



ES DARF EIN BISSCHEN VERBINDLICHER SEIN
ÜBERLEGUNGEN UND WÜNSCHE FÜR DIE KÜNFTIGE RECHTSENTWICKLUNG IM VERKEHRSLÄRMSCHUTZ

MAG WERNER HOCHREITER | 21.3.2018

INHALTSVERZEICHNIS

Ausgewogene Lösungen für steigenden Mobilitätsbedarf und mehr Umweltgerechtigkeit

Eckpunkte für eine Lärmschutzpolitik

Am Weg zu einem modernen Verkehrslärmschutzrecht?

Der Werdegang der „besonderen Immissionsschutzvorschriften“ gem UVP-G

Kritischer Kommentar I

Ergebnisoffene Evaluation der Mindeststandard-Entscheidungspraxis nötig

Dabei ist das Problem noch größer als in den Aktionsplänen ausgewiesen ... Gesamtlärm

Und die Probleme werden sich in Zukunft eher verstärken – was aus den Megatrends folgt

Am Weg zu einem modernen Verkehrslärmschutzrecht? II

Haben wir genügend klare Vorschriften zu Raumordnung und Bestandsanierung?

Bestandsanierung in Österreich? - Kritischer Kommentar II

Zudem braucht es eine Evaluation der Lärmschutzfensterförderung ...

.. und ein hot-Spot- Sanierungsprogramm

Fazit – einige Wünsche für konkrete nächste Schritte

WORUM GEHT ES?

AUSGEWOGENE LÖSUNGEN FÜR STEIGENDEN MOBILITÄTSBEDARF UND FÜR MEHR UMWELTGERECHTIGKEIT

The screenshot shows the top navigation bar of the ZEIT ONLINE website with links for ABO, SHOP, AKADEMIE, JOBS, MEHR, E-PAPER, AUDIO, APPS, ARCHIV, and ANMELDEN. The main header features the ZEIT ONLINE logo and a search bar. Below the header, a navigation menu lists categories like Politik, Gesellschaft, Wirtschaft, Kultur, Wissen, Digital, Campus, Arbeit, Entdecken, Sport, ZEITmagazin, and Mobilität. The main content area displays an article titled 'Sauberes Wasser darf kein Privileg der Reichen sein' by Petra Pinzler, with a sub-header 'Fünf vor acht / Umweltschutz'. A small portrait of Petra Pinzler is visible on the right side of the article header. Below the article title, there is a short introductory paragraph and a date: '25. Januar 2018, 7:26 Uhr / 227 Kommentare'.

Arme Kinder spielen seltener im Grünen als reiche, atmen also mehr Schadstoffe ein. Arme Männer sterben durchschnittlich zehn Jahre früher als reiche. Arme Familien leiden stärker unter Lärm, weil sie häufiger an viel befahrenen, lauten Straßen wohnen. Diese Liste ließe sich noch verlängern, doch die Unterschiede haben immer den einen gleichen Grund: Wer wenig besitzt, kann sich seltener eine saubere Umwelt und damit ein gesundes Leben leisten.

Machen wir - Politik, Gebietskörperschaften, Gesetz und Vollzugspraxis - im Lärmschutz in Österreich wirklich einen so uneingeschränkt „guten Job“?

Darf es wirklich sein, dass in den Lärm gewidmet wird und dann Baubewilligungen erteilt werden?

Ist es okay, das bei neuen Infrastruktur-Projekten die Flächenwidmung als ausgedrücktes Ruhe-Erwartungslevel keine besondere Rolle spielt und dass Verkehrszunahmen über den Grenzwert folgenlos bleiben können ?

Passt die Abstimmung zwischen den Gebietskörperschaften?

Passt die Abstimmung zwischen den Behörden und den ausgelagerten öffentlichen Unternehmen?

ECKPUNKTE FÜR EINE LÄRMSCHUTZPOLITIK

BESCHLUSS DER 149. HAUPTVERSAMMLUNG DER BAK VOM 23.11.2011 - EINSTIMMIG:
TRANSPARENZ, KLARE PRIORITÄTEN UND VERBINDLICHKEIT BEIM VERKEHRSLÄRMSCHUTZ

„Die Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer fordert die Bundesregierung auf, ehebaldigst Maßnahmen für eine wirksamere Bekämpfung des Verkehrslärms zu ergreifen. Dazu braucht es eine Überarbeitung des Bundes-Umgebungslärmgesetzes, ein neues Bundes-Verkehrslärmschutzgesetz sowie verbindliche Regeln in der Koordination von Landesraumordnung und der Bundesverkehrswegeplanung.“

Eine wohlstandsorientierte Lärminderungs- und Lärmvorsorgepolitik erfordert konkret einen am Vorsorge- und Verursacherprinzip orientierten Rechtsrahmen mit bundeseinheitlich verpflichtenden, zeitgemäßen, am Gesundheitsschutz orientierten Grenzwerten. Weiteres zeichnet sie aus:

- Infrastrukturbetreiber sanieren zügig den Bestand und sind auch im Betrieb zur laufenden Lärminderung (Lärminderungsmanagement) verpflichtet.
- Die Bund-Länder-Zusammenarbeit bei Raumordnung und Verkehrsplanungen ist gesetzlich verankert. Die Länder sind für Lärminderungsplanung zuständig und wenden fortschrittliche Lärminderungsplanungsverfahren an.

- Aktionspläne benennen die Problemzonen in denen viele Menschen mit einem besonders hohen Lärmpegel leben müssen, enthalten wirksame und konkrete Lärmschutz-Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre und legen offen, wie viele Menschen entlastet werden sollen. Die Prioritätensetzung ist transparent. Oberste Priorität haben Maßnahmen, wo es besonders laut ist bzw die möglichst vielen lärmgeplagten AnwohnerInnen helfen.
- Bevölkerung und Fachöffentlichkeit wirken bei der Aktionsplanung effektiv mit. Fensterförderungen sind kundenfreundlich und niederschwellig ausgestaltet. Besser noch ist eine Pflicht zum Einbau. Auch Grundstückseinlösen werden bei besonderen Lärmlagen als ultima ratio angeboten. Individualrechte sind einklagbar.



AM WEG ZU EINEM MODERNEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZRECHT?

WERDEGANG UND KRITIK
DER BESONDEREN IMMISSIONSSCHUTZVORSCHRIFTEN GEMÄß UVP-G



ÖSTERREICH

WERDEGANG DER BESONDEREN IMMISSIONSSCHUTZVORSCHRIFTEN - I

- **Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV (BGBl. Nr. 415/1993)**
- **UVP-G-Novelle vom Dezember 1996 (BGBl. Nr. 773/1996)**

Initiativantrag (311/A - dh keine Begutachtung) bringt konkret als § 17 Abs 2a die bekannte Flankierung, wonach „*die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen*“ sei.
- **Sommer 2006 – Novelle von Luftfahrtgesetz und UVP-G (BGBl. I Nr. 149/2006)**

Per Abänderungsantrag eines Initiativantrages (AA-242 XXII GP – dh keine Begutachtung) werden nach gleichem Muster die gesetzlichen Grundlagen für die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) geschaffen; Schutzfiktion in § 145a LFG verfassungsrechtlich bedenklich.
- **VfGH 13. Dezember 2007, V 87/06 Koralm**

Die Grenzwerte der SchIV stellen sohin den im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit eines Projektes jedenfalls einzuhaltenden Mindeststandard dar.

Ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist nicht im Verfahren der Trassenverordnung, sondern im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu entscheiden.
- **2009 – erstmals werden Lärmkarten und Aktionspläne gemäß EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (END) vorgelegt**

WERDEGANG DER BESONDEREN IMMISSIONSSCHUTZVORSCHRIFTEN - II

■ August 2012 - UVP-G-Novelle (BGBl I 77/2012)

Bloß 5-tägige Begutachtungsfrist; schafft heute gültigen Anwendungsbereich der besonderen Immissionsschutzvorschriften (und des Entlastungsprivilegs) für alle Straßen, Schienenwege und Flughäfen; außerdem sollen künftig so nicht nur „die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c“ sondern auch „die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a“ zu beurteilen sein; die EB begründeten das mit Vereinheitlichung und Vollzugserfahrungen; seltsam die Begründung, warum die Beschränkung auf den Belästigungsschutz fallen soll: *„Die Beschränkung dieser Regelung auf den Belästigungsschutz wird aufgegeben, da es sich als nicht sinnvoll erwiesen hat, es den Nachbarn zuzumuten, sich zum Schutz vor unzumutbarer Belästigung im Haus aufzuhalten, zum Schutz vor Gesundheitsschäden jedoch unbegrenzten Freiraumschutz zu gewähren.“*

■ VwGH 22.10.2012, 2010/03/0014 (Mittlern)

Bei den Grenzwerten der SchIV 1993 handelt es sich um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. [...] Wenn der medizinische Sachverständige im UVP-Verfahren in bestimmten Fällen lärmschutztechnische Maßnahmen für notwendig erachtete, die für das gegenständliche Projekt einen unter den Grenzwerten der SchIV 1993 liegenden Lärmschutz bewirken, und diese Maßnahmen als "zwingend" bezeichnete, so kann diesen Ergebnissen der UVP nicht allein damit begegnet werden, dass auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der SchIV 1993 hingewiesen wird, würde dadurch das vorangegangene UVP-Verfahren doch seinen Zweck verfehlen.

WERDEGANG DER BESONDEREN IMMISSIONSSCHUTZVORSCHRIFTEN - III

- **November 2012 - LuLärmIV (BGBl. II Nr. 364/2012) in Kraft getreten**
- **LFG Novelle BGBl. I Nr. 108/2013 - Austro Control hat bei der Pistennutzung auf eine „möglichst geringe Immissionsbelastung“ Bedacht zu nehmen**
- **Juli 2013 - die Lärmkarten und Aktionspläne für die Periode 2013 bis 2018 gem END werden zur Stellungnahme veröffentlicht**
- **Oktober 2013 - VfGH lässt die in Prüfung gezogene SchIV bis auf Kleinigkeiten unbehelligt** (V 30/2013-16, V 31/2013-14 vom 02.10.2013); in den Anlassverfahren (B 327/2012-19, B 373/2012-13 vom 02.10.2013) hat der VfGH festgehalten, dass er keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G bzw. gegen die SchIV, insb den Schienenbonus hegt; dies erging aber noch zur alten Rechtslage, denn: *„zu einer Gesundheitsgefährdung darf es nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G in keinem Fall kommen“*, so der VfGH. Und: *„Soweit die Unbestimmtheit der Bestimmung des § 19 Abs. 4 EisbG behauptet wird, ist auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zum – einer Auslegung zugänglichen – Begriff des Standes der Technik zu verweisen (zB VfSlg. 17.560/2005).“*

WERDEGANG DER BESONDEREN IMMISSIONSSCHUTZVORSCHRIFTEN - IV

- **September 2014 - Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) BGBl. II Nr. 215/2014 erlassen**
- **Dezember 2014 - Bescheid zur A26 Westring ergeht**

Behörde belehrt die Sachverständigen darüber, „dass es sich gemäß der Rechtsprechung des VfGH zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV (V87/06, Koralmbahn) bei den Grenzwerten einer Immissionsschutz-VO um Mindeststandards handelt ...

