schon laufenden oder ohnedies aus
anderen Gründen schon geplanten Maßnahmen dahingehend
überprüft werden, inwieweit sie zu einer Lärminderungen in
den ausgewiesenen Bereichen beitragen.“*

(Auszug aus: Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu
den Aktionsplänen gemäß 2002/49/EG vom 31.3.2009)



EuGH – Marcs&Spencer gegen UK Rs C-62/00 vom 11. Juli 2002

- „26. Schließlich muss nach ständiger Rechtsprechung die Umsetzung einer Richtlinie deren vollständige Anwendung tatsächlich gewährleisten
27. Aus alledem ergibt sich, dass der Erlass nationaler Maßnahmen, die eine Richtlinie ordnungsgemäß umsetzen, nicht deren Wirkungen erschöpft, und dass die Mitgliedstaaten auch nach Erlass dieser Maßnahmen weiterhin die vollständige Anwendung der Richtlinie tatsächlich gewährleisten müssen. Daher kann sich der Einzelne vor einem nationalen Gericht gegenüber dem Staat immer dann auf die inhaltlich unbedingten und hinreichend genauen Bestimmungen einer Richtlinie berufen, wenn ihre vollständige Anwendung nicht tatsächlich gewährleistet ist, d. h. nicht nur in Fällen einer unterbliebenen oder unzureichenden Umsetzung der Richtlinie, sondern auch in dem Fall, dass die nationalen Maßnahmen, die die Richtlinie ordnungsgemäß umsetzen, nicht so angewandt werden, dass das mit der Richtlinie verfolgte Ziel erreicht wird.„

d.h MS müssen die praktische Wirksamkeit (effet utile) gewährleisten - dies schließt auch die Verwaltungspraxis mitein



EuGH – Janecek gegen Bayern Rs C-237/07 vom 25. Juli 2008

- „37 Wie der Gerichtshof wiederholt ausgeführt hat, wäre es mit dem zwingenden Charakter, den Art. 249 EG der Richtlinie verleiht, unvereinbar, grundsätzlich auszuschließen, dass eine mit ihr auferlegte Verpflichtung von den betroffenen Personen geltend gemacht werden kann. Diese Überlegung gilt ganz besonders für eine Richtlinie, die eine Eindämmung und Reduzierung der Luftverschmutzung und damit den Schutz der öffentlichen Gesundheit bezweckt.
- 39 Daraus folgt, dass natürliche oder juristische Personen, die unmittelbar von der Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte oder der Alarmschwellen betroffen sind, bei den zuständigen Behörden – gegebenenfalls unter Anrufung der zuständigen Gerichte – erwirken können müssen, dass beim Vorliegen einer solchen Gefahr ein Aktionsplan erstellt wird.“

.. Individ. Klagerecht auf Erlassung eines RL-konformen Aktionsplanes ..?



Was ist wichtig bis zum Beginn der 2. Stufe gemäß END (= Juni 2012)?

- **Analyse der konkreten Problembereiche nachreichen:**

wo sind in Hinblick auf die Anzahl der dort wohnenden Menschen signifikante Schwellenwertüberschreitungen?

- **Kriterien für die Prioritätenreihung nachreichen und**

- **zu konzeptiven Fragen Fachöffentlichkeit beteiligen**

- **Konkrete Massnahmen nachreichen**

~ Darstellung der ohnedies schon laufenden Massnahmen zu den o.g. Problembereichen und, wieviele Menschen dadurch entlastet werden sollen



**Danke für Ihr Interesse und
Ihre Aufmerksamkeit**

Kontakt:

werner.hochreiter@akwien.at

+43 (1) 50 165 - 2624

www.akwien.at

www.akeu.at

www.wirtschaftundumwelt.at



2. Statement der Wiener Umweltanwaltschaft

Norbert Hörmayer



Umsetzung der Umgebungslärm - RL

- **Lärmkarten**
Ausarbeitung von Daten für die Gemeinschaft;
keine Verknüpfung zw. Straße und Schiene
- **Aktionspläne**



19. November 2009

Aktionsplanung gegen Straßenlärm

Mag. Norbert Hörmayer

Aktionspläne ?

- **Öffentlichkeitsbeteiligung**
 - Einbeziehung rechtzeitig und effektiv
 - Angemessene Fristen für jede Phase der Mitwirkung
- **Prioritätenreihung**
 - Kosten-Nutzenanalyse
- **Maßnahmen**



19. November 2009

Aktionsplanung gegen Straßenlärm

Mag. Norbert Hörmayer

Was erwartet uns?

