

VORBLATT

Problem:

Die Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S 12 – im Folgenden: Umgebungslärmrichtlinie – ist von den Mitgliedstaaten umzusetzen. Gemäß dieser Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten Grundlagen für die Weiterentwicklung und Ergänzung der Maßnahmen in Bezug auf Lärmemissionen aus den wichtigsten Lärmquellen – Straßen- und Schienenverkehr, zivilen Flugverkehr, bestimmte industrielle Anlagen – schaffen. Dazu sind harmonisierte Bewertungsmethoden für Lärm und Lärmpegel, Aufzeichnungen über die örtlichen Lärmsituationen mittels strategischer Umgebungslärmkarten und Planungen für Lärminderungsmaßnahmen bzw. Ruherhaltungsmaßnahmen in Form von „Aktionsplänen“ einzuführen. Der Öffentlichkeit muss die Gelegenheit zur entsprechenden Information über Lärmerhebungs- und Verminderungsmaßnahmen gegeben werden. Die Mitgliedstaaten müssen der Europäischen Kommission über die Lärmsituation berichten und Aktionspläne übermitteln.

Ziel:

Die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im Bereich des Bundes sollen in einem Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG) festgelegt werden. Damit soll auf Bundesebene der geeignete gesetzliche Rahmen geschaffen werden, um die wichtigsten Quellen von Lärmemissionen zu erfassen, um die harmonisierten Bewertungsmethoden anzuwenden, um Aktionspläne auszuarbeiten und um Lärminderungsmaßnahmen vorbereiten zu können.

Lösung:

Das Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG) wird die Ziele in Bezug auf die Emissionen von Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr, dem Eisenbahn- und zivilen Flugverkehr sowie aus IPPC-Anlagen in Ballungsräumen festlegen und die notwendigen Rechts- und Planungsinstrumente beinhalten, um nach Erhebung der aktuellen Lärmsituation zur Planung von Lärminderungsmaßnahmen zu kommen, wo solche erforderlich sind. Zentral werden die so genannten „strategischen Umgebungslärmkarten“ sein, die die Lärmbelastung entlang von Bundesstraßen (Kategorien A und S), Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken, um Flughäfen und IPPC-Anlagen in Ballungsräumen abbilden werden. In Form von Aktionsplänen wird eine konkrete Maßnahmenplanung auszuarbeiten sein.

Alternativen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Konformität mit dem Gemeinschaftsrecht ist gegeben. Dieses Bundesgesetz dient dazu, die Maßnahmen, die zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich notwendig sind und vom Bundesgesetzgeber erlassen werden können, festzulegen. Diese Maßnahmen sind zur Erfüllung der gemeinschaftsrechtlichen Pflichten Österreichs zu treffen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die mit diesem Bundesgesetz erfolgende Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie auf Bundesebene werden dem Bund neue, kostenwirksame Aufgaben aufgetragen, die in dieser konkreten und umfassenden Form bisher nicht durchzuführen waren. Die Kosten, die in der Budgetplanung zu berücksichtigen sind, lassen sich anhand der Unterlagen der Europäischen Kommission und den Erfahrungen der Bundesministerien grob abschätzen: es wird mit anfänglichen Kosten (über die Jahre 2005 bis 2012 einmalig aufzubringen) von rund 12-36 Millionen Euro (jährlich durchschnittlich 1,5-4,5 Millionen Euro) und weitere jährliche Kosten ab 2013 von rund 0,8-2,0 Millionen Euro zu rechnen sein. Diese Kosten sind notwendig, um den gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen nachkommen zu können. In personeller Hinsicht werden durch die Vollziehung dieses Bundesgesetzes drei zusätzliche Planstellen notwendig.

Auswirkungen auf den Beschäftigungs- und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine, da die Maßnahmen von allen Mitgliedstaaten zu setzen sind und daher keinen spezifischen Wettbewerbsnachteil für Österreich im Verhältnis zu den Haupthandelspartnern verursachen.

Besonderheiten des Rechtserzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

A) Allgemeiner Teil:

Der vorliegende Entwurf für ein Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG) – im Folgenden: Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – soll für den Bereich des Bundes die wesentlichen Eckpunkte und Instrumente der Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S 12 – im Folgenden: Umgebungslärmrichtlinie – in österreichische bundesgesetzliche Vorschriften umsetzen. Zudem soll im geregelten Bereich (vor allem in Zusammenhang mit der Erstellung von Aktionsplänen) auch eine Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.7.2001 S. 30 – im Folgenden: SUP-Richtlinie – erfolgen.

Die Umgebungslärmrichtlinie ist die Basis eines gemeinsamen Europäischen Konzeptes zur Verringerung der Auswirkungen von Umgebungslärm, wobei nicht nur gesundheitlich bedenkliche Lärmpegel ins Auge gefasst werden, sondern auch der als Belästigung empfundene Umgebungslärm eingedämmt werden soll. Die vorgesehenen planerischen Maßnahmen sollen zudem auch der Erhaltung ruhiger Gebiete dienen.

Der operative Kerninhalt der Umgebungslärmrichtlinie ist die Einführung von so genannten „strategischen Umgebungslärmkarten“, mit denen Flächen bzw. Zonen, in denen sich bestimmte Lärmquellen befinden, mit den Lärmpegeln und der Ausbreitung des Lärms dargestellt werden sollen. Mit diesen strategischen Umgebungslärmkarten soll somit – zum Großteil auf Berechnungen basierend – die Umgebungslärmsituation herrührend vom Verkehr auf Bundesstraßen der Kategorien A und S, vom Eisenbahnverkehr, vom zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen sowie bestimmte Betriebsanlagen einschließlich Häfen, Kesselanlagen, Bergbauanlagen und Abfallbehandlungsanlagen, – diese so genannten „IPPC-Anlagen“ werden aber nur dann berücksichtigt, wenn sie sich in definierten Ballungsräumen befinden. Auf den strategischen Umgebungslärmkarten aufbauend sind „Aktionspläne“ auszuarbeiten, in denen die Vorstellungen zur Verminderung von hohem Umgebungslärm ebenso enthalten sein sollen wie allfällige Schritte zum Schutz von ruhigen Gebieten. Weiters sieht die Umgebungslärmrichtlinie die Festlegung – einschließlich der grundsätzlichen technischen Anknüpfungspunkte – von Lärmindizes vor, die in sämtlichen Mitgliedstaaten zur Lärmbewertung (Messung, Berechnung) verwendet werden sollen.

Mit dem ersten Index („L_{DEN}“, also ein Lärmindex für „day“, „evening“, „night“), wird die Lärmsituation hinsichtlich ihres Grades der Intensität über den gesamten Kalendertag beschrieben, der zweite Index („L_{NIGHT}“) dient der Erhebung der nächtlichen Lärmpegel.

Vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde in Vorbereitung der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im Jahr 2003 und zur Auseinandersetzung mit dem in der Umgebungslärmrichtlinie vorhandenen technischen Handlungsspielraum bzw. Anpassungsbedarf das „Forum Schall“, eine aus Ländervertretern bestehende Lärmexpertengruppe, in die Umsetzungsvorarbeiten eingebunden. Das daraus resultierende Empfehlungsprotokoll ist im Jänner 2004 fertig gestellt worden. Darin werden technische Empfehlungen und Hinweise zur Eingrenzung einzelner Begriffe und Formulierungen der Umgebungslärmrichtlinie ebenso dargeboten wie Mess- bzw. Rechenmethoden vorgeschlagen. Auf dieser Basis wurde seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft auch der Österreichische Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL) beauftragt, im Zuge der Erarbeitung der ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 2, „Technische Anforderungen in Abstimmung mit dem Anwendungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie“ zu formulieren. Im Zuge der weiteren Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie – mit Verordnung zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – soll festgelegt werden, welche Methoden für die Lärmmessung und -berechnung sowie Bewertung im Bereich der Maßnahmen des Bundes zur Erhebung und Beurteilung von Umgebungslärm zu verwenden sind.

Überhaupt macht die vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie nicht nur die Erlassung bundesgesetzlicher Regelungen notwendig, sondern erfordert zusätzlich technische Präzisierungen – die zweckmäßigerweise in Form von Durchführungsvorschriften zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz mit Verordnung erlassen werden sollen – sowie ergänzende Regelungen im Kompetenzbereich der Länder.

Da eine gesamthafte Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in einem Bundesgesetz auf Grund der derzeitigen Verfassungslage nicht möglich ist, wurde seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft eine Bund-Länder Koordinationsplattform installiert, um einer koordinierten Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich auf Bundes- und Landesebene den Weg zu bereiten. In diesem Gremium waren Bundesländer und die auf Grund der derzeit gültigen

Aufgabenverteilung hauptsächlich befassten Bundesministerien vertreten. Zur Unterstützung der Umsetzungsarbeiten für die Umgebungslärmrichtlinie wurden auch der Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes sowie externe Experten um Beiträge ersucht.

Es ist davon auszugehen, dass die vollständige Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich letztlich mittels eines Bundesgesetzes, darauf beruhenden Verordnungen sowie durch landesgesetzliche Regelungen erfolgen wird. Seitens des Bundes wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf jener Rahmen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie geschaffen, der für die Vollziehung auf Bundesebene notwendig ist. In legislativer Hinsicht in Bezug auf Landesumgebungslärmvorschriften konnte eine Detailabstimmung jedoch bisher noch nicht erfolgen. Im Hinblick darauf, dass die Mitgliedstaaten der Europäischen Union den Erfordernissen der Umgebungslärmrichtlinie ab dem 18. Juli 2004 nachzukommen haben, ist die Ergreifung von konkreten Umsetzungsschritten bereits dringlich und von Seiten des Bundes durch die rasche Beschlussfassung über ein Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und die Erlassung der notwendigen Durchführungsvorschriften auf Verordnungsebene zügig zu erledigen.

Die Verteilung der Vollzugszuständigkeiten innerhalb der Bundesbehörden folgt gemäß dem vorliegenden Entwurf der bisherigen Aufgabenverteilung innerhalb der Bundesregierung – jeder berührte Bundesminister soll für seinen Vollzugsbereich auch zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes als oberste Behörde zuständig sein (der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Verkehrsträger, der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit für bestimmte Betriebsanlagen, Bergbauanlagen und Kesselanlagen, der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für bestimmte Abfallbehandlungsanlagen), die gesetzlich festgelegten Verpflichtungen sind jedoch auf die Aufgaben beschränkt, für die gemäß der Umgebungslärmrichtlinie national Zuständigkeiten festzulegen sind. Die zur Erledigung dieser Pflichten notwendigen Vorarbeiten, z.B. in Bezug auf die Vorgangsweise, wie die zuständigen Bundesminister die Datensammlung betreffend Lärmmessungs-, Berechnungs- und Bewertungsunterlagen konkret durchführen, soll in diesem Bundesgesetz nicht gesetzlich geregelt werden. Es bleibt jedem Ressort als innerorganisatorische Frage selbst überlassen, die beste Vorgangsweise zu wählen, wobei natürlich die technischen Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie und die in den Durchführungsmaßnahmen zu diesem Bundesgesetz enthaltenen Konkretisierungen für alle in gleicher Weise gelten und zu erfüllen sein werden.