Bei der Beurteilung anhand der Vorgaben der BStLärmIV ergibt sich überwiegend, „*dass die Beurteilung in den TGA Lärm und Humanmedizin von 2013 aufgrund der speziellen Situation des Projektes (Stadtgebiet) strenger ist, als die Vorgaben der Verordnung ...*“; diese bleiben aufrecht!

Bescheid enthält auch Umsetzungsfiktion zu den objektseitigen Maßnahmen, die zu diesem Zeitpunkt wohl keine gesetzliche Deckung hat: „*Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden, ...*“
- **September 2015 - VwGH zur Hochleistungsstrecke Nr 221 Linz Hbf bis Summerau**

Die belangte Behörde macht unter Bezugnahme auf die SchIV geltend, dass „*die geltende Rechtslage eine Berücksichtigung bzw den Schutz vor Spitzenpegeln nicht vorsehe*“, dringt aber damit nicht durch, weil noch die alte Rechtslage vor der UVP-G-Novelle 2012 anzuwenden ist

WERDEGANG DER BESONDEREN IMMISSIONSSCHUTZVORSCHRIFTEN - V

- **Dezember 2015 - die Europäische Kommission eröffnet die Konsultation zur END**
Die AK hält in ihrem Positionspapier fest, dass es in Österreich an einer effektiven Umsetzung der END mangelt, was letztlich auch damit zusammenhängt, dass die END keine relevanten und in letzter Konsequenz überprüfbaren Zielsetzungen vorgibt. Die END müsse daher um ergänzt werden.
- **Dezember 2016 - Novelle zum BStG beschlossen (BGBl I Nr. 5/2017)**
Die AK hat verfassungsrechtliche Bedenken gegen die geplante Schutzfiktion geäußert und ein Gutachten vorgelegt; § 7a Abs 7 BStG bestimmt: „*Wird bei objektseitigen Maßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer verweigert, so ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt.*“
Satz 2 in § 7 Abs 3 BStG, der bisher festlegt, dass „*für die Beurteilung von Beeinträchtigungen .. die Widmung ..*“ heranzuziehen ist, wird ersatzlos gestrichen.
- **Dezember 2016/März 2017 – die Europäische Kommission veröffentlicht den Bericht zum REFIT-Prozess zur END sowie die Ergebnisse der Konsultation und im März 2017 den zweiten Umsetzungsbericht zur END**
- **Februar 2017 - das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) lehnt den Antrag des Flughafens Wien auf Genehmigung einer dritten Piste ab und begründet dies ua mit dem Klimaschutz und dem Bodenverbrauch**

WERDEGANG DER BESONDEREN IMMISSIONSSCHUTZVORSCHRIFTEN - VI

- **März 2017 - VfGH folgt den Bedenken des BVwG gegen § 6 BStLärmIV nicht**
Den Bedenken hält der VfGH entgegen, dass sich die VO im Rahmen des vom Gesetzgeber eingeräumten Spielraumes halte; er bekräftigt aber die Ansicht, dass die BStLärmIV bloß Mindeststandards festlege: „.... *Diese Grenzwerte stellen Mindeststandards dar; ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist im Genehmigungsverfahren zu entscheiden (vgl. VfSlg. 18.322/2007).*“
- **Mit 16. Mai 2017 ist die Frist zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU vom 16. April 2014 abgelaufen.** Der ursprüngliche Plan, diese im Rahmen des Verwaltungsreformgesetzes 2017 mitzunehmen, wurde wieder verworfen. Die Richtlinie will ua Interessenskonflikte durch eine ausreichende Funktionstrennung zwischen der zuständigen Behörde und dem Projektträger verhindern.
- **Ende Juni - der VfGH behebt sowohl im Tempo, als auch inhaltlich überraschend die Dritte-Piste-Entscheidung des BVwG wegen grober Verkennung der Rechtslage, das nun neuerlich zu entscheiden hat .** Bloß in einem Nebensatz tritt der VfGH allfälligen – schon vom BVwG geäußerten - Bedenken entgegen, dass § 71 Abs 1 lit d LFG nicht dem Legalitätsprinzip entsprechen könnte. Der VfGH geht von der „*verfassungsrechtlichen Unbedenklichkeit der angewendeten Rechtsvorschriften*“ aus.

KRITISCHER KOMMENTAR - I

- **Der Weg, Lärmschutzanforderungen für Verkehrsinfrastrukturprojekte in einer generell verbindlichen Form zu regeln – und nicht bloß per interner Dienstanweisung -, ist grundsätzlich richtig und entspricht Empfehlungen des Rechnungshofes seit 1972**
- **ABER: Die maßgebliche Bundesgesetze (§ 19 EisenbahnG, § 7 u 7a BStG, § 145a LFG) lassen kein inhaltlich determiniertes Schutzniveau erkennen. Zudem sind die „formalrechtlichen Einfallstore ins UVP-G“ – das sind § 17 Abs 3 bzw § 24f Abs 2 UVP-G idGF – anlassgesetzgebungsartig ohne ernsthafte Diskussion gekommen.**
- **Die lärmbezogenen Vorschriften des Schweizer Umweltschutzgesetzes (USG) zeigen dagegen schon auf der gesetzlichen Ebene ein durchgehend am Vorsorgegrundsatz und Immissionsminimierungsgebot orientiertes, wohlabgestimmtes Konzept (Art 1 USG), das auch schon die Feinabstimmung mit der Raumordnung enthält**
- **Die auf der Basis des USG erlassene Lärmschutzverordnung (LSV) enthält dazu noch weitere Klarlegungen sowie das nach Empfindlichkeitsstufen differenzierte System der Belastungsgrenzwerte je Verkehrsträger (Planungsrichtwert – Immissionsgrenzwert - Alarmwert).**
- **Spezialvorschriften gibt es noch für Lärmsanierung der Eisenbahnen.**

EXKURS: SCHWEIZER VERKEHRSLÄRMSCHUTZRECHT

DIE GRUNDLAGEN FÜR LÄRMSCHUTZ IM UMWELTSCHUTZGESETZ (USG)

Die lärmbezogenen Vorschriften des Umweltschutzgesetzes (USG) zeigen ein durchgehend am **Vorsorgegrundsatz** und am **Immissionsminimierungsgebot** orientiertes Konzept (Art 1 USG). Das Regelungssystem wirkt wohlabgestimmt und enthält schon in vielen Facetten die **Feinabstimmung mit der Raumordnung**, was es in Ö so nicht gibt.

Art 15 USG bestimmt: „Die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Erschütterungen sind so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder der Erfahrung Immissionen unterhalb dieser Werte die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören“.

Einschlägig sind weiters Art 2 USG (Verursacherprinzip), Art 4 und 64, 65 (bundeseinheitliche Standards), Art 8 USG (~ erfasst Problematik des Lärms aus mehreren Quellen), Art 11 (Primat der Lärmbekämpfung an der Quelle), Art 13 USG (Anforderungen an Immissionsgrenzwerte), Art 16 ff USG (Sanierungspflichten), Art. 19 USG (Alarmwerte für Sanierungen), Art 20 und 21 USG (Schallschutz bei bestehenden bzw neuen Gebäuden), Art 22 bis 24 USG (Baubewilligung in lärmbelasteten Gebieten, Planungswerte, Anforderungen an Bauzonen).

Art 25 USG regelt die Errichtung von ortsfesten Anlagen, zu denen auch Verkehrsanlagen gehören:

„(1) Ortsfeste Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten; die Bewilligungsbehörde kann eine Lärmprognose verlangen.

(2) Besteht ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismäßigen Belastung für das Projekt führen, so können Erleichterungen gewährt werden. Dabei dürfen jedoch unter Vorbehalt von Absatz 3 die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

(3) Können bei der Errichtung von Straßen, Flughäfen, Eisenbahnanlagen oder anderen öffentlichen oder konzessionierten ortsfesten Anlagen durch Maßnahmen bei der Quelle die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, müssen auf Kosten des Eigentümers der Anlage die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Maßnahmen geschützt werden.“

EXKURS: SCHWEIZER VERKEHRSLÄRMSCHUTZRECHT II

DIE GRUNDLAGEN IN DER LÄRMSCHUTZVERORDNUNG (LSV)

Die auf der Basis des USG erlassene **Lärmschutzverordnung (LSV)** enthält dazu noch weitere interessante Klarlegungen sowie das nach Empfindlichkeitsstufen differenzierte **System der Belastungsgrenzwerte je Verkehrsträger**.

Einschlägig sind zB Art 7ff (neue und geänderte Anlagen), Art 9 (Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen), Art 11 (ua anteilige Kostentragung bei mehreren Verursachern), Art 13ff (Sanierungen), (Art 16 (ua anteilige Kostentragung bei mehreren Verursachern), Art 17 (Behörde entscheidet über Sanierungen), legt Fristen und die Dringlichkeit von Sanierungen fest), Art 20 (BAFU erhebt periodisch den Sanierungsbedarf und lässt sich von den Vollzugsbehörden Details berichten ... und beurteilt die Fortschritte), Art 36 (Ermittlungspflicht, wenn

Belastungsgrenzwerte überschritten sein können), Art 37 (Lärmkataster je Verkehrsträger incl Betroffenenanalyse), Art 37a (Bescheide legen die zulässigen Immissionen fest), Art 39 (Lärmermittlung im - un bebauten - Bauland und in ruhigen Gebieten), Art 40 (Lärm aus mehreren Quellen, fehlen Belastungswerte so gilt Art 15 USG sinngemäß), Art 41 (Belastungsgrenzwerte gelten ua auch für Bauland und „ruhige Gebiete“).

Sondervorschriften für Eisenbahnen finden sich im **Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE)** bzw der zugehörigen **Verordnung über die Lärmsanierung der Eisenbahnen (VLE)**.

