

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Für die bei Bundesstraßenvorhaben (Autobahnen und Schnellstraßen) in der Bau- und in der Betriebsphase auftretenden Lärmimmissionen gibt es bislang keine besondere Immissionsschutzvorschrift. Daher werden in den Genehmigungsverfahren Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf den Bau- bzw. Betriebslärm auf Grundlage von Sachverständigengutachten jeweils im Einzelfall getroffen. In Folge des Fehlens verbindlicher Festlegungen werden in den Genehmigungsverfahren unterschiedliche Lärmschutzstandards bzw. Lärmgrenzwerte gefordert. Dadurch ergeben sich Verzögerungen im Ermittlungsverfahren und Rechtsunsicherheiten. Außerdem ist für die Bundesstraßenverwaltung keine ausreichende Planungssicherheit im Bereich Lärmschutz gegeben. Die neuere Rechtsprechung durch den Umweltsenat und den Verwaltungsgerichtshof führte wegen des Fehlens einheitlicher und verbindlicher Rechtsgrundlagen zu weiteren Rechtsunsicherheiten.

Für Bundesstraßenvorhaben sollen daher in einer Verordnung zum Schutz vor (unzumutbaren bzw. gesundheitsgefährdenden) Lärmimmissionen Regelungen bzw. Maßnahmen in Bezug auf den Bau- und Betriebslärm in der Verordnung getroffen werden. Dazu werden Schwellenwerte und Grenzwerte für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen in der Verordnung normiert. Auf Basis dieser Werte wird festgelegt, unter welchen Voraussetzungen Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen sind und Anspruch auf die Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen besteht. Für die betroffenen Anrainer steigt die Vorhersehbarkeit der behördlich festzulegenden Lärmschutzmaßnahmen.

Aufgrund der Regelungen in einer Verordnung sind auch die Ergebnisse des behördlichen Verfahrens für Planer und die Bundesstraßenverwaltung besser vorhersehbar. Zudem kann das Ermittlungsverfahren entlastet werden, weil sich die Ersteller der lärmtechnischen Einreichunterlagen und die Sachverständigen in den Gutachten sowie die Genehmigungsbehörde im Ermittlungsverfahren auf die Regelungen in der Verordnung beziehen können.

Besonderer Teil

Zu § 1 (Anwendungsbereich):

Die Verordnung ist eine besondere Immissionsschutzvorschrift gem. § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 und ist in Genehmigungsverfahren sowohl nach dem BStG 1971 (§ 4 Abs. 1 und § 4a BStG 1971) als auch nach dem UVP-G 2000 (§ 24f, § 24g und § 24h UVP-G 2000) anzuwenden. Sie gilt demgemäß insbesondere für den Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte, für die Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn und für Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen (§ 4 Abs. 1 BStG 1971). Welche Baumaßnahmen jedenfalls keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art darstellen, ergibt sich aus § 4 Abs. 2 BStG 1971.

Soweit auf § 4 Abs. 1 und § 4a BStG 1971 sowie auf die Bestimmungen des UVP-G 2000 Bezug genommen wird, handelt es sich dabei nicht um eine dynamische Verweisung, sondern um eine tatbestandliche Anknüpfung an die Genehmigungspflicht auf Grund dieser bundesgesetzlichen Bestimmungen. Nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (vgl. VfSlg. 19.645/2012) ist die tatbestandliche Anknüpfung an Normen anderer Normsetzungsautoritäten verfassungsrechtlich unbedenklich.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen):

Hier werden der Nachbarbegriff, der Begriff „Aufenthaltsräume“, der Begriff „Werktage“ und ein „Regelmonat“ im Sinne dieser Verordnung definiert.

Zu Aufenthaltsräumen im Sinne der Z 2 zählen insbesondere Wohn- und Schlafräume.

Zu § 3 (Lärmindizes):

In dieser Bestimmung wird angegeben, welche Lärmindizes den Regelungen zugrunde gelegt werden.

