

Positionspapier der Bundesarbeitskammer zu den Aktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Planungsperiode 2018 bis 2023

11. Juli 2018

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zu den im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vorgelegten Entwürfen für Aktionspläne wie folgt Stellung:

Zusammenfassung:

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (im Folgenden kurz: END) will ein managementartiges und transparentes Vorgehen der zuständigen Behörden im Fünf-Jahresrhythmus auf den Weg bringen. Gemessen an den bestehenden rechtlichen Maßstäben lassen die nun überwiegend zum dritten Mal auf www.lärminfo.at vorgelegten Aktionspläne – betrachtet werden die Teilpläne 1 (Autobahnen & Schnellstraßen A&S), 4B (Niederösterreich betreffend Ballungsraum Wien), 10B (Alle Straßen außer A&S - Ballungsraumgemeinde Wien), 11 (Schienenstrecken inkl Ballungsraum Wien), 12 (Straßenbahnen und U-Bahnen im Ballungsraum Wien) und 16 (Flughafen Wien) – wiederum viele Fragen unbeantwortet, was den Lärmsanierungsbedarf, die Prioritäten und geplante Abhilfemaßnahmen betrifft.

In einigen Aspekten drängt sich der Verdacht auf, dass sie neuerlich nicht einmal den Mindestanforderungen gemäß der END bzw gemäß den österreichischen Regelungen entsprechen, so dass sie dringend überarbeitet werden müssen. Eine Evaluation der Umsetzung der 2013 veröffentlichten Pläne ist deswegen auch gar nicht möglich bzw findet sich höchstens in Ansätzen.

Aktionspläne müssen einen solchen Detaillierungsgrad aufweisen, dass sie – ggfs bezogen auf einen konkret betrachteten Aktionsplanungsabschnitt – erkennen lassen,

- wo in Hinblick auf die Anzahl der dort ansässigen Bewohner signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten bestehen und anhand welcher Prioritäten diese Bereiche von der zuständigen Behörde klassifiziert werden,
- welche besonderen Probleme (zB „hot spots“ oder Lärm aus mehreren Quellen) und welche verbesserungswürdigen Situationen darüber hinaus (zB Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis) bestehen,
- wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung (aus lärmtechnischer und/oder finanzieller Sicht) mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zu rechnen ist und
- wie viele Personen dann voraussichtlich von belästigendem oder gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm entlastet sein werden.

Die Aufgliederung des Untersuchungsgebietes in Aktionsplanungsabschnitte wird sich voraussichtlich als dafür vorbereitender Schritt empfehlen.

Aktionspläne zu Ballungsräumen sollten den ganzen Ballungsraum – ungeachtet politischer Grenzen – einbeziehen und integriert betrachten. Weiters dürfen sich Aktionspläne zu Ballungsräumen nicht bloß auf Lärm von Landesstraßen beschränken, sondern sollen alle Umgebungslärm-Quellen betrachten. Wenn ein Ballungsraum in getrennten Aktionsplänen (hier: 4B und 10B) betrachtet wird, so sollten diese Pläne wenigstens ein abgestimmtes Vorgehen mit gemeinsamen Zielen und Maßnahmen zu den grenzüberschreitenden Aspekten erkennen lassen.

Künftig sollten alle Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser flächendeckend erhoben und analysiert werden. Hier sollte auch österreichweit ein einheitliches Vorgehen gefunden werden. Generell sollten auch Summationskarten samt entsprechenden Auswertungen, wo Personen von mehreren Verkehrslärmquellen betroffen sind, zur Verfügung gestellt werden.

Aktionspläne sollten auch ruhige Gebiete – auf dem Land wie in einem Ballungsraum – konkret ausweisen und darstellen, wie und ggfs mit welchen Maßnahmen diese gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden. Hier ist noch Grundlagenarbeit dringend nötig.

Schlussendlich ist darauf hinzuweisen, dass auch in Österreich eine flächendeckende Erhebung der Lärmbetroffenen, unabhängig von den Verkehrszahlen, sehr wünschenswert wäre.

Bedauerlicherweise hat man von der 2013 gewählten Vorgangsweise, die Aktionspläne einer Art förmlichem Begutachtungsverfahren zu unterziehen, damit die Sichtweisen und Anregungen der auf diese Weise einzubeziehenden Institutionen noch mitberücksichtigt werden können, diesmal wieder Abstand genommen. Diese Vorgangsweise sollte aber beibehalten werden, da sie auch zu einer besseren Information der breiten Öffentlichkeit beiträgt.