KRITISCHER KOMMENTAR - II

- **Wenn die Rechtsgrundlagen in Ö so offen und die „Einfallstore ins UVP-G“ keiner ernsthaften Begutachtung zugeführt worden sind, umso mehr hätte man vor Erlassung der LuLärmIV wie der BStLärmIV das anzuwendende Konzept, das anzustrebende Schutzniveau und die Umsetzungsoptionen fachöffentlich u ergebnisoffen erörtern sollen.** Dabei wären auch die praktischen Erfahrungen mit der SchIV zu erörtern gewesen. Doch dafür gab es jeweils keinen Raum; die Eckpunkte schienen schon festzustehen.
- **So hat die AK die UVP-G-Novelle 77/2012 in diesem Punkt als „Kahlschlag“ bezeichnet .** Die EB zu § 24f Abs 2 waren bagatellisierend.
Wenn AnrainerInnen ihr Überprüfungsrecht verlieren sollen, dann müssen sie uE in Zukunft darauf vertrauen können, dass die „besondere Immissionsschutzvorschrift“ in generell abstrakter Weise sicherstellt, dass ihre berechtigten Schutzbedürfnisse vom Betreiber umsichtig, sachgerecht und auf hohem Niveau wahrgenommen werden müssen.
Wenn AStV über SchIV oder DA Bundesstrassen hinausgegangen sind, .. vielleicht war das begründet?! Dann haben aber SchIV bzw DA Bundesstrassen ein Problem ... das hätte konkret und offen diskutiert werden müssen, bevor das UVP-G novelliert wird:
Man schaut, was waren die ursprünglichen Überlegungen, worüber wurde dann in Verfahren gestritten und was haben die Gerichte gesagt. ... Und was lernen wir daraus.
So obliegt es guter Legistik.

KRITISCHER KOMMENTAR III – ABGELTUNG VON WERTMINDERUNGEN

- **Zudem sollte es einen klagbaren Rechtsanspruch von lärmbeeinträchtigten AnrainerInnen auf Abgeltung von erheblichen Wertminderungen geben**, wenn sie erhebliche Lärmimmissionen dulden müssen, weil aktive Maßnahmen unverhältnismäßig wären und auch objektive Schutzmaßnahmen unzureichend bleiben, etwa weil kein Freiraumschutz (~ Terrasse und Garten vor dem Haus) mehr gegeben ist.
- **§ 74 und 75 des deutschen BVwVfG** geben solcherart betroffenen Nachbarn einen „Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld“. Dieses Recht besteht auch nachträglich für 30 Jahre, etwa bei nichtvorhersehbaren Verkehrszunahmen; es ist binnen drei Jahren geltend zu machen.
- In der **Schweiz** werden berechtigte Abwehransprüche betroffener Nachbarn gegen übermäßige Verkehrsimmission **in einem formellen Enteignungsverfahren entschädigt**. Die vom Bundesgericht festgelegten Kriterien (Unvorhersehbarkeit und Spezialität der Immissionen sowie die Schwere des Schadens) müssen kumulativ erfüllt sein.
- Der **EGMR** hat 2001/ 2003 anerkannt, dass nächtlicher Fluglärm den **Schutz des Privatlebens durch Art 8 EMRK** verletzen kann (Flughafen London Heathrow). Der EGMR betont, dass ein fairer Ausgleich nötig ist; Staaten trifft eine Minimierungspflicht; Entschädigungen oder Ablösen hat er **als eine Option für einen fairen Ausgleich** in den Raum gestellt. *„Im besonders sensiblen Bereich des Umweltschutzes reicht der bloße Verweis auf das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes nicht aus, um die Rechte anderer zu überwiegen“*.

ABGELTUNG VON WERTMINDERUNGEN IN DER SCHWEIZ

.. AUF DER BASIS DER RECHTSPRECHUNG DES BUNDESGERICHTS

In der Schweiz werden berechtigte Abwehransprüche betroffener Nachbarn gegen übermäßige Verkehrsimmissionen, deren Durchsetzung die bestimmungsgemäße Nutzung der jeweiligen öffentlichen Werke und Anlagen (wie Straßen, Flughäfen, Eisenbahnen, militärische Anlagen, etc.) vereiteln oder erschweren würde, im Rahmen eines formellen Enteignungsverfahrens mit Entschädigungsleistungen abgegolten. **Vorausgesetzt ist jedoch, dass die vom Bundesgericht festgelegten Kriterien kumulativ erfüllt werden. Es sind dies: die Unvorhersehbarkeit und die Spezialität der Immissionen sowie die Schwere des Schadens.**

Anschaulich zeigt vieles davon das Urteil des Bundesgerichts betreffend die Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Zürich (BGE 134 II 49). Das Bundesgericht äußert sich darin insbesondere zu den oben erwähnten Kriterien, zur Bemessung des Schadens, zur anwendbaren Schätzungsmethode sowie zur Höhe, Form und Verzinsung der Entschädigung.

Die Rechtsprechung ist von der Lehre in der Schweiz auch kritisiert worden und hat zu verschiedenen

Reformvorschlägen geführt: Das Kriterium der Unvorhersehbarkeit widerspreche dem Verursacherprinzip: Seit der Geltung des USG sollten Anwohner darauf vertrauen können, dass Anlagen die für sie geltenden Begrenzungen einhalten; man kann Anwohnern nicht entgegenhalten, sie hätte die übermäßigen Immissionen vorhersehen müssen; denn das unterläuft das Verursacherprinzip und stellt den Betreiber zu Unrecht frei. Das Kriterium der Schwere widerspricht der Eigentumsgarantie, wonach jede formelle Enteignung zu entschädigen ist. Andererseits sei die Rechtsprechung überschießend, weil sie nicht bloß den Übermäßigkeitsschaden abgelte; vielmehr werde der aktuelle lärmbelastete Zustand mit dem verglichen, wenn das lärmende Werk gar nicht vorhanden wäre; Art 684 ZGB verbietet nur übermäßige Immissionen; gegen mäßige Immissionen könnte sich der Nachbar zivilrechtlich gar nicht wehren.

ABGELTUNG VON WERTMINDERUNGEN IN DEUTSCHLAND

§ 74 UND 75 DES DEUTSCHEN BVwVfG - BERECHNUNG FÜR EINEN VERLÄRMTEN BALKON

Tabelle 4.3 Beispiel einer Entschädigungsberechnung für einen bebauten Außenwohnbereich

Beeinträchtigung eines Balkons	
Anrechenbare Fläche des betroffenen Balkons (10 m ² : 2)	5 m ²
Wohnfläche	100 m ²
Monatsmiete (kalt)	600 €
Mietpreis je m ²	6 €
Berücksichtigungsfähiger Betrag	3 €
Jahresbetrag (5 m ² x 3 € x 12)	180 €
Barwert bei einem Zinssatz von 5 % (Vermietung) und Restnutzungsdauer von 70 Jahren	19,342677
Zwischenwert (180 € x 19,342677)	3481,68 €
Beurteilungspegel L _a am Immissionsort	68 dB(A)
Immissionsgrenzwert	59 dB(A)
L _a -Lästigkeitsfaktor (= 2 ^{68/10})	111,4
IGW-Lästigkeitsfaktor (= 2 ^{59/10})	59,7
Lästigkeitsmaß (Differenz der darüber liegenden Zeilen)	51,70 %
Entschädigungsbetrag (3481,68 € x 0,517)	1800,03 €

Anlässlich der **Genehmigung** gilt § 74 Abs 2 Satz 3 BVwVfG: Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Bei **Mehrbeanspruchung** kommt § 75 Abs 2 Satz 4 BVwVfG zur Anwendung, der den gleichen Wortlaut hat.

Die Details sind in Kap E. „Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen“ der **Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97** (S.30ff) geregelt.

Bei bestehenden Straßen werden die Grundsätze entsprechend angewendet.

Die beispielhafte Entschädigungsberechnung für eine verlärmten Balkon ist entnommen:
Popp et al, Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016 S. 184ff, 208f

ABGELTUNG VON WERTMINDERUNGEN IN DEUTSCHLAND II

§ 74 UND 75 DES DEUTSCHEN BVwVFG - BERECHNUNG FÜR EINEN VERLÄRMTE GARTEN

Tabelle 4.4 Beispiel einer Entschädigungsrechnung für einen unbebauten Außenwohnbereich

Beeinträchtigung des unbebauten Außenwohnbereiches	
Fläche des betroffenen Außenwohnbereiches	200 m ²
Verkehrswert je m ²	200 €/m ²
Berücksichtigungsfähiger Betrag (50 % von 200 €/m ²)	100 €/m ²
Zwischenwert (200 m ² x 100 €/m ²)	20 000 €
Beurteilungspegel L _i am Immissionsort	68 dB(A)
Immissionsgrenzwert	59 dB(A)
L _i -Lästigkeitsfaktor	111,4
IGW-Lästigkeitsfaktor	59,7
Lästigkeitsmaß (Differenz der darüber liegenden Zeilen)	51,70 %
Entschädigungsbetrag (20 000 € x 0,517)	10 340 €

Anlässlich der **Genehmigung** gilt § 74 Abs 2 Satz 3 BVwVfG: Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Bei **Mehrbeanspruchung** kommt § 75 Abs 2 Satz 4 BVwVfG zur Anwendung, der den gleichen Wortlaut hat.

Die Details sind in Kap E. „Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen“ der **Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97** (S.30ff) geregelt. **Bei bestehenden Straßen** werden die Grundsätze entsprechend angewendet.