Die Wahrnehmung der Aufgaben nach dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz erfolgt – da insbesondere auch den strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten und (Teil-)Aktionsplänen keine normative Wirkung zukommt – in schlichter Hoheitsverwaltung. Ausschlaggebend für die schlichte Hoheitsverwaltung ist, dass bestimmte Handlungen – wie z.B. die Ausarbeitung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten und (Teil-)Aktionspläne – gesetzt werden, die sowohl im Bereich der Hoheitsverwaltung als auch im Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung angetroffen werden können, also für sich „neutral“ sind (vgl. z.B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht (1.Auflage 1998; 2.Auflage 2003) Rz. 729 ff).

Für die Beschaffung der zur Erstellung von strategischen Umgebungslärmkarten erforderlichen Daten über Lärmquellen und Lärmpegel wird eine praktische Vorgangsweise nahe liegend sein. Dabei soll die jeweils wirtschaftlich sinnvollste Vorgangsweise für die Gewinnung der „Lärm-Rohdaten“ gewählt werden können. Die notwendigen Schritte wird jedes zuständige Ressort für sich in geeigneter Weise zu setzen haben, wobei im Verkehrsbereich die Infrastrukturbetreiber durch deren Aufsichtsbehörden bzw. Eigentümerversorger beauftragt werden könnten, entsprechende Lärmmess- und Berechnungsdaten an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln; im Umweltbereich (betreffend Lärmdaten zu Abfallbehandlungsanlagen und Zusammenführung aller Teil-Umgebungslärmkarten und strategischen Umgebungslärmkarten, Bereitstellung der Informationen zum Bundesumgebungslärm für die Öffentlichkeit) könnte die Umweltbundesamt GmbH im Rahmen des Umweltkontrollgesetzes, BGBl. I Nr. 152/1998 idGF., herangezogen werden (diese Vorgangsweise steht auch allen anderen Ressorts offen).

Angelegenheiten der Landesgesetzgebung sind nicht Gegenstand dieses Gesetzesvorhabens und werden daher nicht berührt. Eine in technischer Hinsicht abgestimmte Vorgangsweise, die dazu führt, dass letztlich strategische Umgebungslärmkarten des Bundes und jene der Länder (die etwa in Ballungsgebieten den Lärm von Landesstraßen entsprechend zu erfassen und zu dokumentieren haben werden) kompatibel sind und eine einheitliche Öffentlichkeitsinformation und Wahrnehmung der Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission ermöglicht, ist aber wünschenswert. Auch Aktionspläne sollten zwischen Bund und Ländern abgestimmt werden können. Die Länder werden daher eingeladen, auch im Bereich der Landesumsetzung der Umgebungslärmrichtlinie die Ausarbeitung der strategischen Umgebungslärmkarten und die Überlegungen zu Aktionsplänen in einer Art und Weise zu regeln, die mit dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz kompatibel ist.

Zur Kompetenzfrage:**a) Zur kompetenzrechtlichen Situation in Bezug auf die Erlassung eines Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes:**

Die Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers zur Erlassung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 8 bis 10 und 12 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie, Verkehrswesen, Bergwesen, Abfallwirtschaft hinsichtlich gefährlicher Abfälle). Der Bundesgesetzgeber hat im Konnex mit den bestehenden Bundesregelungen in den genannten Verwaltungsbereichen auch dafür Sorge zu tragen, dass die gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung zur Einführung von Maßnahmen zur Erhebung und Verminderung von Umgebungslärm aus den Quellen, für die eine Bundeszuständigkeit besteht, erfüllt werden.

Das primäre Ziel der mit Bundesgesetz für den Bereich des Bundes umzusetzenden Umgebungslärmrichtlinie besteht darin (Art. 1 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie),

„[...] ein gemeinsames Konzept fest(zu)legen, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

- a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;*
- b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;*
- c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm 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.“*

Damit sind auch die für die kompetenzrechtliche Beurteilung maßgeblichen Richtlinieninhalte grob umschrieben.

Von den Legaldefinitionen des Art. 3 der Umgebungslärmrichtlinie erscheinen im gegebenen Zusammenhang bedeutsam:

„[Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck]

- a) „Umgebungslärm“ unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;*
- b) „gesundheitsschädliche Auswirkungen“ negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;*
- c) „Belästigung“ den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;*
- d) „Lärmindex“ eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;[...]"*

Die Umgebungslärmrichtlinie soll neben der Vorbeugung oder Minderung von schädlichen Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm gemäß Art. 1 Abs. 2 auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge, Flugzeuge, Verkehrsinfrastruktureinrichtungen, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstungen für die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen.

Die Umgebungslärmrichtlinie bezieht sich somit auf bestimmte Lärmquellen und normiert Maßnahmen zur Bekämpfung von Lärm, der für diese Sachgebiete (z.B. Verkehrswesen bezüglich der Bundesstraßen, Eisenbahnen, der Luftfahrt, der Schifffahrt, Kraftfahrwesen, Straßenpolizei, Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie udgl.) typisch ist. Da somit für bestimmte Verwaltungsmaterien typische Gefahren bekämpft werden sollen, unterfallen auch die Maßnahmen der Lärmbekämpfung jenen Kompetenztatbeständen, denen die jeweiligen Verwaltungsmaterien zuzuordnen sind (VfSlg. 3650/1959; 7582/1975; 8035/1977).

Der Verfassungsgerichtshof hat bereits mehrfach ausgesprochen, dass Regelungen zum Schutz vor Lärm gemäß dem Adhäsionsprinzip der Hauptmaterie folgen: So legte er z.B. in seinem Erkenntnis VfSlg. 6262/1970 dar, dass die Erlassung von Gesetzen zur Verhinderung eines die öffentliche Ordnung

störenden Baustellenlärms gemäß Art. 15 Abs. 1 B-VG in die Zuständigkeit der Länder falle, soweit es sich um Bauführungen handle, die von den Bauordnungen erfasst seien.

In seinem Erkenntnis VfSlg. 11493/1987 machte der Verfassungsgerichtshof weiters deutlich, dass der Umstand, dass die Belästigungen, deren Hintanhaltung ein zeitlich begrenztes Fahrverbot dienen sollte, durch den Straßenverkehr hervorgerufen werde, es erlaube, eine das Verkehrsgeschehen regelnde Norm auch dann als eine dem Kompetenztatbestand Straßenpolizei zugehörige Vorschrift anzusehen, wenn ihr Zweck nicht in der Wahrung der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs, sondern im Schutz der Bevölkerung vor Belästigungen durch Verkehrslärm liege. Dem Lärmschutz dienende Verkehrsbeschränkungen unterliegen somit – so der Verfassungsgerichtshof – dem Kompetenztatbestand „Straßenpolizei“.

Lärm muss daher als Querschnittsmaterie angesehen werden. Daraus folgt, dass der Bund Maßnahmen der Lärmabwehr im Hinblick auf jene Verwaltungsmaterien verfügen kann, für deren gesetzliche Regelung oder Vollziehung er nach der Kompetenzverteilung zuständig ist, während die Länder Maßnahmen im Hinblick auf die Verwaltungsmaterien treffen können, zu deren gesetzlicher Regelung oder Vollziehung sie nach der Kompetenzverteilung befugt sind.

b) Zur kompetenzrechtlichen Situation in Bezug auf die Ausarbeitung von Aktionsplänen und strategischen Umgebungslärmkarten:

Für die Erlassung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes ist die Kompetenzverteilung gemäß Art. 10 B-VG zwischen Bund und Ländern zu beachten sowie auf die geltende Aufgabenverteilung zwischen den Bundesministerien abzustellen. Außerdem stellt sich die Frage, wer kompetenzrechtlich befugt ist, Aktionspläne (federführend) zu erstellen und diese in weiterer Folge durchzuführen hat. Art. 8 der Umgebungslärmrichtlinie sieht Aktionspläne der Mitgliedstaaten vor, „mit denen [...] Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung“ für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen sowie für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern geregelt werden. Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Art. 1 Abs. 1 lit. c der Umgebungslärmrichtlinie formuliert ihr Ziel, den Umgebungslärm soweit 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.

Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie gewährt Aufschlüsse über den rechtlichen Charakter von Aktionsplänen. Sie haben bestimmte Angaben und Unterlagen, insbesondere die geplanten Maßnahmen, zu enthalten. Ein Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren bei seiner Erstellung ist vorgesehen (Art. 8 Abs. 7). Der Aktionsplan stellt sich als Planungsinstrument ohne rechtlich bindende Wirkung dar und ist im System der österreichischen Bundesverfassung nicht als Verordnung einzustufen.

Die Durchführung von Maßnahmen, die in Aktionsplänen angeführt sind, ist dabei nicht Gegenstand dieses Bundesgesetzes, sondern soll sich nach den geltenden, einschlägigen Verwaltungsmaterien richten, da oftmals sektoren- und verkehrsträgerübergreifende Aktionsmaßnahmen (z.B.: Tempolimitierung (StVO) und Lärmschutzwände (Landesstraßengesetze)) geplant werden könnten. Wenn nun zur Verminderung des Lärms, dem Anrainer z.B. durch den Straßenverkehr ausgesetzt sind, unterschiedliche Maßnahmen in Betracht kommen, die kompetenzrechtlich unterschiedlich einzuordnen sind, z.B. straßenpolizeiliche (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrverbote) und straßenbauliche (Lärmschutzwände, Flüsterasphalt), somit für diese Maßnahmen eine einheitliche Regelungskompetenz fehlt, so können auch nicht Bund oder Land eine gesetzliche Grundlage für einen kompetenzübergreifenden Aktionsplan schaffen.

Nach Art. 8 der Umgebungslärmrichtlinie sind strategische Umgebungslärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250 000/100 000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen zu erstellen. Sie sollen die Grundlagen der Aktionspläne bilden (Art. 1 Abs. 1 Buchst. c).

Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen sind ohne weiteres materienspezifischen Lärmquellen zuzuordnen. Der Lärm in Ballungsräumen käme hingegen wohl grundsätzlich als eine allgemeine, d.h. nicht einer bestimmten Materie zuzuordnende Angelegenheit in Betracht. Allerdings scheint die Umgebungslärmrichtlinie keine „materienübergreifenden“ strategischen Umgebungslärmkarten im Sinne zu haben. Abschnitte 3 und 8 des Anhangs IV lauten:

„3. Strategische Lärmkarten für Ballungsräume weisen besonders Lärm aus folgenden Quellen aus:

- Straßenverkehr,
- Eisenbahnverkehr,
- Flughäfen,
- Industriegelände, einschließlich Häfen.“

„8. Für Ballungsräume werden verschiedene strategische Lärmkarten jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt. Zusätzlich können Karten für andere Lärmquellen erstellt werden.“

Wenn und insofern (bloß) materienspezifische Umgebungslärmkarten zu erstellen sind, verbleibt es bei der oben dargestellten Kompetenzsituation.