- Reaktionen von Interessenvertretungen, BürgerInnen
 - EuGH vom 25.07.2008; C-237/07
- Reaktion der Europäischen Gemeinschaft
- Umgebungslärm-RL als Chance

19. November 2009

Aktionsplanung gegen Straßenlärm

Mag. Norbert Hörmayer



Zeichnung: Ralf Weyer

19. November 2009

Aktionsplanung gegen Straßenlärm

Mag. Norbert Hörmayer

Die Aktionsplanung aus Sicht der Planer

3. Statement der ASFINAG

Werner Kaufmann

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne für die Bundesstraßen wurde vom BMVIT mittels einer Dienstanweisung an die ASFINAG übertragen.

Auf Grund der Vorleistungen und Vorreiterrolle der ASFINAG und um Synergien zu nutzen wurde eine gemeinsame Ausschreibung für die lärmtechnischen Bearbeitungen sowohl für die zu meldenden Strecken der ASFINAG, ÖBB und für Teilbereiche von Landesstraßen durch die ASFINAG abgewickelt.

Mit den Bundesländern, als auch mit der ÖBB wurden Vereinbarungen und Kooperationen über die Datenlieferungen, -austausch und die Lärmberechnungen abgeschlossen.

In dieser Ausschreibung wurde bereits die Erarbeitung des ASFINAG Lärmkatasters mit beauftragt.

Durch die Erstellung des ASFINAG-Lärmkatasters wurde die Anzahl der von Lärm belasteten Anrainer am ASFINAG-Netz ermittelt.

Der ASFINAG-Lärmkataster weist eine größere Detaillierung im Vergleich zu den durch das Lebensministerium veröffentlichten Umgebungslärmkarten auf. Außerdem sind die Schallbelastungen entlang des gesamten ASFINAG Netzes dargestellt.

Die wesentlichen Unterschiede sind:

- Die Darstellung der Lärmbelastung erstreckt sich über das gesamte ASFINAG-Netz
- Konsistente und gleiche Qualität der Geländedaten und -modelle übers gesamte ASFINAG Netz (ausschließlich aus ASFINAG-Geländemodell)
- Durchgehende und einheitliche Berechnungsmethodik und -parameter für das gesamten ASFINAG Netz
- lärmarme Fahrbahndecken und deren lärmmindernde Wirkungen wurden berücksichtigt

- ausschließlich die Schallbelastung durch ASFINAG-Strecken (ohne Landesstraßen) ist dargestellt
- Lärmkarten stellen die Lärmbelastung in 1,5m Höhe über Grund dar und geben somit die Lärmbelastung realitätsnahe wieder.
- Es werden auch alle Rampen in den Knoten und wesentliche Rampen von AST berücksichtigt.
- Es sind Aussagen darüber möglich, wie viele Lärmschutzmaßnahmen noch erforderlich sind und wie viele Anrainer an ASFINAG-Strecken welcher Schallbelastung ausgesetzt sind. Daher konnte der Kritikpunkt des Rechnungshofes erfüllt werden.

Mit diesem ASFINAG Lärmkataster verfügt die ASFINAG über ein einzigartiges Tool über das gesamte Streckennetz.

Aufbauend auf die Berechnungsergebnisse des ASFINAG-Lärmkatasters konnten Belastungsschwerpunkte (Hot Spots) ausgewiesen und Prioritätsklassen (Noise Score / streckenspezifische Lärmbetroffenheit) zugeordnet werden.

Da das Streckennetz der ASFINAG bereits lärmetechnisch sehr gut saniert ist, lagen gerade die hoch prioritären Abschnitte in jenen Bereichen in denen bereits Lärmschutzmaßnahmen im Jahr 2008 und 2009 umgesetzt wurden bzw. gerade errichtet werden und bei den Ballungsräumen. In den Jahre 2008 und 2009 wurden daher rund € 105 Mio: in die Lärmsanierung entlang der bestehenden Autobahnen investiert.

Diese hoch belasteten Bereiche wurden mit geplanten Sanierungs- bzw. Erweiterungsprojekten der Straße (Generalerneuerungen, Erweiterungen, Decken-und Brückensanierungen, ASt., etc.) und der Baustellekoordination verschnitten und sowohl nach dem Budgetrahmen als auch zeitlich im Bauprogramm abgebildet.

Diese Auswertungen bildeten die Basis für die Erstellung des langfristigen ASFINAG Bauprogramms.

Derzeit betreibt die ASFINAG ca. 1000 km Lärmschutzmaßnahmen im ASFINAG Streckennetz.