In Zukunft sollte zudem noch besonderes Augenmerk auf die Einbeziehung der betroffenen Gemeinden und Städte geschenkt werden: Jede Kommune sollte – am besten im Wege der jeweils für Lärmschutz zuständigen Dienststellen in den Landesregierungen – über die Erhebungsergebnisse detailliert informiert und beraten werden. Besonders betroffene Kommunen sollten in Hinblick auf das weitere Vorgehen auch besonders unterstützt werden.

Weiterhin gilt, dass die derzeit vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung an die von der END vorgesehenen Standards herangeführt werden muss. Wenn Lärmkarten und Aktionsplanentwürfe ohne deutliche mediale Ankündigung lapidar online gestellt werden, widerspricht dies dem Gebot einer effektiven Beteiligung gemäß END. Dass einige der Daten, die gemäß § 6 Absatz 3 und 4 Bundes-LärmVO zu ermitteln waren (~ Anzahl der Kindergärten, Schulen und Krankenanstalten je Gemeinde), weiterhin der Öffentlichkeit vorenthalten werden sollen, widerspricht dem Transparenzgebot gemäß END.

Vorbemerkung:

1. Die Auswertung der Statistik Austria für 2015 zeigt, dass das Ausmaß der Lärmstörung in Österreich ähnlich hoch wie bei der letzten Erhebung 2011 ist. Verkehrslärm ist und bleibt die dominante Belästigungsquelle; wie schon bisher reihen die Befragten das „steigende Verkehrsaufkommen“ (23 %) als zweitwichtigstes „vordringliches Umweltproblem“ knapp hinter dem „Treibhauseffekt und Klimawandel“ (25,9 %) ein.

Verkehrslärm ist gemäß der aktuellen Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation nach der Luftverschmutzung das Umweltproblem mit den zweitstärksten Auswirkungen auf die Gesundheit der EuropäerInnen¹.

Die BAK hat sich ausführlich mit den zur Umsetzung der END (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI Nr L 189 vom 18.07.2002 S 12) vorgelegten nationalen Regelungsentwürfen wie auch mit der END selber – zuletzt aus Anlass des REFIT-Prozesses

¹ Umweltbundesamt, Elfter Umweltkontrollbericht, Wien 2016, S 84ff.

2016 – auseinandergesetzt². Die zur nationalen Umsetzung vorgebrachten Kritikpunkte, unter anderem an den zu hoch angesetzten Schwellenwerten sind aufrecht³.

Die vorliegenden Entwürfe für Aktionspläne – hier werden die Teilpläne 1 (Autobahnen & Schnellstraßen A&S), 4B (Niederösterreich betreffend Ballungsraum Wien), 10B (Alle Straßen außer A&S - Ballungsraumgemeinde Wien), 11 (Schienenstrecken), 12 (Straßenbahnen und U-Bahnen im Ballungsraum Wien) und 16 (Flughafen Wien-Schwechat) jeweils im Zusammenhang mit der zusammenfassenden Betroffenenauswertung (Allgemeiner Teil - vorläufig) gewürdigt – geben keinen Grund, von diesen Kritikpunkten abzugehen. In besonderem Maße zeigt sich dies für die Aktionspläne zu den Flughäfen, wo es aufgrund der zu hohen Schwellenwerte und dem gewählten Bewertungsverfahren, das die Impulshaltigkeit des Fluglärms nicht abbildet, praktisch keine von Schwellenwertüberschreitungen Betroffene gibt, was kaum als getreues Abbild der Realitäten vor Ort gelten kann.

Vor allem zeigt sich, dass keiner der vorgelegten Pläne diejenigen Bereiche betrachtet, die möglicherweise bald von Schwellenwertüberschreitungen betroffen sein können (Vorsorgebereich). Damit wird eine ganz wesentliche Chance der Umsetzung der END nicht genutzt. Anders als 2013 sind die Lärmbetroffenen von Schienenwegen für den Lärmbereich zwischen 45 und 50 dB nachts sogar nun nicht mehr erhoben worden.