Diese Lärmindizes dienen ausschließlich der Beurteilung von im Freien übertragenem Schall.

Zu § 3 Abs. 1:

Für den betriebsbedingten Schall gelten der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{den} und der Nachtlärmindex L_{night} . Diese Lärmindizes sind im Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 definiert.

Auszug aus dem Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG:

Der L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(13 \times 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 3 \times 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

definiert, wobei gilt

1. L_{day} (Taglärminindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Tag erfolgen;
2. $L_{evening}$ (Abendlärminindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Abend erfolgen;
3. L_{night} (Nachtlärminindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Nacht erfolgen.

Näheres zu diesen Lärmindizes kann dem Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S. 12, entnommen werden.

Zu § 3 Abs. 2:

Zur Beurteilung und Begrenzung von Baulärmimmissionen werden getrennte Lärmindizes für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht für Werktage, Samstage und Sonntage definiert. Zur Darstellung der Baulärmimmissionen wird von einem Regelmonat ohne Zuordnung zu einem konkreten Kalendermonat (siehe § 2 Z 4) ausgegangen. Die Baulärmimmissionen im Zeitraum Tag und Abend für Werktage sind einheitlich über die 20 Werktage des Regelmonats energetisch zu mitteln. Damit werden die Baulärmimmissionen über deren Dosis pro Monat geregelt, um nicht nur die Immissionspegel, sondern auch deren Dauer zu berücksichtigen. Für die Zeiträume Nacht sowie Samstage und Sonntage gilt ein erhöhter Schutzbedarf, der keine Mittelung rechtfertigt.

Zu § 3 Abs. 3:

Die Zeiträume Tag, Abend und Nacht für die Lärmindizes wurden entsprechend der Richtlinie 2002/49/EG und im Einklang mit der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV, BGBl. II Nr. 144/2006, festgelegt.

Zu § 4 (Maßgebender Immissionsort):

Die Schallimmissionen werden sowohl für die betriebs- als auch die baubedingten Immissionen auf der Fassade (ohne Reflexion) berechnet. In der Regel wird pro Geschoß ein Immissionspunkt erforderlich sein.

Die betriebs- und baubedingten Immissionen ergeben sich gemäß der Definition der Lärmindizes in Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG aus dem auf die Fassade einfallenden Schall und werden daher auch als Fassadenpegel bezeichnet.

Anhand der rechnerisch ermittelten Fassadenpegel kann die Lärmsituation im Inneren von Gebäuden und im Freiraum in der näheren Umgebung des jeweiligen Gebäudes beurteilt werden.

Bei der Festlegung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist der Fassadenpegel (ohne Reflexion) relevant. Anhand dieses Pegels können die erforderlichen objektseitigen und straßenseitigen Maßnahmen abgeleitet werden.

Zu § 5 (Beurteilungsmaßstab):

Es handelt sich um einen objektiv anzuwendenden Beurteilungsmaßstab, der unabhängig von der Person des jeweiligen Nachbarn und dessen subjektivem Empfinden auf das Empfinden der Maßstabfigur des gesunden, normal empfindenden Kindes und des gesunden, normal empfindenden Menschen abstellt.

Zu § 6 (Grenzwerte):

Hier werden der zulässige Immissionseintrag (Abs. 1) und Immissionsgrenzwerte (Abs. 2 und 3) für Straßenverkehrslärm festgelegt.

Zu § 6 Abs. 1:

Die Begrenzungen der vorhabensbedingten Immissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, dienen der Vorsorge und dem Schutz von Gebieten mit geringer Vorbelastung. Die Begrenzungen der Immissionseinträge für den L_{den} und den L_{night} gelten so lange, bis vorhabensbedingt die Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 Abs. 2 für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen erreicht werden. Erreichen oder überschreiten die Immissionen aus dem Straßenverkehr bereits im Nullplanfall (Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt ohne das Vorhaben) die Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 Abs. 2, so kommen die Regelungen gemäß § 6 Abs. 2 zur Anwendung.