Seit 1998 wurden zum Schutz der Anrainer entlang des unter Betrieb stehenden Netzes durch ein Lärmschutzsanierungsprogramm von der ASFINAG rd. € 400 Mio. investiert.

In den nächsten Jahren sind wie bisher jährlich durchschnittlich zwischen € 30 und 50 Mio. für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant.

112.000 Personen im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen konnten bis 2008 unter die Grenzwerte geschützt werden. Darüber hinaus wurde für einen noch größeren Personenkreis im weiteren Umgebungsbereich eine merkbare Lärmreduktion erreicht.

Für alle Anrainer die nicht mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) geschützt werden können besteht weiterhin die Möglichkeit der Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschuttfenster bzw. -lüfter).

Durch die seit 2008 Errichteten bzw. sich im Bau befindenden Lärmschutzmaßnahmen, sowie durch die bis zur nächsten Evaluierung des Aktionsplanes (2012) geplanten Lärmschutzmaßnahmen kann, die Lärmbelastungen für weitere 40.000 Anrainer im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen unter die Grenzwerte verringert werden.

Einbeziehung und Information der Öffentlichkeit

Die eingegangenen Stellungnahmen zum Aktionsplan und den strategischen Lärmkarten wurden in einer ASFINAG / BMVIT-Arbeitsgruppe analysiert und beantwortet.

Dabei wurde festgestellt, dass die ASFINAG bereits bei einem Großteil jener Einbringer, die eine Verbesserung des Lärmschutzes in ihrem Wohnumfeld fordern, Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt hat. Weitere Lärmschutzmaßnahmen werden am bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz entsprechend der aus dem ASFINAG-Lärmkataster abgeleiteten österreichweiten Prioritätenreihung schrittweise umgesetzt werden. Der endgültige Aktionsplan wurde bereits Ende 2009 veröffentlicht.

Neben dem Nutzen als strategisches Planungstool, stehen der ASFINAG durch den Lärmkataster und der Einbindung ins ASFINAG GIS sofort detaillierte Belastungsdaten jedes einzelnen Anrainers zur Verfügung.

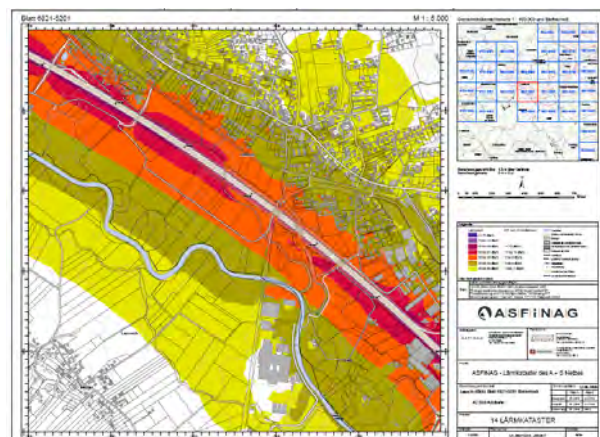
Auf Grund der Qualität des ASFINAG-Lärmkatasters und der Darstellung des gesamten Netzes wurde entschieden, dass die Lärmkarten über die ASFINAG Homepage veröffentlicht werden.



Die Lärmkarten des ASFINAG Lärmkataster wurden als Service für Anrainer und Kunden am 25.2.2010 gemeinsam mit dem Lebensministerium auf der Homepage veröffentlicht.

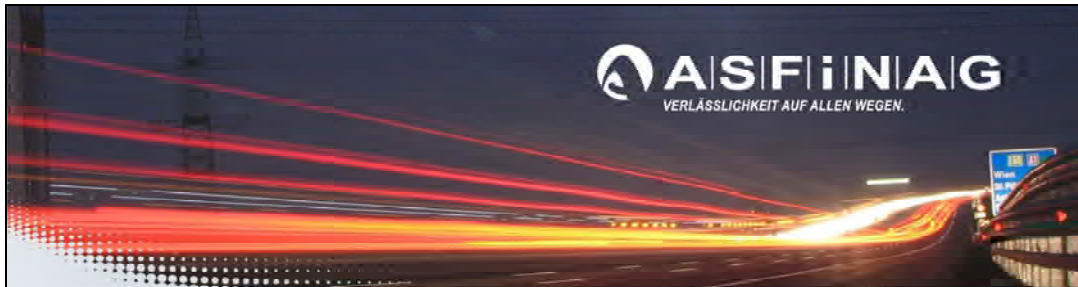
Somit gewährleistet die ASFINAG durch die nunmehrige Veröffentlichung des ASFINAG Lärmkatasters 2009 eine weit über das Umgebungslärmschutzgesetz hinausgehende Einbeziehung und Information der Öffentlichkeit.