Die beispielhafte Entschädigungsberechnung für eine verlärmten Garten ist entnommen: *Popp et al*, Lärmschutz in der Verkehrs- und Stadtplanung: Handbuch Vorsorge Sanierung Ausführung 2016 S. 184ff, 208f

ABGELTUNG VON WERTMINDERUNGEN IN DEUTSCHLAND - III

RECHTSPRECHUNG FORDERT RUHESCHUTZ BEI GEKIPPTEM FENSTER

Auszug VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 4.Okt 1991 Az. 3 S 2087/91:

„Zur angemessenen Nutzung solcher Wohn- und Arbeitsräume gehört es aber grundsätzlich auch, daß die Fenster über angemessene, gelegentlich auch längere Zeiträume (gekippt) offen gehalten werden können. Davon gehen auch alle Lärmrichtwerte technischer Regelwerke für Wohnbaugebiete aus. Diese Lärmrichtwerte werden stets "außen", d.h. vor den Außenwänden oder vor geöffneten Fenstern, gemessen (vgl. dazu etwa VDI-Richtlinie 2058, Bl. 1, Ziff. 3.3.3 S. 4). **Den Bewohnern von Wohnhäusern kann demnach, ..., nicht ohne weiteres angesonnen werden, die Fenster grundsätzlich geschlossen zu halten und sich ausschließlich auf eine kurzzeitige "Stoßlüftung" (Wortschöpfung des Gutachtens) zu beschränken.**“

BVerwG Urteil vom 21. September 2006 - 4 C 4.05:
„Zur angemessenen Befriedigung der

Wohnbedürfnisse, die ein Planfeststellungsbeschluss ... (~ Flughafen) gewährleisten muss, gehört grundsätzlich auch die Möglichkeit, bei ausreichender Luftzufuhr, d.h. bei gekipptem Fenster störungsfrei zu schlafen. Dies gilt regelmäßig auch für Schlafräume, die durch Fluglärm oder andere Geräusche vorbelastet sind.“

86% der Deutschen fühlen sich hochgradig belästigt, wenn sie sich gezwungen fühlen, das Fenster auf Grund von Lärm schließen zu müssen (~ Frischluftmangel und akustische Abkapselung).
(Quelle: Ortscheid, J. - Auswertung der Online-Lärmumfrage des Umweltbundesamtes, 2011)

Planungsrechtliche Vorgaben legen regelmäßig fest, dass „ein **Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) ... nicht überschritten werden darf**“. (B-Plan Hamburg-Altstadt 32 / HafenCity 1)

ABGELTUNG VON WERTMINDERUNGEN IN DEUTSCHLAND - IV

VERFASSUNGSRECHTLICHE ZUMUTBARKEITSGRENZE GEMÄSS RECHTSPRECHUNG DER HÖCHSTGERICHTE

Auszug BVerwG, Urteil vom 10. November 2004 – 9 A 67/03:
„... Soweit die Kläger eine Missachtung ihrer Grundrechte aus Art. 2 Abs. 2 GG und Art. 14 Abs. 1 GG durch die Ablehnung von Schallschutz rügen, verhilft das ihrem Begehren gleichfalls nicht, und zwar auch nicht teilweise, zum Erfolg. Sie können nicht geltend machen, die Beklagte habe ihre grundrechtlich geschützten Belange nicht mit dem diesen zukommenden Gewicht in die nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG gebotene Abwägung eingestellt und ihnen die zum Schutz ihrer Gesundheit vor Gefahren und ihres Eigentums vor Funktionsverlust unabdingbaren Schallschutzmaßnahmen verweigert. **Der Staat darf zwar wegen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen** (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - BVerwG 4 C 9.95 - BVerwGE 101, 1 <9 f.>; Urteil vom 28. Oktober 1998 - BVerwG 11 A 3.98 - BVerwGE 107, 350 <357>). Dass der Planfeststellungsbeschluss insoweit an einem Mangel leidet, ist aber nicht feststellbar. Wie schon zu § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 2. Alternative der 16. BImSchV ausgeführt wurde, kann nicht davon ausgegangen werden, **dass die durch den geänderten Schienenweg verursachten Schallimmissionen auf den Grundstücken der Kläger Werte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreichen oder sogar überschreiten, oberhalb derer in Wohngebieten ein aus Sicht des Grundrechtsschutzes**

kritischer Bereich beginnt (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 1999, a.a.O. S. 89 f.). **Aus Gründen des Grundrechtsschutzes kann allerdings die zusätzliche Berücksichtigung anderer Lärmquellen nach Maßgabe eines Summenpegels geboten sein** (BVerwGE 101, 1 <9 f.>). Der in der Klagebegründung geforderten summierenden Einbeziehung solcher Lärmquellen etwa in Gestalt des Straßenverkehrs auf dem W.ring und des Luftverkehrs auf der Einflugschneise zum Flughafen Tempelhof steht aber schon entgegen, dass die Kläger mit ihrem Vorbringen hierzu präkludiert sind. Im Anhörungsverfahren haben sie nur die von der S-Bahn einschließlich der Kehranlage und der Fernbahn ausgehenden Lärmbelastungen angesprochen. Insbesondere haben sie die Bildung eines Summenpegels ausdrücklich nur im Hinblick auf den Fernbahnlärm verlangt. Unter diesen Umständen konnte die Beklagte nicht erkennen - und war im Übrigen auch nicht offenkundig -, **dass die Grenze des grundrechtlich Hinnehmbaren aus Sicht der Kläger unter Einbeziehung vorhandenen Straßen- und Fluglärms überschritten sein könnte**. Auch die Präklusionsvoraussetzung des § 20 Abs. 2 Satz 2 AEG liegt vor, da die Bekanntmachung der Planauslegung am 7. September 2001 den erforderlichen Hinweis auf den Ausschluss verspätet erhobener Einwendungen enthielt. ...“

ABGELTUNG VON WERTMINDERUNGEN IN DEUTSCHLAND - V

... FÜHRT ZU EINEM ÜBERNAHMEANSPRUCH GEMÄSS RECHTSPRECHUNG DER HÖCHSTGERICHTE

Wenn diese verfassungsrechtliche oder enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, dann entsteht daraus auch ein **Übernahmeanspruch der Betroffenen**, wenn aktiven oder passiven Maßnahmen keine sinnvolle Abhilfe mehr bieten, so die Judikatur der Höchstgerichte in Deutschland. Beispielhaft zeigt dies BVerwG, Urteil vom 08. September 2016 – 3 A 5/15 im Falle eines Planfeststellungsverfahrens zum zweigleisigen Ausbau einer Eisenbahnstrecke, wobei erkennbar wird, dass es immer um eine **Einzelfallbetrachtung** geht, in deren Rahmen nicht nur die Überschreitung der Dauerschallpegeln betrachtet wird, sondern eine **Gesamtbetrachtung** vorzunehmen, ggfs auch das Auftreten von Maximalpegeln und kumulativen Wirkungen wie zB aus Schattenwurf, Winddruck, Erschütterungen etc in Anschlag zu bringen ist, ob eine

weitere Wohnnutzung noch zumutbar ist. Zudem kann bei dieser Schwelle auch eine gegebene **Vorbelastung** nicht mehr wirksam eingewendet werden.

KRITISCHER KOMMENTAR IV – DIE JUDIKATUR DES VfGH

- **Wenn der VfGH die SchIV als auch die BStLärmIV unangetastet gelassen hat, so ist das im Grunde nicht zu beanstanden. Natürlich soll der Gesetzgeber hier einen Spielraum haben.**
- **Verfassungsgerichte sind aber auch keine Zertifizierungsstelle**, wo man überprüfen lassen kann, ob eine Norm noch modernen Anforderungen entspricht.
Darum darf man die E des VfGH aber auch nicht als Weißwaschung deuten. Natürlich wird das Ministerium in einem solchen Verfahren die Norm verteidigen; **Studien, die dazu angefertigt werden, ersetzen nicht eine ergebnisoffene Evaluation**, was dem zuständigen Ministerium in regelmäßigen Abständen obliegt.
- **Die Frage ist aber, wie weit der gesetzgeberische Spielraum determiniert sein sollte:**
Der VfGH spricht sowohl § 19 Abs 4 EisenbahnG als auch § 71 LFG „im Vorbeigehen“ von jedem Zweifel frei und setzt damit keine „Grenze nach unten“, wo die verfassungswidrige formalgesetzliche Delegation beginnt.
- **Die Anforderungen an Bestimmtheit und Selbstbindung sind umso höher anzusetzen,**
 - **je intensiver der Eingriff ist (*etwa wenn die Nutzung des Freiraums entschädigungslos entzogen wird ...*) und je weniger Mitwirkungsmöglichkeiten der Betroffenen in Verfahren es gibt (*etwa wenn eine Parteistellung fehlt ...*),**
 - **je mehr öffentliche Interessen im Spiel und abzuwägen sind und**
 - **je näher Betreiber- und Behördenrolle beieinanderliegen.**

EVALUATION DER MINDESTSTANDARD-ENTSCHEIDUNGSPRAXIS NÖTIG

- **Es ist ungewiss, wie sich die Rechtsprechung der Höchstgerichte in der Frage entwickeln wird, ob die besonderen Immissionsvorschriften weiterhin bloß als Mindeststandard anzusehen sind.**
- **Am Besten wäre es, wenn das zuständige Ministerium von sich aus den Auftrag gibt, die diesbezügliche Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten zur SchIV wie zur BStLärmIV ergebnisoffen zu evaluieren. Das gilt natürlich auch für den Schienenbonus.**
- **Das Schutzniveau der besonderen Immissionsvorschriften muss im Anwendungsbereich des UVP-G mit dessen Wertungen konform geht.**
- **Sinnvollerweise wird man daher diese Streitthemen auch mit den neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung in Beziehung setzen.**
Die Schweizer SiRENE-Studie wie die deutsche NORAH-Studie signalisieren, dass der Vorteil der Schiene weggeschmolzen ist, was bisher den Schienenbonus gerechtfertigt hat. Zudem habe die Lästigkeit des Fluglärms zugenommen.
- **Und es geht um Akzeptanz: Akzeptanz braucht ein Forum für Auseinandersetzung und dort braucht es Zuhören und Verstehen. Wenn man will, dass die UVP-Verfahren von Diskussionen entlastet werden, dann muss man sie fachöffentlich und woanders führen.**

WUNSCH Nr 1

EVALUATION DER MINDESTSTANDARD-ENTSCHEIDUNGSPRAXIS

Das zuständige Ministerium erteilt den Auftrag, die diesbezügliche Entscheidungspraxis von Behörden und Gerichten zur SchIV wie zur BStLärmIV ergebnisoffen und fachöffentlich zu evaluieren.

Welche Sachverhalte lagen diesen Entscheidungen zugrunde? Wie wären sie im Lichte eines hohen Schutzniveaus zu beurteilen? Wie kann man den gefundenen Ergebnissen im Rahmen der jeweiligen Verordnung künftig Rechnung tragen ?



DABEI IST DAS PROBLEM NOCH GRÖSSER ALS IN DEN LÄRMKARTEN UND AKTIONSPLÄNEN AUSGEWIESEN

Wie gut bildet die END das Problem ab? WAS BEDEUTEN DIE MEGATRENDS?