Um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Festlegung der Grenzwerte zu erlangen, wurde ein humanmedizinisches Gutachten eingeholt. Die in § 6 Abs. 1 festgelegten Werte für den zulässigen Immissionseintrag beruhen auf der humanmedizinischen Expertise. Diese Werte finden sich auch als Planungswerte in der Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. August 2010).

Zu § 6 Abs. 2:

Hier werden Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen durch Straßenverkehrslärm festgelegt. Die Immissionsgrenzwerte beziehen sich auf die Gesamtmissionen aus dem Straßenverkehr, die auch die vorhabensbedingten Straßenverkehrslärmmissionen beinhalten. Die Immissionsgrenzwerte gelten auch dann als eingehalten, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall (Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt ohne das Vorhaben), irrelevant sind. Im Bereich von $60,0 \text{ dB} < L_{den} \leq 65,0 \text{ dB}$ sowie im Bereich von $50,0 \text{ dB} < L_{night} \leq 55,0 \text{ dB}$ sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.

Die in § 6 Abs. 2 festgelegten Werte als Grenzwerte zur Beurteilung der unzumutbaren Belästigung beruhen auf der humanmedizinischen Expertise. Diese Werte finden sich unter anderem auch in der Bundes-Umgebungslärmverordnung, BGBl. II Nr. 144/2006, in der Verordnung des bmvit über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs, BGBl. II Nr. 364/2012 (LuLärmIV), in der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des bmvit (Fassung Jänner 2011), in den Lärmschutzrichtlinien der Bundesländer und in der Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV).

Zu § 6 Abs. 3:

Die Immissionsgrenzwerte beziehen sich auf die Gesamtmissionen aus dem Straßenverkehr, einschließlich der durch den Betrieb des Vorhabens bedingten Immissionen. Bei Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm sind die vorhabensbedingten Erhöhungen der Straßenverkehrslärmmissionen vom Gutachter der Behörde im Einzelfall zu beurteilen. Die Einzelfallbeurteilung hat nach dem Stand der Wissenschaft in der Humanmedizin zu erfolgen.

Die in § 6 Abs. 3 festgelegten Werte als Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung beruhen auf der humanmedizinischen Expertise.

Zu § 6 Abs. 4:

Die Festlegung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe erfolgt nach dem humanmedizinischen Stand der Wissenschaft. Die Notwendigkeit einer gesonderten Grenzwertfestlegung bzw. Beurteilung von Lärmauswirkungen für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe (Betriebsanrainer) im Einzelfall auf Basis des humanmedizinischen Gutachtens besteht deswegen, da sich Betriebsanrainer – im Gegensatz zur Wohnbevölkerung – regelmäßig nur zeitlich eingeschränkt im Einflussbereich des Vorhabens aufhalten. Für die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, gilt das für den Betriebsanrainer Ausgeführte sinngemäß.

Zu § 6 Abs. 5:

Wenn bei Nachbarn durch die Errichtung der Bundesstraße Lärmmissionen von anderen Lärmemitteln als der Straße (z. B. Schiene, Industriebetrieb) zunehmen (z. B. durch vorhabensbedingten Wegfall von schallabschirmenden Effekten), sind diese nach dem Stand der Technik zu berechnen. Die Beurteilung erfolgt im Einzelfall nach dem Stand der Wissenschaft in der Humanmedizin.

Zu § 7 (Ermittlung und Beurteilung):**Zu § 7 Abs. 1:**

Die Festlegungen zur Emissionsberechnung gemäß RVS 04.02.11 dienen der Vereinheitlichung der Eingangsdaten für die Emissionsermittlung. Dazu gehört die Festlegung der zu verwendenden Bemessungsfaktoren für die Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärken sowie die Basis- und Kennwerte für die eigentliche Emissionsberechnung. Die Immissionsberechnung hat nach dem einschlägigen Stand der Technik auf Basis der nach den Vorgaben aus der RVS 04.02.11 ermittelten Emissionen zu erfolgen. Unter dem einschlägigen Stand der Technik ist der Stand der Technik für die Berechnung von Immissionen aus dem Straßenverkehr zu verstehen.