Da die Umgebungslärmrichtlinie nicht vorgibt, welche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu treffen sind, kann im Beispielsfall Tempolimitierung/Lärmschutzwände keine eindeutige Zuweisung der Umsetzungszuständigkeit erfolgen. Vielmehr bleibt jede Gebietskörperschaft für die in ihren Kompetenzbereich fallenden Maßnahmen zuständig. Daher lässt es der vorliegende Entwurf offen, welche konkreten Inhalte in Aktionspläne aufzunehmen sind, und deckt für den Fall, dass keine sich gegenseitig ergänzenden Bundes- und Landesaktionspläne vorliegen, nur die Planung und (spätere) Durchführung von Maßnahmen im Aufgabenbereich des Bundes ab; dies schließt allerdings nicht aus, dass in einem Bundesaktionsplan landesrechtliche Maßnahmen, die bereits bestehen oder beschlossen sind, als Referenz tatbestandsmäßig angeführt werden (z.B. das Zitat der geltenden Flächenwidmung).

Eine gewisse Entscheidungsregel bezüglich einer bundesverfassungsrechtlichen Verpflichtung bei der Ergreifung von Maßnahmen kann auch aus der der Bundesverfassung innewohnenden Rücksichtnahmepflicht abgeleitet werden. Diese (VfSlg. 10292/1984)

„verbietet dem Gesetzgeber der einen Gebietskörperschaft, die vom Gesetzgeber der anderen Gebietskörperschaft wahrgenommenen Interessen zu negieren und dessen gesetzliche Regelungen damit zu unterlaufen. Diese Pflicht verhält ihn dazu, eine zu einem angemessenen Ausgleich führende Abwägung der eigenen Interessen mit jenen der anderen Gebietskörperschaft vorzunehmen und nur eine Regelung zu treffen, die zu einem solchen Interessenausgleich führt.“

Diese verfassungsrechtliche Rücksichtnahmepflicht ist in Bezug auf die Abstimmung der technischen Grundlagen der Erhebung und Bewertung von Umgebungslärm auch hier zur Richtschnur genommen worden und sollte einer technischen Kooperation zwischen Bund und Ländern bei den Maßnahmen in Verbindung mit Umgebungslärm im Bundes- und Landesbereich den Weg bereiten, insbesondere hinsichtlich der Vergleichbarkeit der strategischen Umgebungslärmkarten und der Akkordierung bei allfälligen Aktionsplänen, soweit zu solchen des Bundes auch aus dem Bereich der Landesvollziehung inhaltliche Beiträge geleistet werden und umgekehrt.

Zusammenfassung

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass sich die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie auf Bundesebene auf Verwaltungsmaterien beschränken muss, in denen der Bund zur Erlassung von Gesetzen zuständig ist, da Lärm als so genannte „Querschnittsmaterie“ nur soweit Gegenstand bundesgesetzlicher Regelungen sein darf, als diese in Zusammenhang mit anderen bundesgesetzlich geregelten Materien stehen bzw. der Lärm von Verursachern ausgeht, die einer mit bundesrechtlichen Schutzvorschriften versehenen Tätigkeit nachgehen. In Anknüpfung an die Zuständigkeiten des Bundes in den Bereichen (Art. 10 Abs. 8 bis 10 und 12 B-VG) „Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“, „Verkehrswesen“, „Bergwesen“ und „Abfallwirtschaft hinsichtlich gefährlicher Abfälle“ werden die folgenden „Lärmverursacher“ von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes als Kernbereich der kompetenzrechtlichen Grundlagen des Bundes erfasst:

- Tätigkeiten in Zusammenhang mit Verkehr auf Bundesstraßen der Kategorien A und S,
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entlang des Schienennetzes,
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen im Sinne des § 64 Luftfahrtgesetz sowie Militärflugplätzen mit ziviler Mitbenützung im Sinne des § 62 Luftfahrtgesetz, sofern diese über einen Zivillughafenbetrieb mit internationalen Zivilluftverkehr und die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt und
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Betreiben bestimmter Anlagen (so genannter „IPPC-Anlagen“ im Sinne des Anhangs I der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, ABl. Nr. L 257 vom 10.10.1996 S. 26) in Ballungsräumen

Kosten

Die Vollziehung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes wird für den Bund mit entsprechenden Kosten verbunden sein. Da diese Maßnahmen jedoch auf eine gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung (im Wesentlichen die Umgebungslärmrichtlinie) zurückzuführen sind – und günstigere Alternativen derzeit nicht zur Verfügung stehen – sind diese Kosten in den Ansätzen der jeweils mit der Vollziehung beauftragten Bundesministerien zu veranschlagen und aus dem Bundesbudget zu bedecken, soweit keine Ü-

berwälzung auf die Betreiber der jeweiligen Lärm verursachenden Einrichtungen erfolgt. Eine Kostenüberwälzung könnte – wie auch die Verpflichtung zur Erstellung des notwendigen Grundlagendatenmaterials – in den entsprechenden Materiegesetzen vorgesehen werden; zudem könnte dies der Bund als Eigentümer verschiedener Infrastruktureinrichtungen auch anordnen.

Die Kosten für die Durchführung dieses Bundesgesetzes sind also grundsätzlich aus den Mitteln des jeweils zuständigen Ressorts zu bedecken. Hierdurch werden Vereinbarungen zwischen den Gebietskörperschaften über Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken auch nicht berührt. Um eine größtmögliche Flexibilität und Effektivität bei der Erstellung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten und der (Teil-)Aktionspläne zu gewährleisten, ermöglicht das Bundes-LärmG dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit dort – wo dies aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Einfachheit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit erforderlich scheint – die Zuständigkeit zu deren Erstellung an den Landeshauptmann zu delegieren. Überträgt ein Bundesminister dem Landeshauptmann Aufgaben nach dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, so erfolgt dies – da schlichte Hoheitsverwaltung vorliegt – in Anwendung der Grundsätze der mittelbaren Bundesverwaltung. Die Kostentragung richtet sich in diesem Fall nach den Kostentragungsregeln in der mittelbaren Bundesverwaltung (§ 2 F-VG 1948 idgF.).

Soweit für den Bereich der Straßenbahnstrecken dem Landeshauptmann Vollzugsaufgaben zugewiesen werden, liegt eine Vollziehung in mittelbarer Bundesverwaltung (Art. 102 B-VG) vor. Die Normierung der Zuständigkeit des Landeshauptmannes für bestimmte Vollzugsaufgaben nach diesem Bundesgesetz erscheint deshalb sinnvoll, weil das Eisenbahngesetz 1957 (§ 12 Abs. 2) insbesondere für den Bereich der Straßenbahnen den Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung zuständig macht. Dieser Aufgabenverteilung sollte für die Straßenbahnstrecken zweckmäßigerweise gefolgt werden. Auch in diesem Fall richtet sich die Kostentragung nach den Kostentragungsregeln in der mittelbaren Bundesverwaltung (§ 2 F-VG 1948 idgF.).

Durch die Aufgabe, Lärmquellen zu lokalisieren, den dort verursachten Lärm zu messen oder zu berechnen, weiters strategische Umgebungslärmkarten zu erstellen, Aktionspläne auszuarbeiten, die Öffentlichkeit laufend zu informieren und die Berichtspflichten wahrzunehmen, wird sowohl ein entsprechender Personalaufwand, als auch ein entsprechender Sachaufwand verursacht werden. Ein Teil dieses Sachaufwandes entsteht aus der Aufgabe, die „Rohdaten“ für die strategischen Umgebungslärmkarten zu erstellen bzw. zuzukaufen (dieser Anteil könnte durch Überwälzung reduziert werden).

Zur Abschätzung der durch die Vollziehung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz zu erwartenden Kosten:

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz sieht in erster Linie die Ausarbeitung von strategischen Umgebungslärmkarten und Aktionsplänen und die Information der Öffentlichkeit im Verantwortungsbereich der Bundesminister vor.

Kostenrelevant sind dabei primär die Aufgaben: „Lärmmessung bzw. Lärmberechnung“, „Erstellung von strategischen Umgebungslärmkarten“, „Erstellung von Aktionsplänen“ und „Öffentlichkeitsinformation“ sowie „Berichtslegung an die Europäische Kommission“.

Die Kosten für die Lärmberechnung und Ausarbeitung von strategischen Umgebungslärmkarten für Ballungsräume können anhand von Kostenkalkulationen, die bei früher erstellten Lärmkarten explizit für die Lärmkartenerstellung angestellt worden sind und anhand vergleichbarer Arbeiten bestimmt werden. Die Kosten für strategische Umgebungslärmkarten für „IPPC-Anlagen“ sind nur im Rahmen der Kosten für Ballungsräume relevant, da die entsprechenden Lärminformationen für „IPPC-Anlagen“ nur in Ballungsräumen zu berücksichtigen sind. Von den rund 400 „IPPC-Anlagen“ in Österreich befinden sich – unter Berücksichtigung der in Aussicht genommenen Festlegung der Ballungsräume – rund 60 Anlagen in Ballungsräumen.

Unter Zugrundelegung dieser Vorbedingungen, Überlegungen und Abschätzungsparameter können die Kosten folgendermaßen grob abgeschätzt und zusammengefasst werden:

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für Ballungsräume (einschließlich „IPPC-Anlagen“)

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für Ballungsräume Gesamtkosten von 0,50 Euro je Einwohner zur Grundlagenerarbeitung. In den zu berücksichtigenden Ballungsräumen Wien, Graz, Linz, Salzburg und Innsbruck leben ca. 2.300.000 Einwohner, sodass der Vollzug dieses Bundesgesetzes aus den vorgesehenen Maßnahmen in Ballungsräumen einmalige Kosten (Anlaufkosten) in der Höhe von 1.150.000 Euro verursacht. Diese Kosten werden sich auf die beiden Umsetzungsstufen (2008/2012) aufteilen.

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für Bundesstraßen (Straßen der Kategorien A und S)

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für Bundesstraßen Gesamtkosten von 650 Euro bis 6.250 Euro je Streckenkilometer zur Grundlagenerarbeitung.

In der ersten Phase sind die Grundlagen für 1300 Kilometer Bundesstraßen A und S einmalig zu erarbeiten, wodurch Kosten in der Höhe von 845.000 Euro bis 8.125.000 Euro anfallen. In der zweiten Phase sind weitere 800 Kilometer an Bundesstraßen A und S zu berücksichtigen (zusätzlich 520.000 Euro bis 5.000.000 Euro). Insgesamt sind die einmaligen Kosten im Bereich Straße somit mit 1.365.000 Euro bis 13.125.000 Euro zu veranschlagen.

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für Eisenbahnstrecken

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für das Schienennetz Gesamtkosten von 900 Euro bis 1728 Euro je Streckenkilometer zur Grundlagenerarbeitung.

In der ersten Phase sind die Grundlagen für 1100 Kilometer Schienennetz einmalig zu erarbeiten, wodurch Kosten in der Höhe 990.000 Euro bis 1.900.708 Euro anfallen. In der zweiten Phase sind weitere 1300 Kilometer Schienennetz zu berücksichtigen (zusätzlich 1.170.000 Euro bis 2.246.292 Euro). Insgesamt sind die einmaligen Kosten im Bereich Eisenbahn somit mit 2.160.000 Euro bis 4.147.000 Euro zu veranschlagen.

Kosten aus dem Vollzug dieses Gesetzes für den zivilen Flugverkehr

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für den Umgebungslärm im Bereich von Flughäfen Gesamtkosten von je 50.000 Euro bis 70.000 Euro für die sechs vom Geltungsbereich erfassten österreichischen Flughäfen sowie zusätzliche 250.000 Euro für den Flughafen Wien-Schwechat zur Grundlagenerarbeitung für alle Flughäfen. Insgesamt sind die einmaligen Kosten im Bereich Flugverkehr somit mit 500.000 Euro bis 600.000 Euro zu veranschlagen.