Wie gut bildet die END das Problem ab? - I

BELASTUNG DURCH FLUGVERKEHRSLÄRM IN DER SCHWEIZ - 2012

Leq Tag/Abend/ Nacht [dB]	Personen	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major air	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
55-59	87641	86941	700	0	100
60-64	42242	42242	0	0	100
65-69	5953	5953	0	0	100
70-74	34	34	0	0	100
75≤	0	0	0	0	100
Total	135870	135170	700	0	100
Leq Nacht [dB]	Personen	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major air	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
50-54	13799	13799	0	0	100
55-59	1435	1435	0	0	100
60-64	0	0	0	0	100
65-69	0	0	0	0	100
70≤	0	0	0	0	100
Total	15234	15234	0	0	100

Quelle: EUA Lärmimmissionsauswertung 2012 (BAFU 19.02.2013) sowie Berechnungen des BAFU; Noise fact sheets 2017 — European Environment Agency: Country_Fiches_Switzerland – <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/sub-sections/noise-fact-sheets/noise-fact-sheets-1>. Spalte 1 nennt die Lärmbereiche. Spalte 2 enthält die Lärmbetroffenen, die im Rahmen der Gesamterhebung je Verkehrsträger ermittelt worden sind. Dann folgen die gemäß END-Methodik erhobenen Betroffenen in Ballungsräumen und am hochrangigen Netz. Am Schluss folgen „Differenz“ und der „Prozentsatz an Gesamtlärmbetroffenen, die auch nach END zu melden sind“.

Wie gut bildet die END das Problem ab? - II

BELASTUNG DURCH EISENBAHNLÄRM IN DER SCHWEIZ - 2012

<i>Leq Tag/Abend/ Nacht [dB]</i>	Personen Total in CH	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major rail	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
55-59	371807	184740	135300	51767	86,1
60-64	268146	137823	97600	32723	87,8
65-69	178405	96534	63200	18671	89,5
70-74	107588	57382	43800	6406	94,0
75≤	66277	38473	23900	3904	94,1
Total	992223	514952	363800	113471	88,6
<i>Leq Nacht [dB]</i>	Personen total in CH	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major rail	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
50-54	319379	161980	120200	37199	88,4
55-59	225589	118765	85100	21724	90,4
60-64	140830	78933	51800	10097	92,8
65-69	83544	41808	38200	3536	95,8
70≤	43995	26630	14600	2765	93,7
Total	813337	428116	309900	75321	90,7

Quelle: EUA Lärmimmissionsauswertung 2012 (BAFU 19.02.2013) sowie Berechnungen des BAFU; Noise fact sheets 2017 — European Environment Agency: Country_Fiches_Switzerland – <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/sub-sections/noise-fact-sheets/noise-fact-sheets-1> .

Spalte 1 nennt die Lärmbereiche. Spalte 2 enthält die Lärmbetroffenen, die im Rahmen der Gesamterhebung je Verkehrsträger ermittelt worden sind. Dann folgen die gemäß END-Methodik erhobenen Betroffenen in Ballungsräumen und am hochrangigen Netz. Am Schluss folgen „Differenz“ und der „Prozentsatz an Gesamtlärmbetroffenen, die auch nach END zu melden sind“.

Wie gut bildet die END das Problem ab? - III

BELASTUNG DURCH STRASSENVERKEHRSLÄRM IN DER SCHWEIZ - 2012

Leq Tag/Abend/Nacht [dB]	Personen Total in CH	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major road	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
55-59	1604634	833443	197900	573291	64,3
60-64	1279395	689400	112600	477395	62,7
65-69	909271	544909	92500	271862	70,1
70-74	479089	342300	68100	68689	85,7
75≤	84545	65092	12300	7153	91,5
Total	4356934	2475144	483400	1398390	67,9
Leq Nacht [dB]	Personen total in CH	Personen innerhalb Agglomeration	Personen Major road	Differenz	Prozentualer Anteil der Belasteten nach EUA an gesamt Zahl belasteter Personen
50-54	1237337	670002	118200	449135	63,7
55-59	856423	523688	93300	239435	72,0
60-64	436079	310942	68500	56637	87,0
65-69	67385	50465	11500	5420	92,0
70≤	13245	11758	500	987	92,5
Total	2610469	1566855	292000	751614	71,2

Quelle: EUA Lärminmissionsauswertung 2012 (BAFU 19.02.2013) sowie Berechnungen des BAFU; Noise fact sheets 2017 — European Environment Agency: Country_Fiches_Switzerland – <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/sub-sections/noise-fact-sheets/noise-fact-sheets-1> . Spalte 1 nennt die Lärmbereiche. Spalte 2 enthält die Lärmbetroffenen, die im Rahmen der Gesamterhebung je Verkehrsträger ermittelt worden sind. Dann folgen die gemäß END-Methodik erhobenen Betroffenen in Ballungsräumen und am hochrangigen Netz. Am Schluss folgen „Differenz“ und der „Prozentsatz an Gesamtärmbetroffenen, die auch nach END zu melden sind“.

Wie gut bildet die END das Problem ab? - IV

- **Flächendeckende Erhebung versus Methode gem END für die Schweiz**
Während bei den Gesamtverkehrsszenarien flächendeckende Lärmberechnungen (d.h. alle Strassen oder Eisenbahnlinien unabhängig der Verkehrszahlen) verwendet werden, sind bei den Hauptverkehrsszenarien nur diejenigen Hauptverkehrsachsen berücksichtigt, welche die Mindestwerte gemäss der EU-Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) erreichen.
- **Bei Flughäfen deckt die Erhebung nach END „alles“ ab.**
- **Bei Eisenbahnen sieht das Bild auch noch ganz gut aus.**
 - **90% Abdeckung über alles.**
 - **Man kann noch sagen, dass sich die Hochbelasteten eher in den Ballungsräumen bzw am hochrangigen Netz befinden.**
 - **Aber je geringer die Grenzwertüberschreitungen sind, umso größer wird Differenz zwischen END und Gesamterhebung.**
 - **Und auch bei den Hochbelasteten bleibt eine maßgebliche Differenz.**
- **Bei der Straße ist der gleiche Trend, aber viel ausgeprägter.**
 - **Nur mehr 70% Abdeckung im Schnitt!**
 - **Im unteren Lärmbereich sind das nur nicht einmal mehr 65%. Und immerhin 10% Hochbelastete erfasst die Erhebung nach END einfach nicht.**

Wie gut bildet die END das Problem ab? - FAZIT

- Würde die Schweiz bloß nach der Methode gem END erheben, so würden 30% der Lärmbelasteten nicht erfasst werden.
- Österreich hat 2012 nur 2,5 Mio Bewohner in Ballungsräumen gemeldet, während die Schweiz fast 4 Mio Bewohner in Agglomerationen gemeldet hat.
Die Schweizer END-Meldung geht davon aus, wie die Schweizer Statistik die Agglomeration definiert. Ähnlich dürfte dies auch die Statistik Austria sehen. Beides dürfte sich davon unterscheiden, wie das der ö Umgebungsärmgesetz den Ballungsraum definiert.
- Was heißt das nun für Österreich? Kurz gefasst müssen wir davon ausgehen, dass mit Methode END rund 30% der Lärmbetroffenen nicht erfasst werden.
- Besonders kritisch ist, dass die Methode END rund 10% der Hochbelasteten nicht erfasst.
- Fazit? Flächendeckende Erhebungen der Lärmbetroffenen unabhängig von den Verkehrszahlen wären auch für Ö sehr wünschenswert .
- Daraus könnte man dann auch den Gesamtlärm errechnen. Die Überblendfunktion für Landesstraßen und Autobahnen auf laerminfo.at ist da ein guter Anfang ...
- Das ermöglicht auch die Darstellung von potentiell „ruhigen Gebieten“ >35 dB(A) und schafft Grundlagen für flächenhafte Sanierungsansätze, wie etwa die ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 1.

Ist die 1:1-Umsetzung der END in diesem Punkt nicht ein Rückschritt?

WAS BEDEUTEN DIE MEGATRENDS?

... DASS VERSCHIEDENE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN UNSERER GESELLSCHAFT DIE LÄRMPROBLEMATIK NOCH VERSCHÄRFEN WERDEN

Megatrend	Folgen	Auswirkung auf Lärmsituation ▲ Verbesserung ▼ Verschlechterung
Demografische Entwicklung	Bevölkerungszunahme // Höherer Seniorenanteil // unterschiedliche Schlaf-, Ruhe- und Erholungsgewohnheiten // Gefährdung des Generationenfriedens aufgrund verschiedener Bedürfnisse	▼
Technischer Fortschritt	Allgemeiner technischer Fortschritt, insbes. Material-, Informations- und Kommunikationstechnologie // Neue Lärmquellen // Entfremdung von natürlichem Hintergrundschall	▼ ▲
Globalisierung	24h-Gesellschaft // Kultur- und Wertpluralismus (Erschwernis Konsensfindung) // Mehr Verkehr	▼
Verschärfung der ökologischen Situation	Mobilität wird teurer // Mehr staatliche Regulierungen // Technische Innovationen // Änderungen im Freizeitverhalten // Direkte Folgen aus Umweltbedrohung	▼ ▲
Urbanisierung	Verdichtung der Siedlungsgebiete, Naturferne (Freizeitverkehr) // Durchmischung // 24-h-Gesellschaft // Anonymisierung // Wertpluralismus	▼
Wirtschaftlicher Strukturwandel zur Informationsgesellschaft	Privatisierung und Individualisierung des Lärms // Mehr Kommunikation, politische Aktion und soziale Konfrontation // 24-h-Gesellschaft // Komplexerer Umgang mit Überreizung (Lärm ist nur eine Reizart) // Spezifische Erholungs- und Ruhebedürfnisse	▼ ▲
Komplexitäts-, Vernetzungs- und Mobilitätszunahme	Mehr Verkehr (insbes. Güter- und Freizeitverkehr) // 24-h-Gesellschaft	▼
Lifestyle of health and sustainability	Persönliche Gesundheit gewinnt an Bedeutung // Bevölkerungsgruppe der wohlhabenden, gebildeten Senioren wird wirtschaftlich wichtiger // Persönliche und gesellschaftliche Verantwortlichkeit für Umweltschutz gewinnt an Bedeutung // Eigenverantwortlichkeit und Wahlmöglichkeit statt staatlicher Vorgaben gewinnen an Bedeutung	▼ ▲

Tabelle 1: Zukünftige Entwicklungen (Megatrends) und deren Auswirkungen auf die Lärmsituation in der Schweiz. Quelle: «Die Zukunft der akustischen Landschaft Schweiz»

.. Auch in Zukunft wird man sich im Lärmschutz auf den **Verkehr** als wichtigste Lärmquelle konzentrieren müssen

Zusätzlich werden aber auch die zunehmende Urbanisierung und die verdichtete Siedlungsnutzung Druck auf die Lärmbekämpfung und den Ruheschutz ausüben. Dies **bedingt in Zukunft eine erhöhte Koordination zwischen dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm einerseits und der Siedlungsentwicklung und Raumplanung andererseits**. Es ist davon auszugehen, dass im urbanen Raum das **Bedürfnis nach Erholungs- und Ruheräumen in Fussdistanz zum Arbeitsplatz und zur Wohnung** steigen wird

WUNSCH NR 2

FLÄCHENDECKENDE ERHEBUNGEN DER LÄRMBETROFFENEN UNABHÄNGIG VON DEN VERKEHRSAHLEN

Um alle Lärmbetroffenen zu erfassen, insbesondere alle Hochbelasteten ...