Zu § 7 Abs. 2:

Die vorhabensbedingten Schalleinträge gemäß § 6 Abs. 1 ergeben sich aus den Emissionen des Verkehrs auf der Bundesstraßentrasse. Die Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 Abs. 2 und 3 beziehen sich auf die Gesamtmissionen aus dem Straßenverkehr im Vorhabensplanfall. Die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen gemäß § 6 Abs. 2 und 3 sind Erhöhungen, die sich aus dem Vergleich der Immissionen im Vorhabensplanfall mit jenen im Nullplanfall ergeben.

Zu § 8 (Straßenseitige Maßnahmen):**Zu § 8 Abs. 1:**

Die Bestimmung des Vorranges straßenseitiger Lärmschutzmaßnahmen zielt darauf ab, Aufenthaltsräume gemäß § 2 Z 2 zu schützen, und damit gleichzeitig eine Reduktion von Immissionen im Freiraum zu erreichen. Als straßenseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus.

Der Vorrang straßenseitiger Lärmschutzmaßnahmen gilt nicht für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des § 6 Abs. 4, da sich diese überwiegend innerhalb von Gebäuden aufhalten.

Zu § 8 Abs. 2:

Für Objekte oder Objektteile, deren Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung unzulässig ist, sind keine straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Dies gilt für Objekte, für die beispielsweise keine entsprechende Baubewilligung vorliegt.

Zu § 9 (Objektseitige Maßnahmen):**Zu § 9 Abs. 1:**

Die technische Realisierbarkeit von aktiven (straßenseitigen) Lärmschutzmaßnahmen kann zum Beispiel in innerstädtischen Gebieten aufgrund von Zwangspunkten nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand gegeben sein. Zwangspunkte können unter anderem aus der Raumplanung, aus der verkehrlichen Erschließbarkeit oder aus dem Schutz des Ortsbildes resultieren.

Unter bestimmten Rahmenbedingungen, wie beispielsweise lockerer Bebauung oder ungünstigen topographischen Verhältnissen, könnte mittels straßenseitiger Maßnahmen eine wirksame Reduktion der Lärmbelastung nur mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand erreicht werden.

In diesen Fällen können an Stelle von straßenseitigen Maßnahmen objektseitige Maßnahmen umgesetzt werden oder die straßenseitigen Maßnahmen sind durch objektseitige Maßnahmen (z. B. in den höheren Geschossen einer mehrgeschoßigen Wohnanlage) zu ergänzen.

Zu § 9 Abs. 2:

Zur Vorsorge ist bei Überschreitung des zulässigen Schalleintrages für L_{night} ausgehend vom Verkehr auf der neuen Bundesstraße (siehe § 6 Abs. 1) der Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen vorgesehen. Schalldämmlüfter ermöglichen in der Nacht einen Luftaustausch bei geschlossenem Fenster.

Zu § 9 Abs. 3:

Bei vorhabensbedingter Überschreitung des Straßen- Immissionsgrenzwertes für L_{den} gemäß § 6 Abs. 2 ist der Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -türen in Aufenthaltsräumen vorgesehen, und bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für L_{night} gemäß § 6 Abs. 2 ist zusätzlich zum Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -türen der Einbau von Schalldämmlüftern erforderlich. Schalldämmlüfter sind demnach bei Überschreitung des Nachtgrenzwertes erforderlich. Damit in der Nacht bei geschlossenem Fenster keine verminderte Schlafqualität auftritt, ist in belasteten Gebieten der Einbau von mechanischen Be- und Entlüftungsgeräten (Schalldämmlüftern) erforderlich, damit die hygienisch erforderliche

Luftqualität sichergestellt werden kann. Lüfter ermöglichen in der Nacht einen Luftaustausch bei geschlossenem Fenster. Am Tag ist eine Stoßbelüftung durch geöffnete Fenster zumutbar.