Kosten aus einer allfälligen Umsetzung von Maßnahmen, die in Aktionsplänen enthalten sind

Die Kosten der allfälligen Umsetzung von Maßnahmen, die in Aktionsplänen enthalten sein werden, sind hier nicht berücksichtigt, da diese Maßnahmen nicht gemäß dem Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz zu setzen sein werden, sondern nach den einschlägigen besonderen Verwaltungsvorschriften (etwa StVO, Luftfahrtgesetz, GewO 1994, etc.)

Kosten aus der Datenaufbereitung und Erstellung der Informationstechnik

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für die Datenaufbereitung, die Erstellung und das Design der Informationsplattformen Kosten in der Höhe von rund 5 % der Datenerhebungskosten, somit einmalig 300.000 Euro bis 900.000 Euro.

Gesamter einmaliger Aufwand

Für die Lärmmessung und -berechnung, für die Erstellung von strategischen Umgebungslärmkarten und entsprechender Modelle, für die elektronische Datenaufbereitung und Erstellung der Module für die Information der Öffentlichkeit ergeben sich unter Berücksichtigung der Personalkosten für den Zeitraum 2005 bis 2012 daher insgesamt für die Phase 2005 bis 2012 anfängliche Vollzugskosten in der Höhe von 12.195.000 Euro bis 36.242.000 Euro (jährlicher Durchschnitt: 1.524.375 Euro bis 4.530.250 Euro).

Laufender jährlicher Folgeaufwand (Sachaufwand)

Den verfügbaren Abschätzungsparametern zufolge entstehen für laufende Wartung und Aktualisierung der den Umgebungslärm betreffenden Informationsinstrumente jährliche Kosten in der Höhe von rund 10 % der Datenerhebungskosten, somit jährlich 600.000 Euro bis 1.800.000 Euro.

Laufender jährlicher Folgeaufwand (Personalaufwand)

Zusätzlich zum Sachaufwand ist der Personalaufwand zu berücksichtigen, der notwendig sein wird, um die Vollziehung eines Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes gewährleisten zu können. Es ist davon auszugehen, dass im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits jetzt teilweise Kapazitäten vorhanden sind, bei verkehrsplanerischen und steuernden Maßnahmen auch Lärm Aspekte zu berücksichtigen. Die Zusammenführung der (extern beschafften) Grundlagendaten sollte durch einen zusätzlichen Bediensteten (eine zusätzliche Bedienstete) erreicht werden können. Eine ähnliche Situation ist auch im Bereich Anlagen im Verantwortungsbereich des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit vorzufinden, wo durch einen zusätzlichen Bediensteten das Auslangen gefunden werden sollte. Auch im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sollte der Personalaufwand in diesen engen Grenzen gehalten werden können und der Aufwand durch einen zusätzlichen Mitarbeiter (eine zusätzliche Mitarbeiterin) bewältigbar sein. Auf Grund dieser drei zusätzlich erforderlichen Planstellen ist mit einem zusätzlichen jährlichen Aufwand von 240.000 Euro zu rechnen.

Gesamtaufwand

Somit ergibt sich insgesamt die folgende Kostenabschätzung:

Einmalige Kosten (Sach- und Personalaufwand): rund 12.195.000 Euro bis 36.242.000 Euro (jährlicher Durchschnitt: 1.524.375 Euro bis 4.530.250 Euro), insgesamt aufzubringen in den Jahren 2005 bis 2012;

Laufende jährliche Kosten aus dem Personal- und Sachaufwand, beginnend mit dem Jahr 2013: rund 840.000 Euro bis 2.040.000 Euro.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich und die Beschäftigungssituation in Österreich sind dadurch nicht zu erwarten. Da die Umgebungslärmrichtlinie von allen Mitgliedstaaten umzusetzen ist, bilden diese Kosten keinen komparativen Nachteil gegenüber den anderen EU-Mitgliedstaaten. Langfristig sollte die Umsetzung als sinnvolle Investition in objektive Planungs- und Entscheidungsgrundlagen positive volkswirtschaftliche Auswirkungen zeitigen.

Zum Verfahren:

Es sind keine Besonderheiten im Rechtssetzungsverfahren zu berücksichtigen. Als Umsetzungsmaßnahme ist dieses Bundesgesetz der Europäischen Kommission nicht vorab, sondern nach erfolgtem Inkrafttreten zu notifizieren.

B) Besonderer Teil

Zu § 1:

Die Zielbestimmung ist inhaltlich weitgehend und im Wortlaut teilweise identisch mit der Umgebungslärmrichtlinie: schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm soll vorgebeugt oder entgegengewirkt werden. Es sollen die Umgebungslärmbelastungen kartographisch erfasst und dargestellt, die Öffentlichkeit informiert und Aktionspläne ausgearbeitet werden.

Das gegenständliche Bundesgesetz hat somit die in § 1 näher beschriebene Zielsetzung, in erster Linie aussagekräftige Planungsgrundlagen für die Beurteilung des von bestimmten Lärmquellen ausgehenden Umgebungslärms zu gewinnen, diese Daten der Öffentlichkeit (und der Europäischen Kommission) zugänglich zu machen, und auf der Grundlage dieser Daten „Maßnahmenpakete“ zu planen, um allfällige hohe Belastungen aus Umgebungslärm zu reduzieren bzw. um ruhige Gebiete auch weiterhin zu schützen.

Durchführungsmaßnahmen zur effektiven Lärmverminderung sind im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bundesgesetz nur mittelbar über die „Aktionspläne“ im Sinne des § 7 angesprochen und jeweils auf Grund der einschlägigen besonderen Verwaltungsvorschriften umzusetzen.

Zu § 2:

In Anknüpfung an die Zuständigkeiten des Bundes in den Bereichen (Art. 10 Abs. 8 bis 10 und 12 B-VG) „Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“, „Verkehrswesen“, „Bergwesen“ und „Abfallwirtschaft hinsichtlich gefährlicher Abfälle“ sind die folgenden „Lärmverursacher“ von den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (Bundes-LärmG) auf den kompetenzrechtlichen Grundlagen des Bundes erfasst:

- Tätigkeiten in Zusammenhang mit Verkehr auf Bundesstraßen der Kategorien A und S,
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr entlang des Schienennetzes,
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen im Sinne des § 64 Luftfahrtgesetz sowie Militärflugplätzen mit ziviler Mitbenützung im Sinne des § 62 Luftfahrtgesetz, sofern diese über einen Zivillughafenbetrieb mit internationalem Zivilluftverkehr und die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügen und
- Tätigkeiten in Zusammenhang mit dem Betreiben bestimmter Anlagen (so genannter „IPPC-Anlagen“ im Sinne des Anhangs I der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, ABl. Nr. L 257 vom 10.10.1996 S. 26) in Ballungsräumen.

Die vorgesehenen Umgebungslärmerhebungen und planerischen Maßnahmen bis hin zu den in Aktionsplänen vorzusehenden beabsichtigten Maßnahmen beziehen sich daher immer nur auf die aufgezählten Lärmquellen beziehungsweise hinsichtlich der Darstellung der Lärmpegelsituation auf die Umgebungszonen, in denen der Lärm aus den genannten Quellen einen bestimmten Pegelwert erreicht. Sie beziehen sich auf ruhige Gebiete insoweit, als für diese Planungen zu ihrem Schutz erstellt werden sollten.

Zu § 3:

In § 3 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes sind die für dieses Bundesgesetz einschlägigen Begriffsbestimmungen beschrieben, wobei – teilweise – deren weitere technisch-fachliche Festlegung in den Ausführungsvorschriften zu diesem Bundesgesetz (die gemäß § 11 zu erlassen sein werden und im Wesentlichen eine an die österreichischen Anforderungen angepasste Wiedergabe der Anhänge der Umgebungslärmrichtlinie darstellen werden) zu erfolgen haben wird.

Die Begriffsbestimmungen sind durchwegs „im Sinne dieses Bundesgesetzes“ zu verstehen.

Als „Umgebungslärm“ wird jener Lärm definiert, der von den oben angeführten Lärmquellen ausgeht (Verkehr auf Bundesstraßen A und S, Eisenbahnverkehr, ziviler Flugverkehr, Industrielärm aus IPPC-Anlagen in Ballungsräumen).

Lärm aus anderen Quellen – etwa laute Musik aus Wohnungen, Lärm von Veranstaltungen und Konzerten im Freien, aber auch Lärm vom Straßenverkehr auf Landesstraßen oder von militärischen Flugbewegungen fallen weder in die Definition des Umgebungslärms im Sinne dieses Bundesgesetzes noch in den Geltungsbereich dieser Vorschriften.

Die Definition der „Lärmindizes“ beschreibt gemittelte Lärmpegel (Schallpegel) in Dezibel über bestimmte Zeitabschnitte. Wie von der umzusetzenden Umgebungslärmrichtlinie sinngemäß vorgegeben, gibt es einen umfassenden Lärmindex L_{den} für einen Zeitabschnitt von 24 Stunden, der sich aus den Lärm-

indizes für Tag, Abend und Nacht zusammensetzt. Die Berechnungsmethode für den L_{den} wird mit der Verordnung gemäß § 11 richtlinienkonform auszuführen sein. Neu für Österreich ist damit die Einführung eines Abendzeitraumes bei der Lärmpegelerfassung. Betreffend die Festlegung des Abendzeitraumes sprachen sich auch die Bundesländer mehrheitlich für den Zeitraum von 19.00 bis 22.00 Uhr aus, ein angemessener Zeitabschnitt, der durchaus auch im allgemeinen Verständnis als Abend aufgefasst wird. Der Lärmindex L_{night} wird zur Beurteilung der Umgebungslärmbelastung in der Nacht wie bisher getrennt ermittelt und in einer eigenen Umgebungslärmkarte dargestellt. Der höhere Schutz des Nachtzeitraumes ab 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr kann damit für Österreich beibehalten werden.

Die Aufgabe „Ballungsräume“ (§ 3 Abs. 3) zu definieren, ergibt sich aus der umzusetzenden Umgebungslärmrichtlinie. Diese Bezeichnung wird lediglich zur Umschreibung von bestimmten geschlossen besiedelten Gebieten mit einer – von den Mitgliedstaaten näher festzulegenden – Bevölkerungsdichte pro Quadratkilometer für Zwecke der Erhebung und (kartographischen) Darstellung des vom Geltungsbereich dieses Gesetzes erfassten Umgebungslärm in diesen Gebieten verwendet. Diese Definition steht in keinerlei anderem Zusammenhang, insbesondere auch nicht mit Gesichtspunkten der Raumordnung beziehungsweise -planung oder der städtischen Entwicklung (ein solcher Zusammenhang ist schon wegen der dafür nicht gegebenen Zuständigkeit des Bundes ausgeschlossen).