Aus den je Verkehrsträger gewonnenen Daten lässt sich dann auch der Gesamtlärm errechnen und abbilden ...

In einer Gesamtlärmkarte zeigen sich von selber die potentiell ruhigen Gebiete >35 dB(A) und man bekommt Grundlagen für flächenhafte Sanierungsansätze, wie etwa die ÖAL-Richtlinie Nr. 36 Blatt 1...



AM WEG ZU EINEM MODERNEN VERKEHRSLÄRMSCHUTZRECHT - II?

HABEN WIR ZU RAUMORDNUNG UND BESTANDSANIERUNG GENÜGENDE KLAARE
VORSCHRIFTEN? – KRITISCHER KOMMENTAR II



HABEN WIR ZU RAUMORDNUNG UND BESTANDSANIERUNG GENÜGENDE KLARE VORSCHRIFTEN?

- Die Anforderungen an das Zusammenspiel zwischen Raumordnung und Verkehrsplanung werden zunehmen – es braucht mehr statt weniger gegenseitige Verbindlichkeit
- Wenn Sie an kürzliche Pressemeldungen – Schienen- und Autobahnlärm Wörthersee, A3 Müllendorf Großhöflein – denken, haben wir dafür genügend klare Vorschriften?
- Den Rechtsrahmen aus Betreibersicht schätze ich als sehr offen ein: viel „Können“ und wenig greifbares „Müssen“. Offene gesetzliche Vorgaben, Dienstanweisungen Die Abwicklung erfolgt oft bloß im Wege der Privatwirtschaftsverwaltung, es gibt uU gar kein Verfahren. Das hat Vorteile. Es hat aber auch Nachteile, weil man Gefahr läuft, dort mehr machen zu müssen, wo lauter protestiert wird.
- In der Schweiz läuft auch der Bereich Sanierung (~ im wesentliche für vor dem USG errichtete Anlagen) - also nicht bloß der Neubau und die wesentliche Änderung - von der Tendenz her in förmlichen Verfahren – mit Betroffenenrechten - ab.
- Schon die bloße **Mehrbeanspruchung** einer (schon nach USG genehmigten) Anlage, die zur Überschreitung von Immissionsgrenzwerten führt, löst ein Verfahren aus.
Die gleiche Lösung sehe ich für Deutschland in § 75 BVwVfG, wo auch Betroffene ein Recht auf nachträgliche Vorkehrungen haben; das gilt für 30 Jahre und muss binnen drei Jahre ab Kenntnis ausgeübt werden.

BESTANDSANIERUNG IN DER SCHWEIZ

ART. 13 SANIERUNGEN → EIN FÖRMLICHES VERFAHREN

Art. 13 Sanierungen

¹ Bei ortsfesten Anlagen, die wesentlich zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, ordnet die Vollzugsbehörde nach Anhören der Inhaber der Anlagen die notwendigen Sanierungen an.

² Die Anlagen müssen so weit saniert werden:

a. als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist; und

b. dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

³ Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, so gibt die Vollzugsbehörde den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, den Vorzug gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern.

⁴ Sanierungen müssen nicht getroffen werden, wenn:

a. die Immissionsgrenzwerte nur in noch nicht

erschlossenen Bauzonen überschritten sind;

b. aufgrund des kantonalen Bau- und Planungsrechts am Ort der Lärmimmissionen planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen getroffen werden, mit denen die Immissionsgrenzwerte bis zum Ablauf der festgesetzten Fristen (Art. 17) eingehalten werden können.

BESTANDSANIERUNG IN DER SCHWEIZ - II

ART. 20 PERIODISCHE ERHEBUNGEN ->SCHAFFT TRANSPARENZ VON BEDARF, WIRKSAMKEIT UND KOSTEN

Art. 20¹Periodische Erhebungen

¹ Das Bundesamt für Umwelt führt bei den Vollzugsbehörden periodisch Erhebungen über den Stand der Sanierungen und Schallschutzmassnahmen durch, namentlich bei Strassen, Eisenbahnanlagen, Flugplätzen, Schiessanlagen sowie militärischen Schiess- und Übungsplätzen.

² Für Strassen verlangt es von den Vollzugsbehörden jährlich insbesondere die folgenden, bis zum 31. März einzureichenden Unterlagen:
eine Übersicht über:

- die sanierungsbedürftigen Strassen oder Strassenabschnitte,
- die Zeiträume, in denen diese Strassen und Strassenabschnitte saniert werden,
- die gesamten Kosten dieser Sanierungen und Schallschutzmassnahmen, und
- die Anzahl Personen, die von über den Immissionsgrenzwerten und Alarmwerten liegenden

Lärmimmissionen betroffen ist;
einen Bericht über:

- die im vorangegangenen Jahr durchgeführten Sanierungen von Strassen oder Strassenabschnitten und die Schallschutzmassnahmen, und
- die Wirksamkeit und die Kosten dieser Sanierungen und Schallschutzmassnahmen.

³ Für Nationalstrassen verlangt es die Angaben nach Absatz 2 vom Bundesamt für Strassen. Für die Hauptstrassen und die übrigen Strassen verlangt es diese Angaben von den Kantonen. Die Angaben sind nach den Vorgaben des Bundesamts für Umwelt einzureichen.

⁴ Das Bundesamt für Umwelt beurteilt die Angaben insbesondere in Bezug auf den Sanierungsfortschritt sowie auf Kosten und Wirksamkeit der Massnahmen. Es teilt den Vollzugsbehörden die Ergebnisse mit und veröffentlicht sie.

BESTANDSANIERUNG IN DEUTSCHLAND

§ 75 BVwVFG RECHTSWIRKUNGEN DER PLANFESTSTELLUNG – incl RECHTE DER BETROFFENEN

Auszug aus § 75 BVwVfG Rechtswirkungen der Planfeststellung

(2) ¹Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. ²Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. ³Sie sind dem Träger des Vorhabens durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. ⁴Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. ⁵Werden Vorkehrungen oder Anlagen im Sinne des Satzes 2

notwendig, weil nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens auf einem benachbarten Grundstück Veränderungen eingetreten sind, so hat die hierdurch entstehenden Kosten der Eigentümer des benachbarten Grundstücks zu tragen, es sei denn, dass die Veränderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind; Satz 4 ist nicht anzuwenden.

(3) ¹Anträge, mit denen Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung nach Absatz 2 Satz 2 und 4 geltend gemacht werden, sind schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten. ²Sie sind nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind.

BESTANDSANIERUNG IN DEUTSCHLAND - II

VERKEHRSRECHTLICHER LÄRMSCHUTZ AN BESTANDSSTRASSEN GEMÄSS § 45 Abs 1 SATZ 2 NR 3 StVO

VG Oldenburg Urteil vom 13.06.2014, 7 A 7110/13 –
Verkehrsrechtlicher Lärmschutz an Bestandsstraßen -
**zum Anspruch des Anliegers auf verkehrs-
beschränkende Anordnung :**

Tenor: *Zur Bestimmung der Zumutbarkeit von
Straßenlärm für Anlieger von Bestandsstraßen sind die
Werte der 16. BImSchV und der Lärmschutz Richtlinien
StV als Orientierungswerte heranzuziehen.*

*Die am Immissionsort anliegenden Lärmwerte sind
rechnerisch nach den RLS 90 zu erheben, ohne dass
es auf tatsächliche Schallmessungen ankommt.*

*Ein Anwohner hat gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO
gegenüber der Straßenverkehrsbehörde in
Wohngebieten*

- *keinen Anspruch bei Werten unterhalb von 59 dB(A)
tags und von 49 dB(A) nachts,*
- *Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung bei*

*Werten, die darüber liegen, aber 70 dB(A) zur Tagzeit
und 60 dB(A) zur Nachtzeit nicht überschreiten, und*

- *Anspruch auf Einschreiten bei Werten von mehr als
70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht.*

Konkret dazu in Rz 115: *„Anderes dürfte allerdings
gelten, soweit (sogar) die Werte überschritten werden,
die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche
Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm
(Lärmschutz-Richtlinien-StV, Verkehrsblatt 2007, S767)
mit **70/60 dB(A)** festgelegt sind. **Bei Überschreiten
dieser Werte wird sich das Entschließungs-
ermessen auf Null reduzieren und muss die
Straßenverkehrsbehörde zum Schutz der Anwohner
gem § 45 Abs 1 Satz 2 Nr 3 StVO einschreiten.** Die
Kammer zieht auch diese Vorschrift als
Orientierungshilfe heran.“*

BESTANDSANIERUNG IN ÖSTERREICH? – KRITISCHER KOMMENTAR II

- **Lärmbetroffene sind in Österreich praktisch rechtlos**
- **Freilich sind nicht Parteienrechte das Ziel, sondern dass Sanierung stattfindet ..**
- **Das geht auch mit klarer Selbstbindung per G und VO**
Selbstbindung in der Bestandsanierung erfordert verbindliche Vorgaben für die Erhebung des Bedarfs und die konkrete Durchführung von Sanierungen
- **Es braucht erstens in Ö eine Vorschrift nach dem Vorbild von Art 20 LSV (Periodische Erhebungen).** Damit wären wohl die nötigen Informationen da, um auch die Lärmaktionspläne mit Leben zu erfüllen.
Und zweitens braucht es im Verkehrsinfrastrukturbereich auch ein förmliches Sanierungsverfahren, wie es bei gewerblichen Betriebsanlagen sonst selbstverständlich ist. Die **Art 13ff (Sanierungen) LSV** bieten hier einen diskutablen Ansatz.
- **Und drittens ist es unerlässlich, die bisherige Praxis der Lärmschutzfensterförderungen zu evaluieren: Wo wurden die Angebote in Anspruch genommen und wo nicht, was war da ausschlaggebend und wie ist das Ergebnis zu bewerten?**

EIN BEISPIEL AUS lärm.info.at

.... OHNE LÄRMTEPPICH in der Mitte verläuft die A9, oben die L208 und links unten die B67

Lärm.info.at
Lärmschutz für Österreich

Suche: Grenzweg 4, 8435 Sankt Veit in der Südsteiermark

BUNDESMINISTERIUM FÜR NACHHALTIGKEIT UND TOURISMUS

Straßenverkehr | Schienenverkehr | **Flugverkehr** | Industrie (IPPC) - Anlagen

Karten | Funktionen

2017 Flugverkehr: 24h-Durchschnitt
Über Tag, Abend und Nacht gemittelter Lärmpegel in der Umgebung von Flughäfen. Für den Abend und die Nacht sind Zuschläge enthalten. Berichtsjahr 2017.