2. Die BAK hat schon zu den 2009⁴ bzw 2013⁵ vorgelegten Aktionsplänen Stellung genommen. Die folgenden Äußerungen beziehen sich auf die nun vorgelegten Teilpläne 1, 4B, 10B, 11, 12 und 16 jeweils im Zusammenhang mit der zusammenfassenden Betroffenenauswertung (Allgemeiner Teil; im Folgenden kurz: AT). Sie geben Anlass zu folgenden Bemerkungen:

Der rechtliche Rahmen für Aktionspläne

3. Zum rechtlichen Rahmen für diese Aktionspläne bestimmt die END (eigene Hervorhebung unterstrichen):

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

....

k) „Ballungsraum“ einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;

l) „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der Lärmin-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;

m) „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

n) „Hauptverkehrsstraße“ eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;

o) „Haupteisenbahnstrecke“ eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr;

² Positionspapier der BAK vom September 2000 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (KOM (2000)468 endg) vom September 2000; Stellungnahme der BAK im Begutachtungsverfahren zum Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (62/SN-239/ME XXII GP); Stellungnahme der BAK im Begutachtungsverfahren zur Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung; BAK-Positionspapier vom Mai 2016 im Rahmen der laufenden Evaluierung der END http://www.akeuropa.eu/de/publication-full.html?doc_id=420&vID=77; vgl auch Hochreiter (Hrsg), Die Umsetzung der END in Österreich (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik Nr 178, Wien 2008 sowie Hochreiter (Hrsg), Aktionsplanung gegen Straßenlärm – wie geht es weiter? (Tagungsband), Informationen zur Umweltpolitik Nr 182, Wien 2010.

³ Siehe dazu den einstimmigen Beschluss der 149. Hauptversammlung der Bundesarbeitskammer vom 23. November 2011: TRANSPARENZ, KLARE PRIORITÄTEN UND VERBINDLICHKEIT BEIM VERKEHRSLÄRMSCHUTZ; zuletzt das Kapitel „Verkehrslärm“ im AK-Wohlstandsbericht 2018, Materialien zu Wirtschaft und Gesellschaft Nr 175, Wien 2018 https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/verteilungsgerechtigkeit/AK_Wohlstandsbericht.html.

⁴ Zur ersten Phase der Aktionsplanung 2007/2008 vgl das BAK-Positionspapier zu den Aktionsplänen gemäß END 2002/49/EG vom 31. März 2009 sowie den dazugehörigen Bewertungsbogen.

⁵ Zur zweiten Phase der Aktionsplanung 2012/2013 vgl das BAK-Positionspapier vom 28. Juni 2013 sowie den dazugehörigen Bewertungsbogen https://wien.arbeiterkammer.at/service/stellungnahmen/umwelt/Laermaktionsplan_2013.html.

p) „Großflughafen“ einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;

.....

Artikel 6

Bewertungsmethoden

- (1) Die Lden- und Lnight-Werte werden mit den in Anhang II beschriebenen Bewertungsmethoden bestimmt.
- (2) Gemeinsame Bewertungsmethoden für die Bestimmung der Lden- und Lnight-Werte werden von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 im Wege einer Überprüfung des Anhangs II festgelegt. Bis zur Annahme dieser Methoden können die Mitgliedstaaten Bewertungsmethoden anwenden, die gemäß Anhang II angepasst wurden und auf den in ihren nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen Methoden basieren. In diesem Fall weisen sie nach, dass diese Methoden zu Ergebnissen führen, die denen gleichwertig sind, die mit den Methoden nach Abschnitt 2.2 des Anhangs II erzielt werden.
- (3) Die gesundheitsschädlichen Auswirkungen können mit den Dosis-Wirkungs-Relationen nach Anhang III bewertet werden.

Artikel 8

Aktionspläne

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden für

- a) Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen;
- b) Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2013 Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ermittelt wurden, für die Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet ausgearbeitet haben.

(3)

(4) Die Aktionspläne müssen den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.

(5)

(6)

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

Ergibt sich die Verpflichtung, ein Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit durchzuführen, gleichzeitig aus dieser Richtlinie und aus anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, so können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Überschneidungen gemeinsame Verfahren vorsehen.

Artikel 9

Information der Öffentlichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von ihnen ausgearbeiteten und erforderlichenfalls genehmigten strategischen Lärmkarten sowie die von ihnen ausgearbeiteten Aktionspläne in Übereinstimmung mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere der Richtlinie 90/313/EWG des Rates vom 7. Juni 1990 über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt (1), und gemäß den Anhängen IV und V der vorliegenden Richtlinie, auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und an sie verteilt werden.