Die genaue gebiets- und flächenmäßig auf Karten dargestellte Festlegung der „Umgebungslärm-Ballungsräume“ gemäß diesem Bundesgesetz soll auf der Grundlage der in der Definition in § 3 Abs. 3 enthaltenen Kriterien mit Verordnung gemäß § 11 durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit erfolgen. Dabei wird eine weitestgehende inhaltliche Abstimmung mit den Gebieten, die die Länder für ihren Bereich zur näheren Beschreibung der „Ballungsräume“ heranziehen, vorteilhaft sein. Die gewählte Formulierung entspricht der im Zuge der Landesumweltreferentenkonferenz LURK 2004 seitens der Länder vorgeschlagenen Definition, indem sie auf eine Bevölkerungsdichte von mehr als 1000 Einwohner pro Bezugsgröße Gemeindegebiet abstellt.

Durch die ergänzende Aufnahme der Bezugsgröße „Gemeindegebietsteil“ soll ein flexibles Abstellen auf unterschiedliche Siedlungsstrukturen und Siedlungsentwicklungen einerseits und eine möglichst effiziente Abwicklung andererseits ermöglicht werden, da einerseits von einer Ballungsraumgemeinde Teile ohne städtischem Charakter hinsichtlich der Wohnnutzung abgetrennt werden können (Agrarzone, Gebiete außerhalb des Dauersiedlungsraumes, reine Gewerbezone ohne Wohnnutzung etc). Ein Gemeindegebietsteil kann dann zu einem Ballungsraum hinzugezogen werden, wenn das diesen Gemeindegebietsteil enthaltende Gemeindegebiet insgesamt mehr als 1000 Einwohner pro Quadratkilometer hat.

Entsprechend den Vorgaben der Richtlinie werden auch „ruhige Gebiete“ mit einem besonderen Schutzanspruch in Bezug auf Umgebungslärm definiert.

Die restlichen Definitionen beziehen sich zum Großteil auf die zu erfassenden Verkehrswege, wobei von den Straßen nur Bundesstraßen der Kategorien A und S (die ehemaligen „Bundestrassen B“ sind von den nun dafür zuständigen Ländern zu regeln), das Schienennetz, der zivile Flugverkehr auf Flughäfen im Sinne des § 64 Luftfahrtgesetz (dies sind alle Flughäfen für internationalen Flugverkehr, keine rein innerösterreichischen Flugfelder) sowie Flugplätze im Sinne des § 62 Luftfahrtgesetz, sofern ein solcher über einen Zivilluftflughafenbetrieb mit internationalem Zivilluftverkehr und die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt, erfasst werden.

Der Ausdruck „Gelände für industrielle Tätigkeiten“ wurde aus Art. 3 lit. a der Umgebungslärmrichtlinie übernommen und bezeichnet dort bestimmte Anlagen bzw. Anlagenteile (im Sinne der GewO 1994 und anderer österreichischer Materiengesetze mit anlagenspezifischem Inhalt, wie etwa das Mineralrohstoffgesetz) sowie die in solchen Anlagen ausgeführten Tätigkeiten, soweit von der Richtlinie 96/61/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung („IPPC-Richtlinie“) erfasst werden. Damit fallen – von den zahlreichen Gewerbe- und Industriebetrieben in Österreich – nur die IPPC-Anlagen unter den Geltungsbereich des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes. Für die Lärmerhebung und alle weiteren Maßnahmen wird aber – gemeinschaftsrechtskonform – zusätzlich vorausgesetzt, dass eine IPPC-Anlage sich in einem Ballungsraum befindet. Dies führt dazu, dass bei der Durchführung dieses Bundesgesetzes die Lärmsituation von ca. 60 IPPC-Anlagen, die sich in Ballungsräumen befinden, berücksichtigt werden wird. Angesprochen werden diese Anlagen im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz nicht als IPPC-Anlagen, sondern unter Bezugnahme auf die jeweils einschlägigen Materiengesetze, nämlich GewO 1994, Mineralrohstoffgesetz, EG-K sowie Abfallwirtschaftsgesetz 2002.

Der ebenfalls in § 3 definierte Begriff der „strategischen Umgebungslärmkarte“ wird für eine (nach diesem Bundesgesetz) zu erstellende kartographische Darstellung des Umgebungslärms in der Umgebung

der erfassten Lärmquellen unter Berücksichtigung der zu bewertenden (berechnenden bzw. messenden) Lärmausbreitung und unter Darstellung der in den jeweiligen Zonen auftretenden Schallpegel (in Dezibel) verwendet. Vorgesehen ist, dass jeweils eine solche strategische Umgebungslärmkarte für den Straßenlärm auf Bundesstraßen A und S, den Eisenbahnlärm, den Lärm vom zivilen Flugverkehr in der Umgebung von Flughäfen, den Lärm in der Umgebung der IPPC-Anlagen (Teillärmkarten für die in den jeweiligen Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit und des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft fallenden Anlagen) erstellt werden wird.

In Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sind in § 3 Abs. 14 bzw. 15 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes auch die Begriffe „Schwellenwert“ und „Grenzwert“ definiert.

Die Neubenennung des in der Richtlinie definierten „Grenzwertes“ war erforderlich, um der österreichischen Situation Rechnung zu tragen, die keine durchgängigen Grenzwertfestlegungen für Umgebungslärm kennt. Zusätzlich zum Begriff „Grenzwert“ im Sinn der österreichischen Verwaltungsvorschriften wird daher der Begriff „Schwellenwert für die Aktionsplanung“ eingeführt, um Werte für die Aktionsplanung festlegen zu können und so die Vorgaben der Richtlinie zu erfüllen.

Die Umgebungslärmrichtlinie direkt gibt keine Werte vor, ab deren Überschreitung Maßnahmen zu erwägen oder durchzuführen sind, verpflichtet aber die Mitgliedstaaten vorzusehen, dass die zuständigen Behörden Aktionspläne ausarbeiten, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden. Die in den Plänen genannten Maßnahmen sollen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegten Kriterien ergeben.

Grenzwerte für Lärm existieren in österreichischen Verwaltungsvorschriften aber nur für einzelne Teilbereiche (z.B. Schienenlärm-Immissionsschutzverordnung 1993), für viele andere Bereiche sind keine Grenzwerte festgelegt.

Um die Berichtspflichten gemäß Anhang IV, V und VI der Richtlinie erfüllen zu können, werden daher Schwellenwerte für die Aktionsplanung (es handelt sich hierbei um die Werte, welche entsprechend der Definition der "Grenzwerte" entsprechend Art. 3 lit. s der Richtlinie unter Bezugnahme auf die in Anhang III der Richtlinie genannten Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen mit Verordnung gemäß § 11 festgelegt werden) insbesondere auch als Maß für jene Werte herangezogen, ab deren Überschreitung Maßnahmen in Aktionsplänen zu erstellen sind.

Bezugsquelle für die Ermittlung, ob die Schwellenwerte für die Aktionsplanung überschritten sind, ist bezüglich der Gelände für industrielle Tätigkeiten die IPPC-Anlage; die zur Bezugsquelle nächstliegende Betrachtung erfolgt an der Betriebsanlagengrenze.

Die Begriffsdefinition „Grenzwert“ ist auch im Hinblick auf die in § 10 Abs. 3 normierte Berichtspflicht gegenüber der Europäischen Kommission zu lesen. Gemäß Art 5 Abs. 4 der Umgebungslärmrichtlinie haben die Mitgliedstaaten

„[...] der Kommission bis zum 18. Juli 2005 Informationen über alle relevanten, in ihrem Hoheitsgebiet geltenden oder geplanten, in L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ ausgedrückten Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm im Umfeld von Flughäfen und Lärm in Industriegebieten sowie Erläuterungen zur Umsetzung der Grenzwerte“

zu liefern.

Eine genaue Festlegung der Schwellenwerte für die Aktionsplanung im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz selbst ist nicht vorgesehen, da diese Schwellenwerte langfristig variabel sind und mit Verordnung (durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit gemäß § 11) unter Berücksichtigung der Schutzziele des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes im Detail festgelegt werden sollen.

„Aktionspläne“ im Sinne des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes sind Programme ohne rechtlich bindenden Charakter, die in der Verantwortung der für die Dokumentation zu den jeweiligen Lärmquellen gemäß diesem Bundesgesetz zuständigen Behörden nach näher festgelegten Anforderungen (z.B. gemäß Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie) für alle Gebiete, für die in den strategischen Umgebungslärmkarten eine relevante Lärmbelastung ausgewiesen ist, zu erstellen sein werden. Obwohl diese Aktionspläne selbst keinen verbindlichen Charakter haben werden, ist davon auszugehen, dass sich die für die Vollziehung dieses Bundesgesetzes zuständigen Behörden mit der Erarbeitung der entsprechenden Aktionspläne selbst im Einzelfall konkret darauf festlegen können, wann und wie sie die geplanten Aktionen konkret in Angriff nehmen und dabei auf die Schutzziele dieses Bundesgesetzes Bedacht nehmen.

§ 3 Abs. 17 definiert „Umweltstellen“ im Hinblick auf deren Anhörungsrecht im Zusammenhang mit einer – bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine strategische Umweltprüfung – im Einzelfall gegebenenfalls vorzunehmenden strategischen Umweltprüfung von Aktionspläne gemäß den §§ 8 und 9.

Schließlich wird auch der Begriff „Bewertung“ in Entsprechung der Umgebungslärmrichtlinie in § 3 Abs. 18 definiert.

Zu § 4:

Nach § 4 sind für die Ermittlung eines Lärmindizes einschlägige Beschreibungen und Gleichungen, wie sie in der einschlägigen Fachwelt gebräuchlich und anerkannt sind, heranzuziehen. Jedenfalls ist ein Kalendertag in Tag, Abend und Nacht einzuteilen. Die Festlegung dieser Bewertungsmethoden und Lärmindizes soll – gleich der für technische Spezifikationen durchwegs gewählten Vorgangsweise – durch Verordnung gemäß § 11 erfolgen, wobei insbesondere auf Art. 6 und Anhang II der Umgebungslärmrichtlinie Bedacht zu nehmen ist.

Anhang II der Umgebungslärmrichtlinie erwähnt für die Methoden zur Lärmmessung und Berechnung mehrere Alternativen. Solange von der Europäische Gemeinschaft kein vollständig harmonisiertes Prozedere vorgegeben und von den Mitgliedstaaten beschlossen wird, sollen die in Österreich etablierten Methoden der Lärmmessung bzw. Lärmberechnung beibehalten werden (siehe dazu näher in den Ausführungen zu § 11). Die gemäß § 11 mittels Verordnung durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit festgelegten Berechnungs- und Messmethoden bilden dann eine – verbindliche – maßgebliche Grundlage für die Ausarbeitung und Überprüfung der strategischen Umgebungslärmkarten.

Die technischen Spezifikationen für in die Zuständigkeit des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit fallende IPPC-Anlagen werden dabei in der Verordnung entsprechend den Vorgaben des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit geregelt werden.