- > 75 dB
- 70 - 75 dB
- 65 - 70 dB
- 60 - 65 dB
- 55 - 60 dB

Grenzwertlinie
Flughäfen
Ballungsraum
Ballungsraumgrenzen

Verwendete Grundlagendaten:
© OpenStreetMap-Mitwirkende, © BMNT,
© BEV 2002, Zl. 6943/2002

Impressum | Drucken | Kontakt | Nützliche Links

Copyright © 2018 bmrnt.gv.at, Alle Rechte vorbehalten

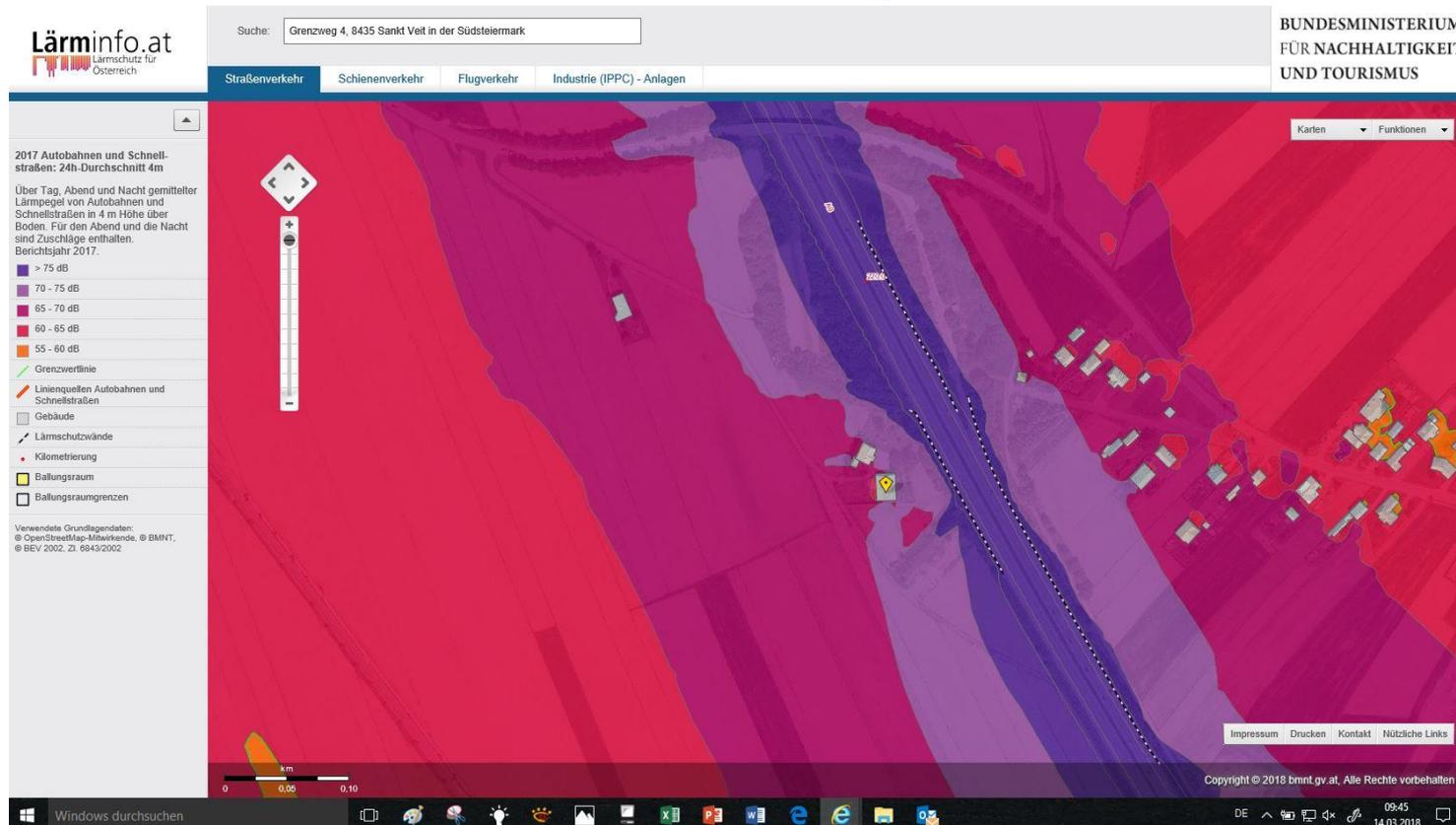
0 0,05 0,10 km

Windows durchsuchen | 09:40 | 14.03.2018



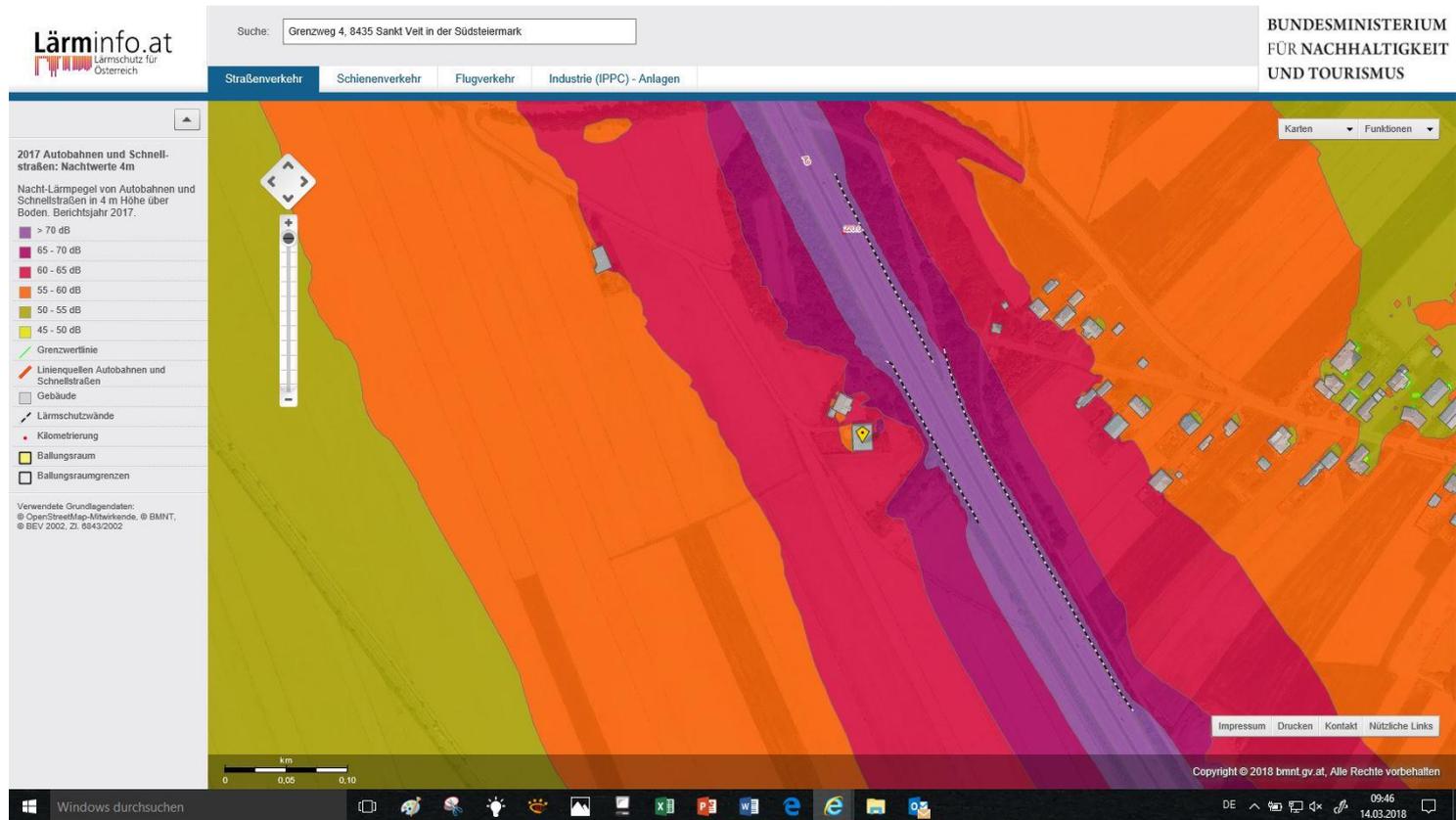
.. AN DER GRENZE ZUM BEREICH 70 BIS 75 dB ...

2017 AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRASSEN: 24H-DURCHSCHNITT 4M L_{DEN}



.. MIT ÜBERSCHREITUNGEN NACHTS VON BIS ZU 15 dB

2017 AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRASSEN: 24H-DURCHSCHNITT 4M L_{NIGHT}



§ 7 Abs 5, 6 und 8 BUNDESTRASSENGESETZ idgF

ABLÖSE, WENN DIE GRUNDSTÜCKSNUTZUNG UNZUMUTBAR BEEINTRÄCHTIGT IST

§ 7. (1) Die Bundesstraßen sind derart

(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(6) Im Falle, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.

(7) Bei der Planung, dem Bau,

(8) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.

Anmerkung:

§ 7 Abs 5 BStG geht auf § 7a Abs 3 BStG zurück und ist mit **BGBI 63/1983** ins BStG gekommen. § 7a Abs 3 galt ab sofort auch für bestehende Straßen..

§ 7a Abs 3 ist mit **BGBI 165/1986** noch ums Thema **Lichtentzug** ergänzt worden; mit dem neuen, erst im Rahmen des Verkehrsausschusses eingefügten § 7a Abs 5 sollten zB **Absiedlungen zu Lärmschutzzwecken** ermöglicht werden.

Seit der Novelle **BGBI 58/2006** findet sich beides in § 7 Abs 5 und 6 BStG, Abs 5 in noch allgemeinerer Form - ohne Begründung in den EB.