(2) Diese Information muss deutlich, verständlich und zugänglich sein. Eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten wird zur Verfügung gestellt.

ANHANG III

METHODEN ZUR BEWERTUNG DER GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN AUSWIRKUNGEN

nach Artikel 6 Absatz 3

Für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung sollten Dosis-Wirkungs-Relationen verwendet werden. Die Dosis-Wirkungs-Relationen, die durch künftige Änderungen dieses Anhangs nach Artikel 13 Absatz 2 eingeführt werden, betreffen insbesondere Folgendes:

- die Relation zwischen Belästigung und Lden für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm,
- die Relation zwischen Schlafstörung und Lnight für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie und Gewerbelärm.

Erforderlichenfalls könnten spezielle Dosis-Wirkungs-Relationen für folgende Bereiche aufgezeigt werden:

- Wohngebäude mit besonderer Schalldämmung gemäß Anhang VI,
- Wohngebäude mit einer ruhigen Fassade gemäß Anhang VI,

- klimatische und kulturelle Unterschiede,
- schutzbedürftige Gruppen der Bevölkerung,
- hervorstechender Industrie- und Gewerbelärm,
- impulsartiger Industrie- und Gewerbelärm und andere Sonderfälle.

ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPÄNE

nach Artikel 8

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
 - die zuständige Behörde,
 - den rechtlichen Hintergrund,
 - alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
 - eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
 - eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
 - das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
 - die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
 - die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
 - die langfristige Strategie,
 - finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
 - die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.
2. Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:
- Verkehrsplanung,
 - Raumordnung,
 - auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
 - Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
 - Verringerung der Schallübertragung,
 - verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.
3. In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.
4. Die Kommission kann gemäß Artikel 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu den Aktionsplänen ausarbeiten.

4. Das Bundes-LärmG bestimmt hierzu in § 7 (eigene Hervorhebung unterstrichen):

(8) Die Aktionspläne haben den durch Verordnung gemäß § 11 näher festgelegten Mindestanforderungen zu entsprechen und sind anhand aktueller Erfordernisse, die sich aus dem Lärmschutz, der Lärminderung oder der Lärmverhütung ergeben, mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

(9)

(10) In den Aktionsplänen sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, wenn sich auf Grund der Schwellenwerte, insbesondere unter Heranziehung der Belästigungswirkung und einer Dosis-Wirkungs-Relation 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 für industrielle Tätigkeiten sind nach Maßgabe der für die jeweilige Anlage anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorzusehen.

5. Die Bundes-LärmVO bestimmt hierzu in § 6 (eigene Hervorhebung unterstrichen):

(2)

(3) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten außerhalb von Ballungsräumen ist zusätzlich aufgeschlüsselt nach Gemeinden die auf die zweite Nachkommastelle gerundete Fläche in km², bezüglich derer der auf ganze Zahlen gerundete Lden

- 55 – 64 dB,
- 65 – 74 dB sowie
- ≥ 75 dB

beträgt, anzugeben. In diesem Zusammenhang ist auch die geschätzte Anzahl der in diesen Gebieten gelegenen Wohnungen anzugeben.

(4) Die Angaben der Anzahl der Einwohner, der Wohnungen, der Schulen, der Kindergärten und der Krankenanstalten und der Fläche gemäß Absatz 1 bis 3 hat getrennt für Umgebungslärm durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken, Flughäfen sowie für Umgebungslärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten zu erfolgen. Die Angaben haben aufgeschlüsselt nach Gemeinden zu erfolgen.

(5) Sofern Auswertungen verfügbar sind, kann zusätzlich angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden

- 1. mit besonderer Schalldämmung sowie
- 2. mit einer ruhigen Fassade

wohnen. Bei der Zuordnung von Personen in Gebäuden mit einer ruhigen Fassade sind alle Bewohner des Gebäudes zu zählen.

6. Die Bundes-LärmVO bestimmt hierzu in §§ 9 und 10 (eigene Hervorhebung unterstrichen):

Maßnahmen in (Teil-)Aktionsplänen

§ 9. (1) Die (Teil-)Aktionspläne sind auf Grundlage der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten auszuarbeiten. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist das gesamte gemäß den strategischen Umgebungslärmkarten lärmbelastete Gebiet zu betrachten.