Zu § 5:

Im Hinblick auf die mit dem Bundes-Umwgebungslärmschutzgesetz verfolgte Zielsetzung, systematisch die von den in den Geltungsbereich dieses Gesetzes fallenden Lärmquellen ausgehenden Belastungen zu erfassen und zu dokumentieren (einschließlich der Einräumung des Informationszuganges der Öffentlichkeit zu dieser Dokumentation) sowie darauf aufbauend zweckmäßige Maßnahmen zu planen, sieht § 5 als ersten Schritt zwecks Klarstellung, welche Lärmquellen nun konkret vom Geltungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie als umfasst anzusehen sind, die diesbezügliche Bekanntgabe durch den jeweils zuständigen Bundesminister vor. Der zuständige Bundesminister weist die Ergebnisse dieser Erhebungen in geeigneter Form aus und fasst sie in einem Bericht zusammen, um diesen in Folge dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu übermitteln. Dabei stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die verkehrsmengenbezogenen Festlegungen zu den Hauptverkehrsstraßen, zu den Haupteisenbahnstrecken, sowie Flughäfen bzw. Großflughäfen zur Verfügung. Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit hat die Standorte all jener IPPC-Anlagen in Ballungsräumen auszuweisen, die gemäß den in den Verantwortungsbereich des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit fallenden Materiengesetzen zu genehmigen sind (hier kommen Anlagen im Sinne der GewO 1994, im Sinne des Mineralrohstoffgesetzes und im Sinne des EG-K in Betracht) und sich in Ballungsräumen befinden. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wird eine solche Ausweisung um jene IPPC-Anlagen ergänzen, die nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 genehmigt sind.

Die kurze Frist für die durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegenden Strecken und Orte orientiert sich an der nationalen Berichtspflicht an die Europäische Kommission gemäß Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Umgebungslärmrichtlinie.

Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft führt die Details (Verkehrswege, Anlagenstandorte) auf der Grundlage der von den zuständigen Bundesministern zur Verfügung gestellten Daten soweit zusammen, als dies technisch tunlich ist.

Zu § 6:

Die Aufgabenverteilung zur Erstellung der strategischen Umgebungslärmkarten ist analog der Aufgabenverteilung für die Erhebung und Dokumentation der Quellen des Umgebungslärmes im Sinne der Definitionen und des Geltungsbereiches des Bundes-Umwgebungslärmschutzgesetzes zu beurteilen.

Für den Verkehrsbereich sind im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie getrennte strategische Umgebungslärmkarten für die jeweiligen Verkehrsträger notwendig. Dabei obliegt die Verantwortung zur Erstellung und Übermittlung der entsprechenden kartographisch umgesetzten Darstellungen der Lärmpegel und der

Lärmausbreitung entlang bzw. um die genannten Verkehrswege dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Nach dem Eisenbahngesetz 1957 (als einschlägiges Materiengesetz im Eisenbahnwesen) ist der Landeshauptmann gemäß § 12 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 – soweit sich aus dem Eisenbahngesetz 1957 keine andere Zuständigkeit ergibt – zuständige Behörde u.a. für Straßenbahnen. Auf Grund der im gegebenen Zusammenhang vorgesehenen mittelbaren Bundesverwaltung erscheint die Normierung der Zuständigkeit des Landeshauptmannes in Bezug auf die Ausarbeitung des sich auf Straßenbahnstrecken beziehenden Teiles der strategischen Umgebungslärmkarte, insbesondere wegen der sachlichen Nähe des Landeshauptmanns zu diesen Angelegenheiten, zweckmäßig. Der Landeshauptmann soll die den Umgebungslärm von Straßenbahnstrecken betreffende strategische Umgebungslärmkarte ausarbeiten und diese in Folge dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie so zeitgerecht übermitteln, dass diesem die Erfüllung seiner Übermittlungs- und Berichtspflichten an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ermöglicht werden. Dabei wird unter „zeitgerecht“ ein mit Blick auf die sonst in solchen Fällen (§ 6 Abs. 2 und § 7 Abs. 1) eingeräumten Zeitspannen ausreichend langer Zeitraum zu verstehen sein. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verbleiben betreffend die Straßenbahnstrecken die Übermittlungs- und Berichtspflichten an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Angelegenheiten im Zusammenhang mit Umgebungslärm von Straßen, die keine Bundesstraßen sind, fallen nach der geltenden Kompetenzverteilung in den Kompetenzbereich der Länder.

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie kann durch das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz ausschließlich für den Bundesbereich erfolgen. Nichtsdestotrotz erscheint eine Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten zwischen Bund und Ländern insbesondere dort, wo sich bundesrechtlich und landesrechtlich zu erfassende Lärmquellen in unmittelbarer örtlicher Nähe befinden (z.B. Straßenbahnverkehr auf Straßen, die in den Zuständigkeitsbereich der Länder fallen) wünschenswert und zweckmäßig. Dabei wären jedoch die unterschiedlichen Belästigungswirkungen und Dosis-Wirkungs Relationen von Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm zu bedenken. Auch eine gemeinsame kartographische Darstellung erscheint – soweit technisch und methodisch machbar – insbesondere im Hinblick auf die Information der Bevölkerung sinnvoll.

Eine Verpflichtung zu einer solchen Kooperation zwischen Bund und Land kann aber mangels kompetenzrechtlicher Zuständigkeit in diesem Bundesgesetz nicht vorgesehen werden.

Der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit wird die strategische Teil-Umgebungslärmkarte, in der die auf den Anlagenbetrieb zurückzuführende Umgebungslärmsituation in der Umgebung von in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden IPPC-Anlagen (Anlagen im Sinne der GewO 1994, im Sinne des Mineralrohstoffgesetzes und im Sinne des EG-K), die sich in Ballungsräumen befinden, verzeichnet sind, erheben, darstellen und zur gemeinsamen Nutzung und Veröffentlichung dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermitteln. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wird diese strategische Teil-Umgebungslärmkarte um die Lärmsituation in der Umgebung von in seinen Zuständigkeitsbereich fallende IPPC-Anlagen (Anlagen, die nach dem Abfallwirtschaftsgesetz 2002 genehmigt sind), die sich in Ballungsräumen befinden, ergänzen. Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit können die strategische Umgebungslärmkarte für die Gelände für industrielle Tätigkeiten auch gemeinsam erstellen.

Viele der Verwaltungsmaterien, an denen sich das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz orientiert, werden in mittelbarer Bundesverwaltung entsprechend den Vorgaben des Art. 102 B-VG vollzogen. So ist beispielsweise – neben dem oben genannten Eisenbahngesetz 1957, wo insbesondere für Straßenbahnen gemäß § 12 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, soweit sich aus diesem Gesetz keine andere Zuständigkeit ergibt, der Landeshauptmann als Behörde zuständig ist – auch gemäß § 38 Abs. 6 AWG der Landeshauptmann prinzipiell in Angelegenheiten in Bezug auf Abfallbehandlungsanlagen zuständig. Es erscheint daher zweckmäßig, auch dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit sowie dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft die Delegation bestimmter Aufgaben an den Landeshauptmann zu ermöglichen. Der jeweilige Bundesminister hat – unter Beachtung der Grundsätze der Einfachheit, Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit – zu entscheiden, bezüglich welcher strategischer (Teil-)Lärmkarten er eine Delegation für sinnvoll erachtet, und ob sich diese auf die gänzliche oder teilweise Ausarbeitung derselben beziehen soll.

Für die Ausarbeitung der strategischen Umgebungslärmkarten für die Ballungsräume wird insgesamt die Zusammenarbeit (Art. 22 B-VG) der betroffenen Bundesministerien und zuständigen Landeshauptmänner zweckmäßig sein oder die gemeinsame Beauftragung eines Dienstleistungsanbieters zumindest für Teilleistungen in Frage kommen.

Da eine „Addition“ der Lärmpegel verschiedener Quellen in sich überschneidenden Zonen die tatsächliche physiologische Wahrnehmung der Gesamtlärmbelastung nicht wirklichkeitsgetreu wiedergeben würde, sind die Umgebungslärmkarten für die jeweiligen Lärmquellen nicht zu addieren und können maximal in Zuge einer gesamthaften Darstellung grafisch überlagert werden.

Die Ausarbeitung der strategischen Umgebungslärmkarten hat entsprechend den mittels Verordnung gemäß §11 näher zu spezifizierenden, die Anhänge der Umgebungslärmrichtlinie umsetzenden, Vorgaben zu erfolgen.

Zu § 7:

Auch die „Aktionspläne“ sollen – entsprechend der Aufgabenverteilung zwischen den Ressorts – im jeweiligen Verantwortungsbereich der Bundesminister erarbeitet und letztendlich durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soweit zusammengeführt werden, dass sie in einer einheitlichen Art und Weise der Europäischen Kommission übermittelt werden können und der Öffentlichkeit auch in einer verständlichen Art und Weise zur Verfügung gestellt werden können.

Inhaltlich haben die Aktionspläne den durch Verordnung gemäß § 11 näher auszuführenden Mindestanforderungen, die insbesondere die Vorgaben des Anhanges V der Umgebungslärmrichtlinie umzusetzen haben werden, zu entsprechen.

In den Aktionsplänen sind Maßnahmen vorzusehen, wenn sich bei Überschreitung der Schwellenwerte insbesondere unter Heranziehung der Belästigungswirkungen und der Dosis-Wirkungs-Relationen ergibt, dass der Umgebungslärm in bestimmten erhobenen Situationen schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben kann, eine unzumutbare Belästigung darstellen kann oder die Einhaltung geltender Grenzwerte nicht gewährleistet erscheint.

Die Maßnahmen für Gelände von industriellen Tätigkeiten sind nach Maßgabe der für die jeweilige Anlage anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorzusehen. Vor der Definition von Maßnahmen für IPPC-Anlagen ist zunächst zu prüfen, ob an der Grenze des Betriebsgeländes dieser Anlage eine Überschreitung der Schwellenwerte durch diese IPPC-Anlage festzustellen ist. Maßnahmen sind unter Berücksichtigung aufrechter Genehmigungen sowie der Effizienz und Verhältnismäßigkeit auszuwählen. Eine Verschärfung der in den relevanten Materiengesetzen vorgesehenen Maßnahmen ist damit nicht beabsichtigt.

Da Aktionspläne auch Maßnahmen enthalten sollen, die gegebenenfalls zur Aufrechterhaltung ausreichend ruhiger Gebiete in der Umgebung von Lärmquellen im Sinne dieses Bundesgesetzes notwendig sind, haben – gemeinschaftsrechtskonform – die Aktionspläne für sämtliche Lärmquellen bei Bedarf auch Maßnahmen zu nennen, die diesem Ziel dienen.

Rechtlich gesehen sind die Aktionspläne als nicht verbindliche Programme anzusehen, die die zukünftige Arbeit bestimmter Behörden beschreibend darstellen sollen.

Die Begründung subjektiv-öffentlicher Rechte Dritter ist von diesem Gesetz in diesem Zusammenhang nicht intendiert.

Es spricht nichts gegen eine – unter Umständen zweckmäßig erscheinende – gemeinsame Vorgangsweise von Bund und Ländern, etwa bei der Ausarbeitung von Aktionsplänen für Ballungsräume. Auch einem deskriptiven Anführen von bereits rechtsverbindlich getroffenen Maßnahmen einer anderen Gebietskörperschaft (insbesondere im Bereich Raumordnung, Trassierung von Straßen und Bahnstrecken, etc.) stehen keine kompetenzrechtlichen Bedenken entgegen, wenn man den – rechtlich gesehen – rein deskriptiven Charakter der Aktionspläne berücksichtigt.