Mit dem geplanten Budget kann in den nächsten 7 bis 10 Jahren der Schutz der Anrainer auf die strengen Grenzwerte im



Rahmen der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen erreicht werden.

Durch den Einsatz von lärmarmen Reifen könnten weiters rund 100.000 Anrainer im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen unter die Grenzwerte geschützt werden. Der Entwurf des entsprechenden EU-Gesetzes sieht die Absenkung der Grenzwerte für Reifen mit 2013 vor.



Aktionsplanung gegen Straßenlärm
Wie geht's weiter?

DI Werner Kaufmann
Leiter Fachbereich Lärmschutz
19.11.2009



Die ASFINAG und die EU-Umgebungs- lärmrichtlinie

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten und der Aktionspläne für die Bundesstraßen wurde vom BMVIT mittels einer Dienstanweisung an die ASFINAG (zu einem sehr späten Zeitpunkt 30.6.2006) übertragen.

- Auf Grund der Vorleistungen und Vorreiterrolle der ASFINAG und um Synergien zu nutzen wurde eine gemeinsame Ausschreibung für die lärmtechnischen Bearbeitungen sowohl für die zu meldenden Strecken der **ASFINAG, ÖBB und für Teilbereiche von Landesstraßen durch die ASFINAG** abgewickelt.
- Mit den **Bundesländern**, als auch mit der **ÖBB** wurden Vereinbarungen und Kooperationen über die Datenlieferungen, -austausch und die Lärmberechnungen abgeschlossen.
- In dieser Ausschreibung wurde bereits die Erarbeitung des **ASFINAG Lärmkatasters** mit beauftragt.

3

05.05.2010

Der ASFINAG - Lärmkataster

Der ASFINAG Lärmkataster weist eine **höhere Qualität** im Vergleich zu den Umgebungslärmkarten auf. Er dient auch als strategisches Planungstool für die ASFINAG und wurde im ASFINAG-GIS implementiert, sodass entsprechende Lärmdaten jederzeit zur Verfügung stehen.

Wesentliche Unterschiede zu den Umgebungslärmkarten:

- Darstellung der Lärmbelastung erstreckt sich übers **gesamte ASFINAG-Netz**
- Konsistente und **gleiche Qualität** der Geländedaten und –modelle übers gesamte ASFINAG Netz (ausschließlich aus ASFINAG-Geländemodell)
- Durchgehende und einheitliche **Berechnungsmethodik** und –**parameter** für das gesamten ASFINAG Netz
- **lärmarme Fahrbahndecken** und deren Auswirkungen sind in den Berechnungen berücksichtigt

4

05.05.2010

ASFINAG - Lärmkataster

- **ausschließlich** Lärmbelastung durch **ASFINAG-Strecken** (ohne Landesstraßen)
- Lärmkarten stellen die Lärmbelastung in **1,5m Höhe** über Gelände dar und nicht 4,0m wie bei Umgebungslärmkarten und geben somit die Lärmbelastung **wesentlich sinnvoller** dar.
- Es werden auch alle **Rampen** in den Knoten und lärmrelevante Anschlussstellen mit den Rampen berücksichtigt.
- Aussagen **wie viele Lärmschutzmaßnahmen** noch erforderlich sind und **wie viele Anrainer** an ASFINAG-Strecken welcher Schallbelastung ausgesetzt sind, sind daher möglich. **(Rechnungshofkritik)**

5

05.05.2010

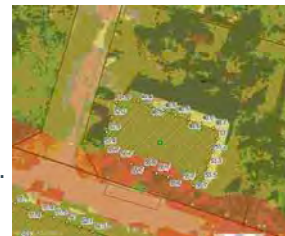
ASFINAG - Lärmkataster

Mit diesem Lärmkataster verfügt die ASFINAG über ein einzigartiges Tool über das gesamte Streckennetz.

Aufbauend auf die Berechnungsergebnisse des ASFINAG-Lärmkatasters konnten **Belastungsschwerpunkte (Hot Spots)** ausgewiesen und **Prioritätsklassen (Noise Score / streckenspezifische Lärmbetroffenheit)** zugeordnet werden.