(2) Der Detaillierungsgrad der Bearbeitung ist so zu wählen, dass die (gemeint ist: Abschätzung der) Wirkung der Maßnahmen, die (gemeint ist: der) Kosten der Realisierung und die (gemeint ist: der) Anzahl der entlasteten Personen möglich ist.

(3) Für den Fall einer Überschreitung der Schwellenwerte haben die (Teil-)Aktionspläne Maßnahmen zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu enthalten. Nach entsprechender Konsultation mit den jeweils betroffenen Ländern können auch in den Zuständigkeitsbereich der Länder bzw. Gemeinden fallende Maßnahmen aufgenommen werden. Als Maßnahmen kommen insbesondere

1. Maßnahmen in der Verkehrs- und Infrastrukturplanung,
2. Maßnahmen zu Verkehrsfluss und Infrastrukturbetrieb,
3. Maßnahmen in der Raumordnung,
4. auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
5. Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
6. Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung,
7. rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize in Betracht.

(4) Die Maßnahmen sind tunlichst so zu setzen, dass sie gegebenenfalls auch vor Lärm aus sonstigen Quellen schützen, um so ihre Wirksamkeit zu erhöhen und den Kosten-Nutzen-Effekt zu steigern.

Anforderungen an (Teil-)Aktionspläne

§ 10. (Teil-)Aktionspläne haben mindestens folgende Angaben und Unterlagen zu enthalten:

1. eine Beschreibung der Ballungsräume, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken, der Eisenbahnstrecken und der Straßenbahnstrecken, der Flughäfen und Großflughäfen, der Gelände für industrielle Tätigkeiten und der ruhigen Gebiete,
2. die für die Ausarbeitung des (Teil-)Aktionsplans zuständige Behörde,
3. die jeweils geltenden Schwellenwerte für die (Teil-)Aktionsplanung sowie allenfalls gemäß anderen Verwaltungsvorschriften bestehende Grenzwerte,
4. eine Zusammenfassung der der Maßnahmenplanung zugrunde gelegten Daten der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten,
5. die Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind,
6. die Angabe von besonderen Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,
7. die Darstellung der Einbeziehung der Öffentlichkeit,
8. die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
9. die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die fünf Folgejahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz von Gebieten, die auf Grund ihrer Ausweisung einen besonderen Schutzanspruch gegenüber Lärm aufweisen,
10. die für die Umsetzung ergänzender Einzelmaßnahmen in anderen Zuständigkeitsbereichen geltende Rechtslage und die für die Einzelmaßnahme zuständige Behörde,
11. die langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm,
12. verfügbare Informationen zu den Finanzmitteln bzw. Ergebnisse von Kostenwirksamkeitsanalysen oder Kosten-Nutzen-Analysen,
13. die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des (Teil-) Aktionsplans,
14. eine kurze Zusammenfassung des (Teil-)Aktionsplans von nicht mehr als fünf Seiten und
15. eine Schätzung der durch die jeweils konkret vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich erzielten Reduktion der Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Personen.

Management von Umgebungslärm einführen

7. Dieser rechtliche Rahmen ist im Lichte der Ziele der END so zu verstehen, dass ein managementartiges und transparentes Vorgehen der zuständigen Behörden im Fünf-Jahresrhythmus beabsichtigt ist.

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

8. Bedenkt man zudem, dass Lärmbetroffene entlang bestehenden Straßen, Schienenwegen oder Flughäfen derzeit de facto keine rechtliche Möglichkeit haben, Schutzmaßnahmen zu erzwingen⁶, so erfordert alleine dies schon eine besondere Sorgfalt der zuständigen Behörden bei der Analyse des Sanierungsbedarfs bzw. der bisherigen Sanierungsfortschritte sowie bei der Ausarbeitung und Begründung entsprechender Programme für die nächsten fünf Jahre.

⁶ Vgl. dazu Hochreiter, Gibt es ein Recht auf Lärmschutz? in Hochreiter (Hrsg.), Die Umsetzung der END in Österreich, Informationen zur Umweltpolitik, Nr. 178, S. 67 Wien 2008.

Für Lärmbetroffene soll transparent und nachvollziehbar sein, dass ein zielgerichtetes, konzeptives und von einsichtigen Prioritätensetzungen geleitetes Vorgehen praktiziert wird.