Zu § 9 Abs. 4:

Nachbarn gemäß § 6 Abs. 4 haben Anspruch auf objektseitige Maßnahmen, wenn der im Einzelfall festgelegte zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag oder einer der im Einzelfall festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten wird und straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen sind, weil solche von vornherein nicht vorgesehen sind (bei Arbeitnehmern benachbarter Betriebe, vgl. § 8 Abs. 1) oder gemäß § 9 Abs. 1 technisch nicht realisierbar oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind.

Zu § 9 Abs. 5:

Entlang von Zulaufstrecken im untergeordneten Straßennetz, die fast immer durch dicht besiedelte Ortszentren verlaufen, ist das Setzen von straßenseitigen Maßnahmen wie Lärmschutzwänden aufgrund technischer Gegebenheiten (z. B.: Hauszufahrten, beengte Platzverhältnisse) in der Regel nicht möglich. Darüber hinaus würde dies den Grundsätzen der Straßenbaulastverteilung und gesetzlichen Regelungen über die straßenrechtliche Antragslegitimation (zur Antragstellung berechtigt ist zumeist nur der jeweilige Straßenerhalter des Landes) widersprechen. Daher ist entlang von Zulaufstrecken im untergeordneten Straßennetz der Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern und/oder Schalldämmlüftern) sicherzustellen. Durch objektseitige Maßnahmen können Anrainer an bereits im Bestand verlärmten Zulaufstrecken im untergeordnetem Straßennetz vor allem in dem für den Schlaf sehr wichtigen Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) geschützt werden. Durch die objektseitigen Maßnahmen ist bei den betroffenen Anrainern aufgrund der in den Wohn- und Schlafräumen herabgesetzten Schallpegel ein erholsamer Schlaf möglich.

Bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen und Überschreitung der Grenzwerte gemäß § 6 Abs. 2 wird die Bundesstraßenverwaltung verpflichtet, den Lärmschutz auf Zulaufstrecken im untergeordnetem Straßennetz durch objektseitige Maßnahmen sicherzustellen. Die Verpflichtung des jeweiligen Straßenerhalters, hochbelastete Straßen lärmtechnisch zu sanieren, bleibt davon unberührt. In den Lärmschutzrichtlinien der meisten Bundesländer kommen bei der lärmtechnischen Sanierung von bestehenden Straßen die im Verordnungsentwurf enthaltenen Grenzwerte (siehe § 6 Abs. 2) als Richtwerte zur Anwendung. Mit den in der Verordnung enthaltenen Regelungen wird eine Ungleichbehandlung von Nachbarn an Zulaufstrecken vermieden.

Da es für die Bundesstraßenverwaltung in der Regel nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist, bei Nachbarn den Schutz vor Lärmimmissionen anderer Emittenten mittels aktiver (emissionsseitiger) Maßnahmen sicherzustellen, ist es im Fall von § 6 Abs. 5 zulässig, den Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen zu gewährleisten.

Die Umsetzung von aktiven Maßnahmen ist in besonderen Einzelfällen nicht ausgeschlossen.

Zu § 10 (Schwellenwerte und Grenzwerte):

Solange die gesundheitsrelevanten Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 4 eingehalten werden, sind baubedingte Schallimmissionen zulässig, wenn eine der drei in Abs. 1, 2 und 3 genannten Voraussetzungen erfüllt ist. Dazu genügt es, wenn eine der drei Voraussetzungen geprüft wurde und erfüllt ist.

Die in § 10 genannten Schwellen- und Grenzwerte beruhen auf einer lärmtechnischen Studie und einer humanmedizinischen Expertise.