Da das Streckennetz der ASFINAG bereits lärmtechnisch **sehr gut saniert** ist, lagen gerade die hoch prioritären Abschnitte in jenen Bereichen in denen bereits **Lärmschutzmaßnahmen im Jahr 2008 und 2009 umgesetzt** wurden bzw. gerade errichtet werden und bei den **Ballungsräumen**.

Diese hoch belasteten Bereiche wurden mit geplanten Projekten Sanierungs- bzw. Erweiterungsprojekte (Generalerneuerungen, Erweiterungen, Decken- und Brückensanierungen, ASt., etc.) und der Baustellekoordination verschnitten und sowohl nach dem Budgetrahmen als auch zeitlich im **Bauprogramm** abgebildet.



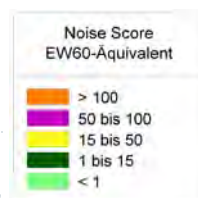
6

05.05.2010

ASFINAG - Lärmkataster

- **HOT SPOTS** $\Rightarrow$ Anzahl betroffener Einwohner mit $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ pro Streckenabschnitt
- **NOISE SCORE** $\Rightarrow$ Anzahl betroffener Einwohner pro Abschnitt und Berücksichtigung der Pegelhöhe

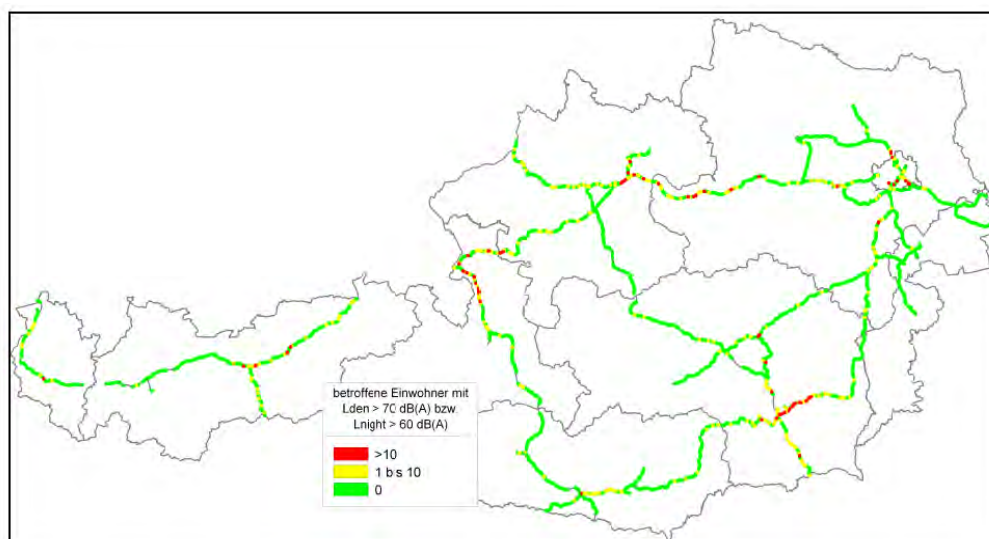
$$NS = \sum_i n_i \cdot 10^{0.15 \cdot (L_{night,i} - 40)} \quad \text{für } L_{night,i} \geq 50 \text{ dB(A)}$$



- hellgrün	0 bis 1 EW60	(50.3% des bundesweiten A+S-Netzes)
- dunkelgrün	1 bis 15 EW60	(32.0% --"--)
- gelb	15 bis 50 EW60	(11.0% --"--)
- magenta	50 bis 100 EW60	(3.7% --"--)
- rot	über 100 (EW60)	(3.0% --"--)