Kein beliebiges Ermessen der Behörden

9. Bloße Verweise auf kartographische Darstellungen oder auf nach Bundesländern aggregierte Daten, bloß allgemeine Erörterungen zu den zur Verfügung stehenden Instrumenten und Handlungsebenen, sind da alleine sicher nicht ausreichend. Ebenso wenig hinreichend sind Erörterungen mit wechselnder Tiefe zu den einzelnen Punkten bzw Aktionsplänen, die den „roten Faden“ eines managementartigen Vorgehens nicht erkennen lassen.

10. Aber auch ungeachtet dieser sich aus der Natur der Sache ergebenden Überlegungen, geben die rechtlichen Rahmenbedingungen den zuständigen Behörden kein beliebiges Ermessen bei der Umsetzung der einschlägigen Vorschriften. Dies verdeutlichte schon Artikel 8 Absatz 1 letzter Satz END für die erste Phase der Umsetzung, wo klargestellt wird, dass die Maßnahmen in den Aktionsplänen *„... auf die Prioritäten eingehen (sollen), die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, ...“*. Nun verlangt Artikel 8 Absatz 2 END unmissverständlich, dass *„... Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ermittelt wurden, ... ausgearbeitet ...“* werden. Dies erfordert eine Auswertung der Lärm-Berechnungsergebnisse, die über die bloß kartografische Darstellung deutlich hinausgehen wird, wenn diese dann auch einer Prioritätenreihung zugänglich sein soll.

Daher bestimmt auch § 9 Absatz 2 der Bundes-LärmVO: *„Der Detaillierungsgrad der Bearbeitung ist so zu wählen, dass die (gemeint ist: Abschätzung der) Wirkung der Maßnahmen, die (gemeint ist: der) Kosten der Realisierung und die (gemeint ist: der) Anzahl der entlasteten Personen möglich ist“*.

Mindestanforderungen an Aktionspläne

11. Aktionspläne müssen daher einen solchen Detaillierungsgrad aufweisen, dass sie – ggfs bezogen auf einen konkret betrachteten Aktionsplanungsabschnitt – erkennen lassen,

- wo in Hinblick auf die Anzahl der dort ansässigen Bewohner signifikante Überschreitungen von Schwellenwerten bestehen und anhand welcher Prioritäten diese Bereiche von der zuständigen Behörde klassifiziert werden,
- welche besonderen Probleme (zB „hot spots“ oder Lärm aus mehreren Quellen) und welche verbesserungswürdigen Situationen darüber hinaus (zB Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis) bestehen,
- wann nach Maßgabe der erfolgten Prioritätenreihung (aus lärmtechnischer und/oder finanzieller Sicht) mit welchen Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren zu rechnen ist und
- wie viele Personen dann voraussichtlich von belästigendem oder gesundheitsgefährdendem Umgebungslärm entlastet sein werden.

Die Aufgliederung des Untersuchungsgebietes in Aktionsplanungsabschnitte wird sich voraussichtlich als dafür vorbereitender Schritt empfehlen.

Ballungsräume integriert betrachten, ruhige Gebiete schützen

12. Aktionspläne zu Ballungsräumen sollten den ganzen Ballungsraum – ungeachtet politischer Grenzen – einbeziehen und integriert betrachten. Weiters dürfen sich Aktionspläne zu Ballungsräumen nicht bloß auf Lärm von Landes- und Gemeindestraßen beschränken, sondern sollen alle Umgebungslärm-Quellen integriert betrachten.

13. Aktionspläne sollten auch ruhige Gebiete – auf dem Land wie in einem Ballungsraum – konkret ausweisen und darstellen, wie und ggfs mit welchen Maßnahmen diese gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden.

Vorliegende Aktionspläne EU-widrig; der Rechtsrahmen für Bestandsanierungen in Österreich ist erheblich nachbesserungsbedürftig

14. Gemessen an diesen Maßstäben lassen die vorgelegten Entwürfe für Aktionspläne leider wieder viele Fragen unbeantwortet. Insgesamt drängt sich wieder der Verdacht auf, dass die vorgelegten Entwürfe nicht einmal den Mindestanforderungen gemäß der END bzw gemäß den österreichischen Regelungen entsprechen, so dass sie dringend überarbeitet werden müssen (vergleiche dazu auch die Übersicht im als Anhang beigefügten „Bewertungsbogen“).