BGBL 63/1983 – RV 1204

ERLÄUTERUNGEN ZUR VORLÄUFERBESTIMMUNG IN § 7a Abs 3

... Sollte durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand kein entsprechender Erfolg erzielt werden können, kann auch die Einlösung von Grundstücken erfolgen, jedoch nur solcher, auf denen **Gebäude** errichtet sind, **deren Benützung unzumutbar beeinträchtigt wird** (Abs. 3). Voraussetzung ist hierbei, daß nicht etwa mögliche Maßnahmen nach Abs. 2 vom Eigentümer abgelehnt werden. **Es wird wohl nicht erst erprobt werden müssen, ob durch Maßnahmen' nach Abs. 1 und 2 kein Erfolg erzielt wurde, sondern es wird gleich eine Einlösung erfolgen können, wenn die Erfolglosigkeit anderer Maßnahmen vorher sicher abzusehen ist.** Wie ausgeführt, kann eine Einlösung nur erfolgen, wenn die Benützung eines Gebäudes "unzumutbar beeinträchtigt wird". Durch die Wahl des Wortes "unzumutbar" soll deutlich eine Verstärkung gegen Beeinträchtigungen von der Straße, die überhaupt zu Umweltschutzmaßnahmen führen, ausgedrückt werden. **Man wird wohl nur bei besonders gravierenden Belastungen eines Gebäudes durch den Verkehr auf Bundesstraße eine Einlösung vertreten können.** Hinzuweisen ist darauf, daß die Benützung eines Gebäudes nicht nur für den Eigentümer, sondern auch für **Mieter unzumutbar werden kann. Der Zweck dieser Bestimmung**

liegt darin, dass es immer wieder Fälle gibt, in denen mit Umweltschutzmaßnahmen an der Straße oder am Gebäude keine wirksame Abhilfe geschaffen werden kann; diese offenbare Unbilligkeit soll beseitigt werden. Es ist jedoch zu bemerken, daß - wie schon bei Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 - ein subjektives Recht des Betroffenen durch diese Bestimmung nicht begründet wird.

Anmerkung:

Wieso haben Dienstanweisungen das Thema nie aufgegriffen?

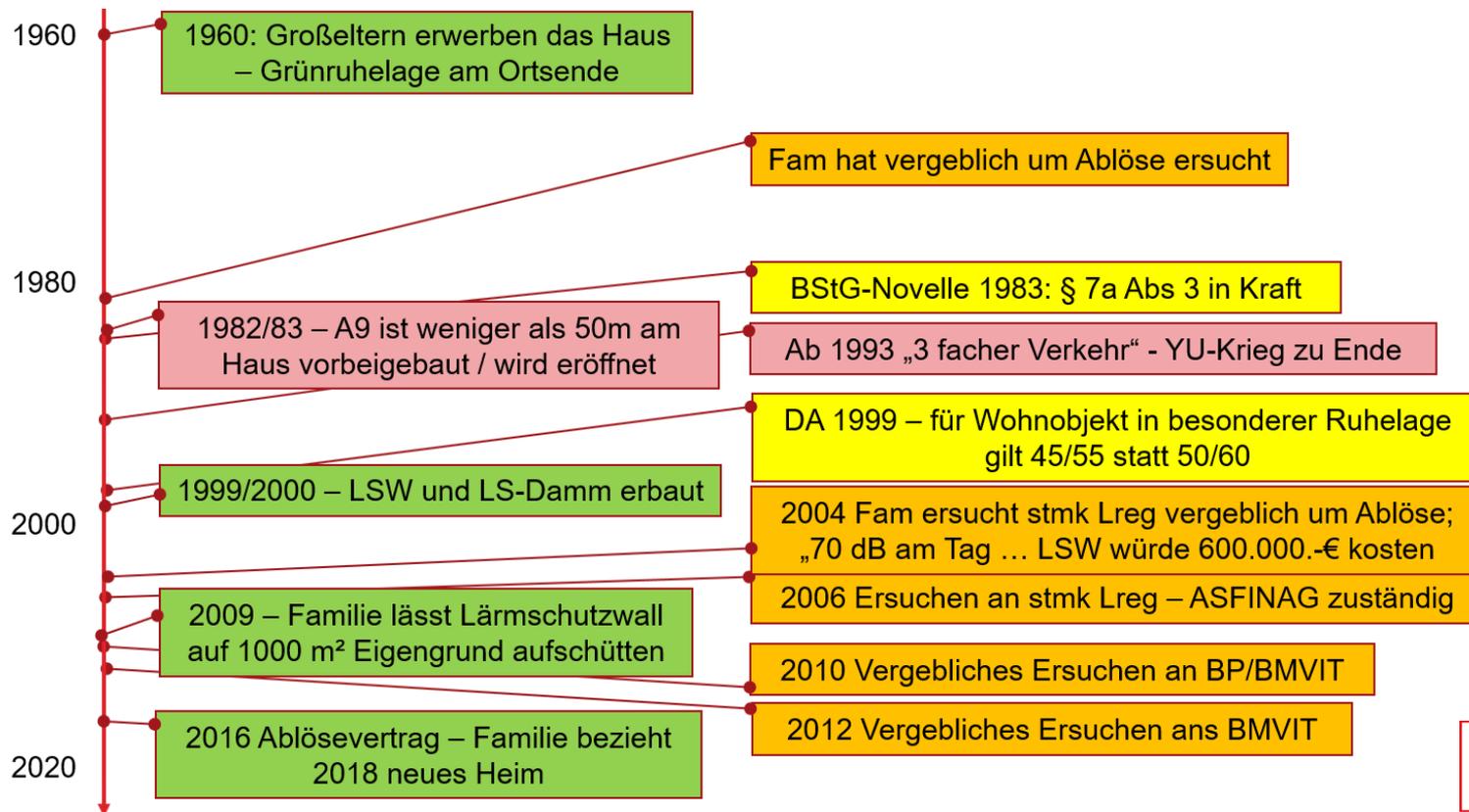
Wieso kann so eine Bestimmung „totes Recht“ werden?

Wieso legt keine Dienstanweisung offen, dass auch

Lärmschutzfenster ihre Grenzen haben, vor allem wenn die Fenster noch kippar sein sollen ... und was dann passieren sollte, wenn diese Grenzen erreicht sind

DIE AUTOBAHN IST ZU UNS GEKOMMEN

AB WANN war UNZUMUTBARKEIT eingetreten? ANFORDERUNGEN an ERLEDIGUNGEN gemäß AVG?



WAS DAZU NOCH ZU SAGEN IST

- Spätestens seit 2004 steht die Unsanierbarkeit fest. Mehr als 10 Jahre und zumindest vier vergebliche Anläufe musste die Familie warten ... **so etwas darf nicht mehr passieren!**
- Keine der Erledigungen hat einen Hinweis auf § 7 Abs 5 BStG enthalten, geschweige denn die Bestimmung korrekt gewürdigt.
Erledigungen der stmk Landesregierung, der ASFINAG wie des BMVIT, die in die Feststellung münden, dass „*nichts mehr getan werden könne*“, sind schlicht unzutreffend
- Stmk Landesregierung wie ASFINAG hätten nicht den Eindruck erwecken dürfen, dass sie zur Entscheidung befugt sind, sondern die Sache ans zuständige BMVIT weiterverweisen müssen.
Trotz ASFINAG-Ermächtigungsgesetz **sind die Aufgaben gemäß § 7 Abs 5 BStG hoheitliche Aufgaben, die das BMVIT selber wahrzunehmen hat**.
Das BMVIT trifft hier eine Strukturierungs- und Organisationsverantwortung gegenüber der ASFINAG, die das BMVIT zu unterstützen hat.
- Die EB lassen nicht den Schluss zu, dass das BMVIT die Bestimmungen unangewendet lassen kann. Wenn im Gesetz genannte Tatbestandselemente erfüllt sind, wird aus einem „Können“ ein „Müssen“.
- Erledigungen ohne sorgfältig ermittelten Sachverhalt und ohne sorgfältige rechtliche Würdigung verbieten sich von selber, sofern nicht gleich mit Ablöseanbot vorgegangen wird.

GESETZGEBERISCHES SONDERGESCHENK?

- **§ 7 Abs 5 BStG ist weder in seiner Ursprungsfassung noch jetzt ein „gesetzgeberisches Sondergeschenk“ sondern bewegt sich vielmehr im Rahmen des rechtspolitisch, verfassungs- und grundrechtlich Gebotenen.**
 - **Das zeigen die Entschädigungspraxis in Deutschland und in der Schweiz. Den Rahmen bilden hier Art 8 EMRK sowie Art 7 GRC.**
 - **Kritisch anzumerken ist**
 - **dass § 7 Abs 5 BStG unter dem Gesichtspunkt der Durchsetzbarkeit und Überprüfbarkeit dahinter noch zurückbleibt und**
 - **hinsichtlich der verbleibenden Schutzlücken, die unter der Schwelle von § 7 Abs 5 BStG bleiben, an die Standards des Enteignungsrechts herangeführt werden muss (~ Abgeltung von erheblichen Wertminderungen).**
 - **Positiv ist, dass § 7 Abs 5 BStG klar dem Gesundheitsschutz verpflichtet ist, indem es die Ablöse in den Mittelpunkt stellt.**
 - **Kurzum: § 7 Abs 5 BStG muss mit Leben erfüllt werden. Das ist eine Frage der Umweltgerechtigkeit.** Objekte etwa ab 70 dB Lden an einer Fassade, wo aktiv oder passiv nix Relevantes geht, werden zu betrachten sein ... dazu Klarstellungen in der DA und ein Antragsformular auf der Ministeriums-Homepage
- Und im Eisenbahngesetz braucht es auch so eine Vorschrift.**

WUNSCH NR 3

ES GIBT IMPULSE FÜR DIE BESTANDSANIERUNG IN ÖSTERREICH ...

... mit einer Pflicht, den Sanierungsbedarf periodisch zu erheben
.. und einem förmlichen Sanierungsverfahren
Dazu wird die Praxis der Lärmschutzfensterförderungen evaluiert
und ein hotSpot-Sanierungsprogramm auf den Weg gebracht



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN



werner.hochreiter@akwien.at +43 (1) 50 165 – 12624
www.ak-umwelt.at (Zeitschrift Wirtschaft und Umwelt)
www.awblog.at/?s=hochreiter (Arbeit&Wirtschaft-Blog)

www.akwien.at www.akeuropa.eu/ (Büro Brüssel)
wien.arbeiterkammer.at/umweltundverkehr/umwelt/laerm.htm (Themenseite „Lärm“)