05.05.2010

ASFINAG – Lärmkataster / Hot Spots

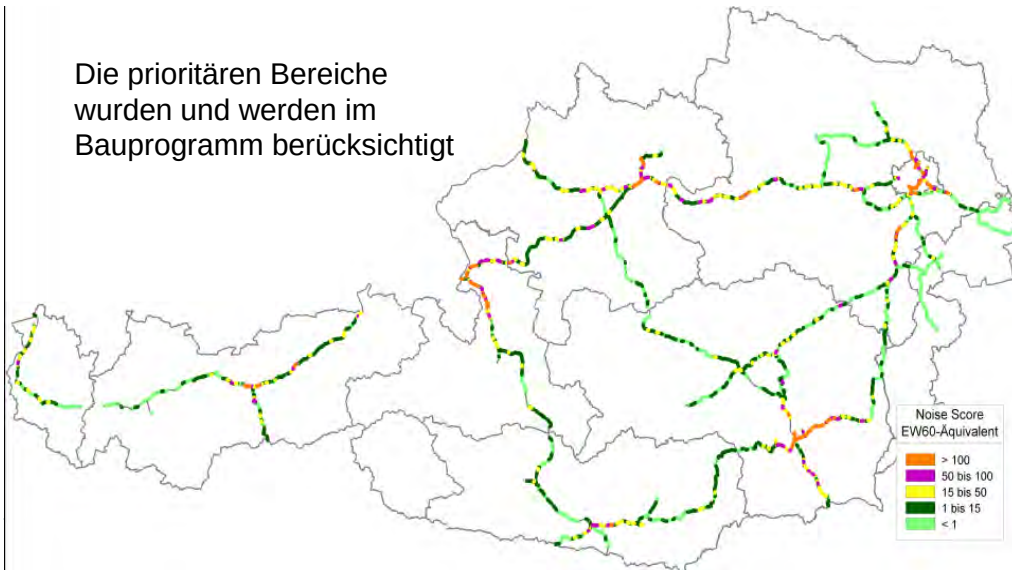


8

05.05.2010

ASFINAG – Lärmkataster / Noise Score

Die prioritären Bereiche wurden und werden im Bauprogramm berücksichtigt



9

05.05.2010

Seit 2008 werden bzw. wurden bei folgenden prioritären Bereichen Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt:

A 1 West Autobahn

Regau – Seewalchen
Hallwang – Zilling

A 2 Süd Autobahn

Guntramsdorf - Baden
Wöllersdorf
Lassnitzthal
Laßnitzhöhe / Krachelberg
Aital und Raaba
Pörschach
Velden
Wernberg
Drautschen - Zauchen
Maria -Gail und Kleinsattel

A 4 Ost Autobahn

Siedlung 80er Linie

A 7 Mühlkreis Autobahn

Knoten Linz Ansfelden
Engerwitzdorf

A 8 Innkreis Autobahn

Pichl – Meggenhofen
Antiesenhofen

10

05.05.2010



Seit 2008 werden bzw. wurden bei folgenden prioritären Bereichen
Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt:

A 9 Pyhrn Autobahn	Gratkorn Süd
A 10 Tauern Autobahn	Hallein – Golling Ellmauthal Hüttai - Lammertal Flachau Eben Flachau Winkl Zederhaus - Hub St. Michael / Lungau Knoten Spittal – Seeboden
A 12 Inntal Autobahn	Vomp Stans Innsbruck – Amras
A 14 Rheintal Autobahn	Koblach
A 21 Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl
A 22 Donauufer Autobahn	Langenzersdorf
S 36 Murtal Schnellstrasse	Kaiserberg

11

05.05.2010



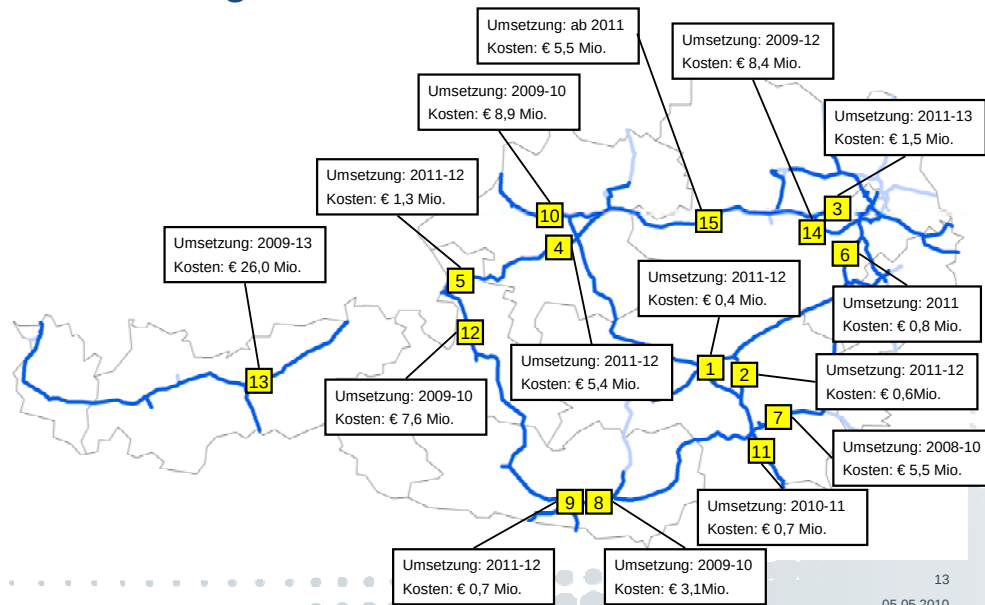
Geplante Lärmschutzmaßnahmen 2010/11 auf Grund der Ergebnisse des ASFINAG-Lärmkataster