Wie im Falle der strategischen Umgebungslärmkarten folgt die Zuständigkeit zur Ausarbeitung des die Straßenbahnstrecken betreffenden Aktionsplanes zweckmäßigerweise den Vorgaben des Eisenbahngesetzes 1957 (als einschlägiges Materiengesetz im Eisenbahnwesen); demnach ist der Landeshauptmann gemäß § 12 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 – soweit sich aus dem Eisenbahngesetz 1957 keine andere Zuständigkeit ergibt – zuständige Behörde u.a. für Straßenbahnen. Auf Grund der in diesem Zusammenhang gegebenen mittelbaren Bundesverwaltung erscheint auch hier die Normierung der Zuständigkeit des Landeshauptmannes in Bezug auf die Ausarbeitung des die Straßenbahnstrecken betreffenden Aktionsplanes, insbesondere auch wegen der sachlichen Nähe des Landeshauptmanns zu den Angelegenheiten der Straßenbahnen, zweckmäßig. Der Landeshauptmann hat den die Straßenbahnstrecken betreffenden Aktionsplan auszuarbeiten und diese in Folge dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie so zeitgerecht zu übermitteln, dass diesem die Erfüllung seiner Übermittlungs- und Berichtspflichten an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ermöglicht werden. Dabei wird unter „zeitgerecht“ ein mit Blick auf die sonst in solchen Fällen (§ 6 Abs. 2 und § 7 Abs. 1) eingeräumten Zeitspannen ausreichend langer Zeitraum zu verstehen sein. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verbleiben betreffend die Straßenbahnstrecken die Übermitt-

lungs- und Berichtspflichten an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Entsprechend den Ausführungen zu § 6 erscheint trotz der Kompetenzrechtslage auch bei der Ausarbeitung der (Teil-)Aktionspläne eine Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern insbesondere dort, wo sich bundesrechtlich und landesrechtlich zu erfassende Lärmquellen in unmittelbarer örtlicher Nähe befinden (z.B. Straßenbahnstrecken auf Straßen, die in den Zuständigkeitsbereich der Länder fallen) wünschenswert und zweckmäßig.

Eine Verpflichtung zu einer solchen Kooperation zwischen Bund und Land kann aber mangels kompetenzrechtlicher Zuständigkeit in diesem Bundesgesetz nicht vorgesehen werden.

Für die Ausarbeitung der Aktionspläne für die Ballungsräume wird insgesamt die Zusammenarbeit (Art. 22 B-VG) der betroffenen Bundesministerien und zuständigen Landeshauptmänner zweckmäßig sein.

Zu den §§ 8 und 9:

Die SUP-Richtlinie ist durch entsprechende Umsetzungsmaßnahmen dann national anwendbar zu machen, wenn die in Art. 2 und 3 der SUP-Richtlinie angeführten Kriterien erfüllt sind. Dabei ist nicht darauf abzustellen, ob ein konkretes Projekt geplant wird, sondern darauf, ob ein „Rahmen“ für ein Projekt mit eventuellen Umweltauswirkungen gesetzt wird.

Aktionspläne können dann einer strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen sein, wenn sie einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen (vgl. Art. 3 Abs. 2 lit. a SUP-Richtlinie), wenn sie voraussichtlich Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete haben (vgl. Art. 3 Abs. 2 lit. b SUP-Richtlinie) oder einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird (vgl. Art. 3 Abs. 4 SUP-Richtlinie). Soweit ein Aktionsplan nur Informationspflichten oder „Monitoring“-Instrumente enthält, ist eine SUP-Pflicht nicht gegeben. Bei strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten ist ebenso keine SUP-Pflicht in Betracht zu ziehen.

Projekte nach § 8 Abs.1 Z 3 schließen Projekttypen ein, die nicht im Anhang des UVP-G 2000 angeführt sind und anderen Sektoren als jenen in Art. 3 Abs. 2 lit. a SUP-Richtlinie zugeordnet werden können. „Rahmen setzen“ kann als Festlegung von Voraussetzungen oder Bedingungen für Projekte verstanden werden und zwar in Bezug auf Standort, Art, Größe und Betriebsbedingungen. Der Begriff Projekt ist im Sinne des Projektbegriffs gemäß der UVP-Richtlinie auszulegen. Bezüglich der Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen sind die Kriterien des Anhangs 7 Teil 1 des AWG 2002 sinngemäß anzuwenden. Zur Anwendung dieser Erheblichkeitskriterien liegen konkrete Arbeitsmaterialien in Form von Checklisten vor, die vom Planersteller direkt angewandt werden können (BMLFUW (Hrsg.), Die Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen. Vorgehen und Kriterien für das Screening bei Strategischen Umweltprüfungen (2003)). Dieses Screening umfasst eine kurze Vorprüfung mit so genannten „Irrelevanzkriterien“, die es ermöglicht rasch festzustellen, ob eine SUP erforderlich ist.

Ob eine strategische Umweltprüfung hinsichtlich eines Aktionsplanes erforderlich ist, ist im Einzelfall zu prüfen.

Ist ein Aktionsplan einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen, so hat diese im Sinne der Verwaltungsökonomie im Rahmen seiner Ausarbeitung zu erfolgen. Dabei haben die Anforderungen, die sich aus der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und der SUP-Richtlinie ergeben, kumulativ vorzuliegen.

Da Aktionspläne unter Umständen einen – wenn auch sehr allgemeinen und rechtlich nicht bindenden - Rahmen zu bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung bzw. Aufrechterhaltung ruhiger Zonen zum Gegenstand haben könnten, der gleichzeitig auch als Rahmen für Projekte mit Umweltauswirkungen betrachtet werden könnte, kann in Einzelfällen damit auch die Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung für diesen „Planungsrahmen“ aus der SUP-Richtlinie abgeleitet werden. Für diese Fälle ist vorgesehen, die entsprechenden Verfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit, Anhörung der Umweltstellen gemäß § 3 Abs. 17 und bei möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen unter Einbindung der Behörden der möglicherweise betroffenen Nachbarstaaten, durchzuführen.

Damit wird den Vorgaben der SUP-Richtlinie in Bezug auf die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung und die frühzeitige Einbindung von Umweltstellen (Umweltbehörden) zur Integration von Umweltaspekten und entsprechenden Planinhalten in Rahmenplanungen Rechnung getragen.

Zu § 10:

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht in Artikel 9 vor, dass die Öffentlichkeit über die strategischen Umgebungslärmkarten und die Aktionspläne informiert werden muss, dass dabei die verfügbaren Informationstechnologien zu nutzen sind und dass die Information deutlich, verständlich und (leicht) zugänglich sein muss. Die wichtigsten Punkte der strategischen Umgebungslärmkarten und Aktionspläne sollten zusammengefasst dargestellt werden.

Um diesen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben nachzukommen, verpflichtet § 10 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die – zuvor von den jeweils zuständigen Ressorts an ihn übermittelten – Daten, Karten, Pläne und sonstigen Informationen entsprechend aufzubereiten, mit Zusammenfassungen und eventuell notwendigen Erklärungen zu versehen, bereitzuhalten und nach Möglichkeit (auf Anfrage) elektronisch zu verteilen.

Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann sich – so wie auch die anderen Bundesminister – zur Erfüllung seiner Aufgaben nach diesem Bundesgesetz der Umweltbundesamt GmbH bedienen. Auch andere Behörden – soweit zuständig – können die Umweltbundesamt GmbH mit der Durchführung von Aufgaben betrauen. Aufgrund der fachlichen Expertise und der technischen Ausstattung der Umweltbundesamt GmbH erscheint ihre Heranziehung auch mit Blick auf die Effizienz und Kostenersparnis grundsätzlich zweckmäßig.

Die Regelung in § 10 Abs. 7 bedeutet aber nicht, dass die Umweltbundesamt GmbH gegebenenfalls die Leistungen für die Erstellung der Strategischen Umgebungslärmkarten und Aktionspläne selbst operativ erledigen muss. Die Umweltbundesamt GmbH kann sich unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit Dritter bedienen.

Zusätzlich ist in § 10 vorgesehen, dass alle für Bereiche des Bundes-Umgebungslärms zuständigen Ressorts die in ihren jeweiligen Aufgabenbereichen auszuarbeitenden Aktionspläne im Entwurfstadium samt den zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten öffentlich auflegen und zugänglich machen, Stellungnahmen dazu entgegennehmen und zusammenfassend würdigen (diese Verpflichtungen stehen gegebenenfalls auch im Zusammenhang mit der strategischen Umweltprüfung).

Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft teilt die in den österreichischen Verwaltungsvorschriften festgelegten Werte für Lärmimmissionen in Bezug auf Straßen-, Eisenbahn- oder zivilen Flugverkehr sowie Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten – „Grenzwerte“ (vgl. die Begriffsdefinition in § 3 Abs. 15) – die Festlegungen der jeweils zuständigen Bundesminister gemäß § 5 sowie die strategischen Umgebungslärmkarten und Aktionspläne der Europäischen Kommission bis zu den in der Umgebungslärmrichtlinie jeweils vorgesehenen Zeitpunkten mit und erfüllt somit die Verpflichtungen zur umgebungslärmbezogenen Information der Europäischen Kommission, die in Art. 4 Abs. 2, Art. 5 Abs. 4, Art. 7 und 8 der Umgebungslärmrichtlinie festgelegt sind.

Zu § 11:

§ 11 sieht eine ausdrückliche Verordnungsermächtigung zu – insbesondere in technischer Hinsicht zu treffenden – näheren Ausführungen und Festlegungen hinsichtlich des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes vor. Den Handlungsspielraum für eine derartige Verordnung grenzen einerseits die Schutzziele des gegenständlichen Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (insbesondere die Vermeidung von Umgebungslärmbelastigungen und Verhinderung von die Gesundheit beeinträchtigenden Umgebungslärmbelastigungen), andererseits die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen, zu deren Umsetzung das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz dient – insbesondere die detaillierten (insbesondere technischen) Festlegungen, die in den Anhängen der Umgebungslärmrichtlinie enthalten sind – ein. Zudem sichert eine Einvernehmensregelung mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit eine einheitliche und koordinierte Bundesumsetzung insbesondere auch der Anhänge der Umgebungslärmrichtlinie.

Als wesentliche Verordnungsinhalte werden Festlegungen (entsprechend den Anhängen der Richtlinie) hinsichtlich der Lärmindizes und deren Bewertungsmethoden, der Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen, der Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen Umgebungslärmkarten und von Aktionsplänen sowie der jeweils damit in Zusammenhang stehenden Mindestinformationen, der Ballungsräume sowie deren kartographischen Beschreibungen und der elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Umgebungslärmkarten, Aktionspläne und Berichte zu treffen sein. Die technischen Spezifikationen für in die Zuständigkeit des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit fallende IPPC-Anlagen werden dabei in der Verordnung entsprechend den Vorgaben des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit geregelt werden.

Besondere Bedeutung dabei hat die zu treffende Festlegung von Schwellenwerten als Kriterium für die Maßnahmenfestlegung im Zuge der Aktionsplanung.

Gegenwärtig bestehen keine europaweit anerkannten Definitionen für Dosis-Wirkungs-Relationen. Eine Berücksichtigung der europaweit einheitlichen Dosis-Wirkungs-Relationen samt der sich daraus ergebenden Folgen wird ab dem Zeitpunkt erfolgen, ab dem europaweit anerkannte Definitionen von Dosis-Wirkungs-Relationen von der Europäischen Kommission in Ergänzung des Anhangs III der Richtlinie bekannt gegeben und von den Mitgliedstaaten angenommen werden.