Zu § 10 Abs. 1:

Hier wird eine allgemeine Unerheblichkeitsschwelle eingeführt. Sie beruht auf der humanmedizinischen Expertise.

Zu § 10 Abs. 2:

Oberhalb der Schwellen gemäß § 10 Abs. 1 werden Schwellenwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung definiert. Je nach Gebietsnutzung sind unterschiedliche Baulärmimmissionen in Abhängigkeit vom jeweiligen Lärmindex zulässig. Diese Schwellenwerte sind jedenfalls höher als die in § 10 Abs. 1 definierten Werte.

Zu § 10 Abs. 3:

Wird der vorherrschende Umgebungslärm bei Unterbleiben der Bautätigkeiten nachvollziehbar dargestellt, darf auch dieser als Schwellenwert für die Zulässigkeit des Baulärms verwendet werden. Dieser kann auch höher sein als jener gemäß § 10 Abs. 1 bzw. gegebenenfalls auch höher als jener nach § 10 Abs. 2. Als obere Grenze für diesen variablen Schwellenwert sind die Grenzwerte gemäß § 10

Abs. 4 festgelegt. Umgebungslärm sind jedenfalls sinngemäß nach § 3 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-LärmG) Geräusche im Freien, die von menschlichen Aktivitäten verursacht werden und vom Straßenverkehr, vom Eisenbahnverkehr, vom zivilen Flugverkehr oder von Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgehen. Diese können strategischen Umgebungslärmkarten entnommen werden, die nach den in der Bundes-LärmV bestimmten Methoden berechnet wurden. Weiters ist die Berechnung des Umgebungslärms auf Basis des jährlichen durchschnittlichen Verkehrs, des ausschlaggebenden Emissionsverlaufes oder von anderen bekannten Emissionsdaten im Rahmen eines Einreichprojektes eine geeignete Methode. Ständig vorhandene, natürliche Geräusche wie Wasserrauschen, können im Einzelfall auch in die Beurteilung einbezogen werden.

Zu § 10 Abs. 4:

Bei Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Baulärm sind gesundheitsrelevante Auswirkungen nicht auszuschließen.

Die in § 10 Abs. 4 festgelegten Werte als Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung beruhen auf einer lärmtechnischen Studie und einer humanmedizinischen Expertise.

Diese Grenzwerte sind für die einzelnen Lärmindizes unterschiedlich definiert. Für die Zeiträume Samstag, Sonntag und die Nacht gilt ein erhöhter Schutzanspruch, um ausreichend Erholungszeiträume zu gewährleisten. Demgegenüber wird dem Zeitraum Tag an Werktagen ein erhöhter Grenzwert zugeordnet. Mit dieser individuellen Beschränkung für die einzelnen Tage und Tagesabschnitte korrespondiert ein L_{den} -Wert für den Regelmonat von 65 dB und ein L_{night} -Wert von 55 dB, wie diese für den betriebsbedingten Schall in § 6 Abs. 3 festgelegt sind.

Zu § 10 Abs. 5:

Für die baulärmbedingten Immissionen gelten die für Betriebslärm zu § 6 Abs. 4 (Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten) gemachten Erläuterungen.

Zu § 10 Abs. 6:

Grundsätzlich gelten für die Immissionen durch Bauverkehr alle Regelungen wie für Baulärm (Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 1 bis 3, Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 4 sowie bei Überschreitungen jeweils § 12 bzw. § 13). Um die Auswirkungen des Bauverkehrs im öffentlichen Netz zu untersuchen, können die Emissionen des induzierten Verkehrs den Emissionen des bestehenden Verkehrs gegenübergestellt werden. Dies ist ident mit der Gegenüberstellung von Baulärm mit dem vorherrschenden Umgebungslärm gemäß § 10 Abs. 3, wobei jedoch auch beim Bauverkehr die Einhaltung der oberen Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 4 zusätzlich zu prüfen ist. Dies kann in der Regel über einfache Abschätzung anhand einfacher Profile mit Emission und minimal möglichem Abstand zu Immissionspunkten erfolgen.