S6	km 103,5÷104,3	St. Michael
S35	km 24,5÷25,3	Frohnleiten / Badl / Peggau
A1	km 13,2÷26,5	Baunzen, Wolfsgraben- Heimbautal, Preßbaum
A1	km 85,0-108,0	Pöchlarn - Amstetten Ost
A1	km 205,8÷215,9	Vorchdorf - Steyrermühl
A1	km 289,0÷290,3	Itzling / Gaglham / Salzachbrücke
A2	km 24,9÷25,3	Baden - Leobersdorf
A2	km 351,4÷352,9	Wernberg
A2	km 364,2÷364,7	Unterfederaun / Unterschütt
A9	km 0,3÷0,9	Maidorf
A9	km 185,0÷186,5	Webling-Straßgang
A9	km 203,2÷205,2	Kehlsdorf / Lichendorf
A12	(BRD)	Erl
A12	km 14,6÷16,1	Angath
A12	km 49,0÷51,7	Vomp – Terfens
A12	km 73,7÷74,6	Innsbruck Amras
A12	km 87,7÷90,9	Zirl
A13	km 18,4÷20,4	Matrei
A13	km 26,8÷27,4	Nösslach
A14	km 41,0÷42,5	Frastanz

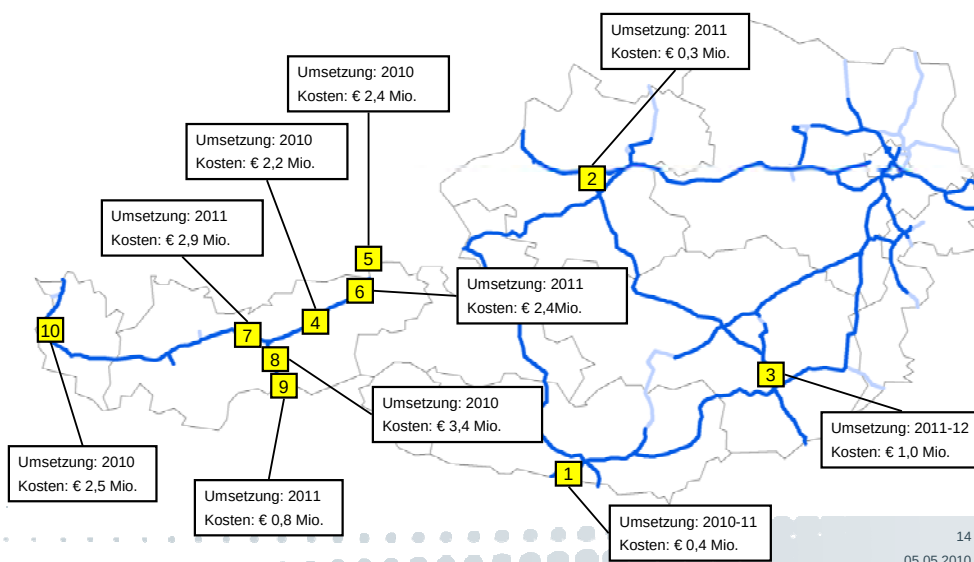
12

05.05.2010

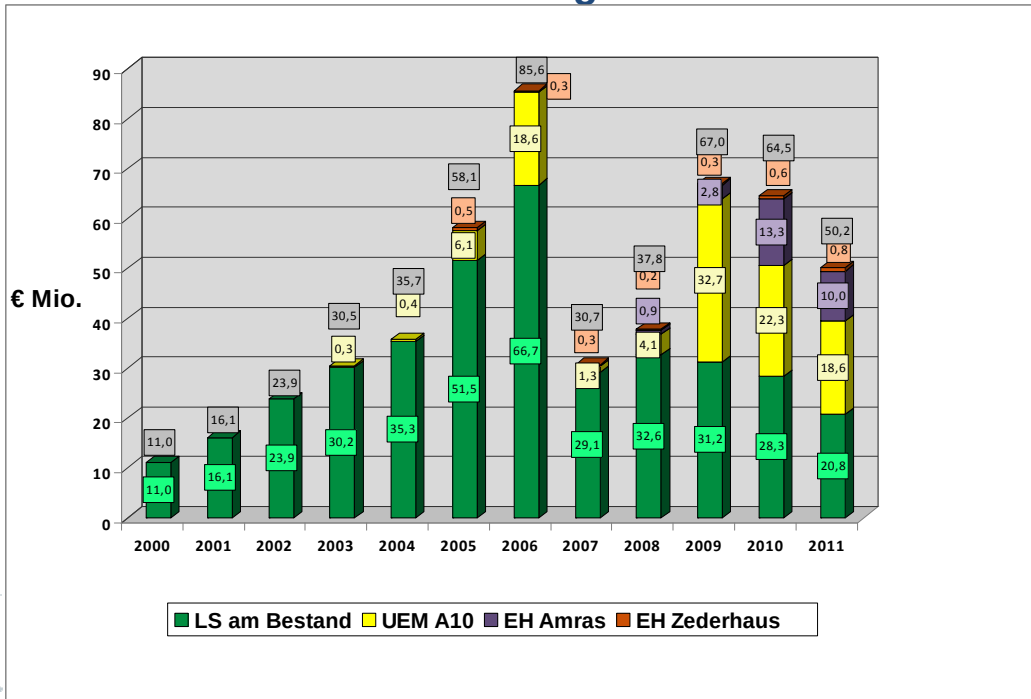
Lärmschutzmaßnahmen in Verbindung mit anderen Baumaßnahmen