Auf Grund der Verordnungsermächtigung in § 11 Abs. 3 werden die Schwellenwerte, ab deren Überschreitung Maßnahmen in Aktionsplänen in Erwägung zu ziehen oder vorzusehen sind, verordnet werden.

Weiters werden die technischen Grundlagen zur Erstellung der strategischen Umgebungslärmkarten und Aktionspläne sowie die Struktur und die Inhalte der an die Europäische Kommission zu übermittelnden Berichte entsprechend den Anhängen der Umgebungslärmrichtlinie in die Verordnung aufgenommen werden.

Die gemäß § 11 zu erlassenden Durchführungsvorschriften werden insbesondere Folgendes zu regeln haben:

1) Lärmindizes (Umsetzung des Anhangs I der Umgebungslärmrichtlinie)

Der Tag entspricht einem Zeitraum von 12 Stunden, der Abend einem Zeitraum von 4 Stunden und die Nacht einem Zeitraum von 8 Stunden; die Mitgliedstaaten können den Abend um eine oder zwei Stunden kürzen und den Tag und/oder den Nachtzeitraum entsprechend verlängern, sofern dies für sämtliche Lärmquellen einheitlich geregelt ist und sie der Kommission Informationen über jede systematische Abweichung von der Standardoption übermitteln;

Folgende Zeitabschnittsregelung wird auf Wunsch der Länder (Festlegung der Verbindungsstelle der Länder) übernommen:

Tag:	6:00 bis 19:00
Abend:	19:00 bis 22:00
Nacht:	22:00 bis 6:00

Der Beginn der Abendzeit um 19.00 entspricht der Standardzeit der Umgebungslärmrichtlinie. Der Nachtzeitraum entspricht den bestehenden österreichischen Regelungen.

Weiters sind die Gleichung für L_{den} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) entsprechend den Tageszeitabschnitten zu definieren, für alle Lärmquellen die Korrektur für die Meteorologie und die Höhe des zu bewertenden Immissionsortes mit 4 m über Boden festzulegen.

2) Bewertungsmethoden für Lärmindizes (Umsetzung des Anhangs II der Umgebungslärmrichtlinie)

Anhang II der Umgebungslärmrichtlinie legt u.a. die empfohlenen vorläufigen Berechnungsmethoden fest: Den Mitgliedstaaten, die bisher keine einzelstaatlichen Berechnungsmethoden festgelegt haben oder eine andere Berechnungsmethode einführen möchten, werden Interimsmethoden empfohlen.

Die Richtlinie ermöglicht Mitgliedstaaten wie Österreich, die über entsprechend vergleichbare Methoden verfügen, diese bis zum Inkrafttreten allfälliger harmonisierter Berechnungsmethoden weiter zu verwenden.

Das Beibehalten der österreichischen Berechnungsmethoden bis zum Inkrafttreten allfälliger harmonisierter europäischer Berechnungsmethoden ist ein großer Kostenvorteil und bedeutet, dass bereits bestehende Schalluntersuchungen in Österreich, seien es für Schienenstreckensanierungen, Fensterförderprogramme oder städtische Schallimmissionspläne weitgehend weiter verwendet werden können bzw. in der grundsätzlichen Anlage der Untersuchungen kein Eingriff für die Übergangszeit notwendig ist, sofern die Emissionsdaten aktuell sind oder aktualisierbar sind.

3) Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen (Umsetzung des Anhangs III der Umgebungslärmrichtlinie)

In Artikel 8 der Umgebungslärmrichtlinie ist festgelegt, dass die Maßnahmen der Aktionspläne insbesondere auf Prioritäten eingehen sollen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder anderer von den Mitgliedsstaaten festgelegten Kriterien ergeben.

Gegenwärtig bestehen keine europaweiten Definitionen für Dosis-Wirkungs-Relationen. Eine Berücksichtigung einer europaweit einheitlichen Dosis-Wirkungs-Relationen samt der sich daraus ergebenden Folgen wird ab dem Zeitpunkt erfolgen, ab dem europaweit anerkannte Definitionen von Dosis-

Wirkungs-Relationen von der Europäischen Kommission in Ergänzung des Anhangs III der Richtlinie bekannt gegeben und von den Mitgliedsstaaten angenommen werden.

Da auf Grund der unterschiedlichen Geräuschcharakteristiken jedenfalls von unterschiedlichen Belästigungsreaktionen des Lärms der verschiedenen Verkehrsträger und der IPPC-Anlagen auszugehen ist und ein einheitlicher Schwellenwert für alle Geräusche insbesondere auf Grund der Auslösepegel in den existierenden Lärminderungsprogrammen an Straßen- und Schienenstrecken nicht möglich ist, werden für die verschiedenen Lärmarten in der Verordnung nach § 11 je nach Lärmquelle differenzierte Schwellenwerte für L_{den} bzw. L_{night} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm und für Lärm von Gebieten für industrielle Tätigkeiten als Grundlage für die Aktionsplanung voraussichtlich nachfolgende Schwellenwerte festgelegt werden:

- Als Schwellenwert für die Aktionsplanung gilt für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen grundsätzlich ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB. Auf Grund der speziellen Geräuschcharakteristik und der damit unterschiedlichen Dosis-Wirkungs-Relation werden für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm generell vom Schwellenwert 5 dB abgezogen und bei der Beurteilung von Schienenverkehrslärm sind generell zum Schwellenwert 5 dB zu addieren. Für Flughäfen gilt als Schwellenwert grundsätzlich ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB, für nach dem In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes neue Flughäfen gilt jedoch als Schwellenwert ein L_{den} von 60 dB und ein L_{night} von 50 dB.

- Als Schwellenwert für Aktionsplanung gilt für die Beurteilung von Industrie Geräuschen ein L_{den} von 55 dB und ein L_{night} von 50 dB.

4) Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen Umgebungslärmkarten und von Aktionsplänen sowie der jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen (Umsetzung der Anhänge IV, V und VI der Umgebungslärmrichtlinie)

Es sind entsprechend Anhang IV der Umgebungslärmrichtlinie die Mindestanforderungen für Strategische Umgebungslärmkarten zu definieren.

Es sind entsprechend Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie die Mindestanforderungen für Aktionspläne zu definieren.

Es sind entsprechend Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie die Mindestinformationen und Struktur für den Bericht zu den Strategischen Umgebungslärmkarten zu definieren. Die Berichte gemäß Anhang VI der jeweils zuständigen Behörden sind die Basis des seitens des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 7 Abs. 8 Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz zu erstellenden, von der Umgebungslärmrichtlinie geforderten, nationalen Berichtes.

5) Ausweisung der Ballungsräume sowie deren kartographische Beschreibung

Gemäß Art. 3 lit. k der Umgebungslärmrichtlinie werden Ballungsräume wie folgt definiert:

„Ballungsraum“ bezeichnet einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebietes mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter bezeichnet.

Gemäß § 3 Abs. 4 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes wird diese Definition weiter konkretisiert und als Ballungsraum ein tatsächlich zusammenhängendes bestimmtes Gebiet mit städtischen Charakter und einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1000 und mehr Einwohner pro Quadratkilometer Gemeindegebiet oder eines Gemeindegebietsteiles und einer insgesamt jedenfalls 100.000 Einwohner übersteigenden Einwohnerzahl festgelegt. Diese Definition umfasst inhaltlich dem von den Ländern (Landesumweltreferentenkonferenz 2004) gewünschten Wert der Bevölkerungsdichte 1000 Einwohner und die Bezugsgröße Gemeindegebiet. Ergänzend wird durch den Zusatz der Bezugsgröße „Gemeindegebietsteil“ in der Definition die Möglichkeit geschaffen, ortsspezifische Festlegungen zu treffen, um aus Gründen der Kosteneffizienz überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen bzw. Zonen ohne städtischen Charakter auszuklammern.

Um die Umsetzung der Richtlinie für den Bundesbereich sicherzustellen, ist es erforderlich, allenfalls noch ehe von den Ländern Ballungsräume beschrieben werden, in einer gemäß § 11 zu erlassenden Durchführungsverordnung die erfassten Ballungsräume durch Ausweisung der Gemeinden festzulegen, da die Behandlung von Lärmquellen innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen im Hinblick auf die Erstellung der Umgebungslärmkarten und Aktionspläne unterschiedlich erfolgt und insbesondere der Kreis der erfassten Anlagen sonst nicht festgestellt werden könnte. Die Definition der Ballungsräume wurde inhaltlich an die Wünsche der Länder angepasst. Es ist aber vorgesehen, dass – sobald die detaillierten Definitionen der Bundesländer vorliegen und wenn es Abweichungen geben sollte – die Verordnung im Punkt Ballungsräume erforderlichenfalls durch Novellierung angepasst werden kann.

6) Elektronische Datenformate für die Übermittlung der strategischen Umgebungslärmkarten, Aktionspläne und Berichte

Zur Zusammenführung und Veröffentlichung aller Materialien werden unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit weitere Vorgaben festgelegt werden.

Zu § 12:

Die Zuordnung der Vollzugszuständigkeiten in § 12 folgt der geltenden Aufgabenverteilung innerhalb des Bundes gemäß dem Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. 76/1986 (WV) – BMG –, sowie denjenigen Materiengesetzen, die für die erfassten Umgebungslärmverursacher einschlägig sind (Bundestrassengesetz, Eisenbahngesetz 1957, Luftfahrtgesetz, GewO 1994, MinroG, EG-K, AWG 2002) und sieht zusätzlich eine Koordinationsaufgabe für den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Sinne der Aufgabe der allgemeinen Umweltschutzkoordination gemäß dem BMG vor. Zur Vollziehung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes sollen daher – jeder für seinen Aufgabenbereich – der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit und der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zuständig sein.

Zu den §§ 13 und 14:

§§ 13 und 14 enthalten die üblichen Schlussbestimmungen:

Verweise des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz auf andere Bundesgesetze erfolgen, weil damit gegenüber der inhaltlichen Wiedergabe der Rechtsvorschrift eine wesentliche Vereinfachung erzielt werden kann, wobei die Verständlichkeit nicht beeinträchtigt wird. Sie sind dynamische Verweise auf die jeweils geltende Fassung des verwiesenen Bundesgesetzes.

Die Umgebungslärmrichtlinie enthält eine Schlussbestimmung, wonach die Mitgliedstaaten gehalten sind, wenn sie die umsetzenden Vorschriften erlassen, in den Vorschriften selbst beziehungsweise durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die umzusetzende Richtlinie Bezug zu nehmen. Diesem Erfordernis wird durch den aufgenommenen Umsetzungshinweis Rechnung getragen.

Sofern nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist, treten gemäß Art. 49 B-VG und § 11 des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 2004 (BGBl. I Nr. 100/2003) Verlautbarungen im Bundesgesetzblatt mit verbindlichem Inhalt, soweit darin oder gesetzlich nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist, mit Ablauf des Tages der Freigabe zur Abfrage in Kraft. Da im Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz keine Rechtspflichten für Normunterworfenen, sondern bloß staatliche Planungsaufgaben festgelegt werden, und die Umgebungslärmrichtlinie eine nationale Umsetzung bereits bis zum 18. Juli 2004 gefordert hätte, scheint die Normierung einer Legisvakanz weder zweckmäßig noch notwendig.