Zu § 10 Abs. 7:

Dem Schutz der Feiertage kommt bei Baulärmaktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Der Immissions- und Ruheerwartung der Betroffenen Rechnung tragend, werden Feiertage wie Sonntage behandelt.

Zu § 11 (Ermittlung und Beurteilung):

Zu § 11 Abs. 1:

Die ÖNORM ISO 9613-2:2008 07 01 stellt die in Österreich aktuelle und dem Stand der Technik entsprechende Berechnungsvorschrift dar. Die Berechnung der baubedingten Immissionen im Vorhinein ist erforderlich, um die Zulässigkeit der Immissionen unter Berücksichtigung von bauseitigen und im Schallausbreitungsweg befindlichen Maßnahmen zu berücksichtigen. Da unzumutbare Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden sind, ist eine Prüfung der Immissionen im Vorhinein und nicht erst bei ihrem Auftreten notwendig. Dies macht die Berechnung zum geeigneten Mittel. Da das Verfahren nach ÖNORM ISO 9613-2:2008 07 01 stets ausbreitungsgünstige Situationen zum Inhalt hat, ist ein messtechnischer Gegenbeweis nicht zielführend. Der für die Beurteilung anzuwendende Wert ist daher auch im Sinne eines effizienten Vollzuges ein Rechenwert.

Zu § 11 Abs. 2:

Der Anpassungswert stellt das Korrekturglied zwischen dem physikalisch definierten Dauerschallpegel und dem wirkungsbezogenen Beurteilungspegel dar. In der Lärmwirkungsforschung wird davon ausgegangen, dass Einwirkungen mit dem gleichen Beurteilungspegel die gleiche Lärmbetroffenheit auslösen. Geräusche, welche tonhaltige und impulshaltige Komponenten aufweisen, werden störender empfunden, als ein üblicher Straßenverkehrslärm. Der Wert von +5 dB entspricht der gängigen

Beurteilungspraxis. Detaillierte Unterscheidungen sind in der Schallimmissionsprognose nicht sinnvoll, da sie zu hohen Schwankungsbreiten der Ermittlungsergebnisse führen. Dort, wo der Baustellenverkehr eindeutig eine Charakteristik des Verkehrslärms auf öffentlichen Straßen zeigt, ist der Anpassungswert sachlich nicht gerechtfertigt und in der Bestimmung auch nicht vorgesehen.

Zu § 11 Abs. 3:

Die Dosis-Wirkungsbeziehungen für die Belästigungswirkung basieren auf Lärmindizes, die einem Jahresmittel zugeordnet sind. Die Belästigungswirkung eines über ein Jahr andauernden Lärmpegels kann nicht der Wirkung eines kurzfristig erhöhten Pegels gleichgestellt werden. Um die Belästigungswirkung annähernd ähnlich zu beschreiben, wird daher auf Pegelerhöhungen, die nicht länger als einen Monat pro Baujahr andauern, ein Abschlag von -3,0 dB angewandt. Pegelerhöhungen werden unterstellt, sobald diese über den Schwellenwerten von § 10 Abs. 1 liegen. Falls Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 2 oder 3 für die Beurteilung herangezogen werden, gilt die Pegelerhöhung bei Überschreitung dieser.

Zu § 12 (Minderungsmaßnahmen):

Hier wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Wirkung des Lärms und auch dessen Zumutbarkeit nicht nur eine Funktion des Beurteilungspegels ist, sondern auch von anderen, mit Pegeln nicht beschreibbaren Parametern abhängt. Eine wesentliche Einflussgröße für die Zumutbarkeit von Schallimmissionen ist die vom Betroffenen gesehene Möglichkeit, Lärm zu reduzieren oder ganz zu vermeiden. Mit dieser Bestimmung soll die Bundesstraßenverwaltung verpflichtet werden, bei Überschreitung der zur Beurteilung zugrunde gelegten Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 1 bis 3 je nach Erfordernis Möglichkeiten zur Minderung zu prüfen. Die geprüften Minderungsmaßnahmen sind umzusetzen, sofern sie im Hinblick auf den erzielbaren Zweck mit keinem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden sind.