Lärmschutzmaßnahmen als „Einzelmaßnahmen“



Kosten für die Lärmsanierung bis 2011



Aktionsplan

- **ca. 1000 km** bestehenden Lärmschutzmaßnahmen im ASFINAG - Streckennetz
- Seit 1998 wurden zum Schutz der Anrainer entlang des unter Betrieb stehenden Netzes durch ein Lärmschutzsanierungsprogramm von der ASFINAG rd. **€ 400 Mio.** investiert.
- In den nächsten Jahren sind wie bisher jährlich durchschnittlich zwischen **€ 30 und 50 Mio.** für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant.



Aktionsplan

- **112.000 Personen** im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen konnten bis 2008 unter die Grenzwerte geschützt werden. Darüber hinaus wurde für einen noch größeren Personenkreis im weiteren Umgebungsbereich eine merkbare Lärmreduktion erreicht.
- Durch die seit 2008 Errichteten bzw. sich im Bau befindenden Lärmschutzmaßnahmen, sowie durch die bis zur nächsten Evaluierung des Aktionsplanes (2012) geplanten Lärmschutzmaßnahmen kann, die Lärmbelastungen für weitere **40.000 Anrainer** im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen unter die Grenzwerte verringert werden.

17

05.05.2010



Einbeziehung der Öffentlichkeit

- Die eingegangenen Stellungnahmen zum Aktionsplan und den strategischen Lärmkarten wurden in einer ASFINAG / BMVIT-Arbeitsgruppe analysiert und beantwortet.
- Dabei wurde festgestellt, dass die ASFINAG bereits bei einem Großteil jener Einbringer, die eine Verbesserung des Lärmschutzes in ihrem Wohnumfeld fordern, **Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt hat**. Weitere Lärmschutz-Maßnahmen werden am bestehenden Autobahnen- und Schnellstraßennetz entsprechend der aus dem ASFINAG-Lärmkataster abgeleiteten österreichweiten Prioritätenreihung schrittweise umgesetzt werden.

18

05.05.2010

Einbeziehung der Öffentlichkeit

- Der endgültige Aktionsplan wurde bereits dem BMVIT übermittelt und wird in den nächsten Tagen **veröffentlicht**.
- Auf Grund der höheren Qualität des ASFINAG-Lärmkatasters und der Darstellung des gesamten Netzes werden die Lärmkarten bis Anfang 2010 über die ASFINAG- und die Umgebungslärm- Homepage **veröffentlicht** werden.

19

05.05.2010

Aktionsplan

- Mit dem geplanten Budget kann in den nächsten **7 bis 10 Jahren** der Schutz der Anrainer auf die strengen Grenzwerte im Rahmen der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen erreicht werden.
- Durch den Einsatz von **lärmarmen Reifen** könnten zusätzlich rund **100.000 Anrainer** im Nahbereich der Autobahnen und Schnellstraßen unter die Grenzwerte geschützt werden.

20

05.05.2010



Aktionsplan

Die ASFINAG gewährleistet durch die Veröffentlichung des ASFINAG-Lärmkatasters eine weit über das Umgebungslärmschutzgesetz hinausgehende Einbeziehung und Information der Öffentlichkeit.

21

05.05.2010

Gerade beim Lärm- und Gesundheitsschutz



VERLÄSSLICHKEIT AUF ALLEN WEGEN.

Danke