Dies betrifft insbesondere folgende Aspekte:

- Es werden durchwegs nicht die in Artikel 8 END angesprochenen Prioritätenbereiche ausgewiesen, wo angesichts der Schwellenwertüberschreitungen Maßnahmen gesetzt werden müssten.
- Dass die Daten, die gemäß § 6 Absatz 3 und 4 Bundes-LärmVO zu ermitteln sind (~ Anzahl der betroffenen Kindergärten, Schulen und Krankenanstalten je Gemeinde), der Öffentlichkeit vorenthalten werden, widerspricht dem Transparenzgebot gemäß Artikel 9 END.
- Der Schutz „ruhiger Gebiete“ wird höchstens als „Aufgabe“ angesprochen, Maßnahmen finden sich praktisch keine.
- Es finden sich keinerlei relevante Angaben zur Anzahl der Personen, die durch konkrete für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen entlastet werden sollen.
- Wenn Lärmkarten und Aktionsplanentwürfe fast gleichzeitig veröffentlicht werden, widerspricht es dem – in der END vorgesehenen – schrittweisen Vorgehen; wenn sie ohne deutliche mediale Ankündigung lapidar online gestellt werden, widerspricht dies dem Gebot einer effektiven Beteiligung gemäß END.
- Dass die Öffentlichkeitsbeteiligung generell auf den spätest möglichen Zeitpunkt beschränkt wird, verstößt wohl auch gegen Artikel 8 Absatz 7 END; dem Geist dieser Vorschrift wird es sicher nicht gerecht.

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

Die BAK verkennt auch nicht, dass sich in den spärlichen Angaben der Aktionspläne letztlich eine unzureichende Rechtslage in Österreich spiegelt, die die Ermittlung und Abarbeitung von Sanierungsbedarf ins praktische Belieben der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturbetreiber (Straße, Schiene, Luftfahrt) stellt. Verbindliche Vorgaben fehlen durchwegs. Selbst umfangreiche Sanierungen bedürfen keiner behördlichen Genehmigung, was einer weitgehenden „Privatisierung der Rechtsetzung“ gleichkommt. Dies mag die „Zurückhaltung“ der angesprochenen Betreiber und der zuständigen Behörden bei der Umsetzung der END und der nationalen Umsetzungsvorschriften erklären, rechtfertigt sie aber nicht. Natürlich besteht hier auch rechtlicher Nachbesserungsbedarf, sind deutliche Impulse für mehr Verbindlichkeit in der Bestandsanierung gefragt⁷.

⁷ Vgl weiterführend *Hochreiter*, ES darf ein bisschen verbindlicher sein – Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung, Referat bei der ÖAL Fachtagung "Wie laut darf ES sein?" am 21. März 2018
<https://www.oal.at/rueckblick/2018>

Schwellenwertüberschreitungen müssen ausgewertet werden

16. In Hinblick auf die Anforderungen an die Auswertung der in den Lärmkarten dokumentierten Schwellenwertüberschreitungen fällt zunächst auf, dass einige Aktionspläne nur eine unscharfe Abgrenzung des Untersuchungsgebietes vornehmen. So wie in Teil 1 sollten in Teil 11 die Anfangs- und Endstreckenkilometer der Schienenwege angegeben werden. In Teil 10B werden mit keinem Wort die Außengrenzen des „Ballungsraum Wien“ (siehe § 11 Bundes-LärmVO) dargestellt werden; dieser endet ja nicht überall an der Stadtgrenze. Teil 16 sollte nicht bloß die in die Betrachtung einbezogenen Gemeinden nennen, sondern vor allem die aktuellen Fluglärmbereiche einschließlich der An- und Abflugrouten überblicksartig darstellen.

17. Obwohl begrüßenswerter Weise alle Pläne gleichlautende Kapitelüberschriften verwenden, finden sich im jeweiligen Kapitel „Angabe und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind“ durchwegs nur hoch aggregierte Daten, zumeist unter Verweis auf die nach Bundesländern und Verkehrsträgern aggregierten Daten im AT oder gar auf die Lärmkarten selber.

Der zusätzliche Erkenntniswert solch allgemeiner Angaben ist gering. Zudem ist zu bedenken, dass nach Bundesländern aggregierte Daten zur Lärmbelastung schon bisher aufgrund der Sonderauswertungen im Rahmen des Mikrozensus zugänglich waren. Anzumerken ist, dass Verweise auf die Lärmkarten gröblich irreführend sind, als dort die Anzahl der von der jeweiligen Schwellenwertüberschreitung betroffenen Personen eben nicht entnommen werden kann.