Zu § 13 (Objektseitige Maßnahmen):

Zu § 13 Abs. 1:

Für die baulärmbedingten Immissionen gelten die für Betriebslärm zu § 9 Abs. 3 gemachten Erläuterungen sinngemäß. Als Auslösewert werden dazu die Grenzwerte nach § 10 Abs. 4 und die Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 5 definiert. Die Schwellenwerte gemäß § 10 kommen im Zusammenhang mit objektseitigen Maßnahmen nicht zur Anwendung. Der Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz entbindet jedoch nicht von der Notwendigkeit zur Prüfung und gegebenenfalls Umsetzung von verhältnismäßigen Minderungsmaßnahmen gemäß § 12.

Zu § 13 Abs. 2:

Besonders bei Vorliegen von nur kurzfristigen Überschreitungen der Grenzwerte erscheint der Austausch von bestehenden Fenstern und Türen nicht sinnvoll. Daher soll mit dieser Regelung die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Bundesstraßenverwaltung den betroffenen Nachbarn alternative Aufenthaltsräume (z. B. Hotelzimmer) anbieten kann, die nicht durch Lärm belastet sind.

Zu § 14 (Durchführung von objektseitigen Maßnahmen):

Die Qualitätsanforderungen an objektseitige Schallschutzmaßnahmen sind in Abhängigkeit vom Außenpegel auf der betreffenden Fassade im Genehmigungsbescheid festzulegen. Festgelegt werden die Anforderungen an das Schalldämmmaß von Fenstern und Türen und die Qualitätsanforderungen an Schalldämmlüfter. Die Anforderungen können zum Beispiel aus der ÖNORM B 8115-2 abgeleitet werden. Die Anforderungen an die Schallschutzmaßnahmen können sich auch aus der Festlegung eines maximalen Innenpegels für die einzelnen Beurteilungszeiträume ergeben.

Unter „Bereiche“ sind z. B. Straßenabschnitte im untergeordneten Straßennetz oder andere Bereiche mit Gebäuden gemeint, in denen aufgrund der vorhabensbedingten Lärmimmissionen objektseitige Maßnahmen zu ergreifen sind.

In Detailuntersuchungen nach Bescheiderlassung werden die betroffenen Fassaden, die betroffenen Geschoße und die betroffenen Fenster und Türen der Aufenthaltsräume (Wohn- und Schlafräume) auszuweisen sein. In Abhängigkeit von den errechneten Außenpegeln und dem bestehenden baulichen Schallschutz, sowie unter Beachtung der im Genehmigungsbescheid festgelegten Anforderungen, sind die erforderlichen Schalldämmmaße der Fenster und Türen und die Anforderungen an Schalldämmlüfter zu konkretisieren.

Für Objekte oder Objektteile, deren Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung unzulässig ist, besteht kein Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz. Dies gilt für Objekte, für die beispielsweise keine entsprechende Baubewilligung vorliegt.

Zu § 16 (Übergangsbestimmungen):

Zu § 16 Abs. 1:

Die Anpassung an die Bestimmung des § 11 Abs. 2 wäre bei bereits eingereichten Projekten mit einem hohen Aufwand verbunden, der in keinem vertretbaren Verhältnis zur erzielbaren Erhöhung der Prognosesicherheit stünde.

Zu § 16 Abs. 2:

Diese Übergangsbestimmung soll für Projekte gelten, die keiner UVP-Pflicht unterliegen. Die Anwendung des 3. Abschnittes der Verordnung wäre bei den bereits eingereichten Projekten mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden. Diese Bestimmung dient auch der Verwaltungsvereinfachung.