18. Unverständlich und ohne Begründung bleibt, warum die Aktionspläne nicht dazu genutzt werden, um die Auswertungen, die ja nun viel detaillierter möglich sind und insbesondere die Identifikation ganz konkreter Problembereiche (~ Lärmbelastung in Verbindung mit der Anzahl der konkret Betroffenen) ermöglichen, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Keiner der angesprochenen Aktionspläne enthält eine – sinnvollerweise tabellarisch vorzunehmende – Auswertung der Schwellenwertüberschreitungsbereiche⁸, die dann weiter Grundlage für eine Prioritätenreihung sein könnten. Damit fehlt es aber schon an der erforderlichen Analyse der Probleme. Sinnvollerweise wäre im Rahmen einer solchen Aufzählung auch in einem auf die Anzahl der jeweils betroffenen Personen bzw Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis (wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser) Bezug zu nehmen, was dann zu einer Typisierung und Kategorisierung der Problembereiche führen könnte.

Lediglich Teil 1 zeigt positive Ansätze in diese Richtung: Warum letztlich keine vollständige, sondern nur eine „auszugsweise“ Auflistung aus der Ermittlung der prioritären Straßenabschnitte (S 14 und 17) präsentiert wird, bleibt unerfindlich. Die kartographische Darstellung der „Belastungsschwerpunkte“ ebenda (S 14) ist leider so verkleinert, dass sie unleserlich ist; sie sollte um eine tabellarische Auflistung ergänzt werden.

Ein schlüssiges Vorgehen würde darüber hinaus erfordern, dass auch die Begründungen für das Zustandekommen der „Auflistung“ zugänglich sind. Die Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“, auf die mehrfach Bezug genommen wird, sagt dazu nichts. Das vom BMVIT freizugebende ASFINAG-Bauprogramm, wo offenbar die Festlegungen erfolgen, wird wiederum nicht einer Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß END unterzogen (S 22). Teil 1 ist nicht zu entnehmen, ob beabsichtigt ist, von der bisherigen Praxis der Geheimhaltung abzugehen. Es ist unverständlich, wieso zB die sogar medial bekannt gewordenen Auseinandersetzungen um Tempo 80 auf der A2 bei Wr Neudorf bzw betreffend die A3 bei Müllendorf/Großhöflein in Teil 1 nicht einmal angesprochen werden.

⁸ Dies wird als „Widmungs-Konfliktkarte“ bezeichnet, siehe ÖAL-Richtlinie Nr 36 Blatt 1 Erstellung von Schallimmissionskarten und Konfliktzonenplänen und Planung von Lärminderungsmaßnahmen S 20.

19. Schlicht gesetzwidrig ist, dass weder der AT noch die anderen Teilpläne einige der gemäß § 6 Absatz 3 und 4 Bundes-LärmVO zu ermittelnden Daten (~ insbesondere Anzahl der Kindergärten, Schulen und Krankenanstalten) noch immer nicht gesondert je Gemeinde und Lärmquelle enthalten. Dies verstößt auch gegen Artikel 9 END sowie gegen die maßgeblichen Umweltinformationsvorschriften.

„hot spots“ und Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis ausweisen; Summationskarten für Lärm aus mehreren Quellen erstellen; flächendeckende Erhebungen der Lärmbetroffenen, unabhängig von den Verkehrszahlen, sehr wünschenswert

20. Da die vorhandenen Lärmschutzvorschriften, Maßnahmen oft an das sogenannte „Wirtschaftlichkeitskriterium“ binden, müssen auch besonders diejenigen Bereiche, die energetisch besonders hohe Schwellenwertüberschreitungen enthalten („hot spots“), herausgearbeitet werden, weil hier oft nicht einmal mehr passive Maßnahmen ausreichenden Schutz bieten. Einen ersten Schritt dazu zeigt die – viel zu klein abgebildete – Karte in Teil 1 (S 14); diese müsste jedenfalls um eine gesonderte Auflistung der betroffenen Einzelobjekte ergänzt werden, die für eine Objekteinlöse auf der Basis von § 7 Absatz 5 BStG in Frage kommen.

Auch wenn es an durchgehenden rechtlichen Vorgaben wie in § 6 Absatz 4 Bundes-LärmVO fehlt, sollten flächendeckend alle Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser erhoben und analysiert werden. Die Ausarbeitungen im AT zeigen, dass hier mit erheblichen Anzahlen zu rechnen ist. Hier sollte auch österreichweit ein einheitliches Vorgehen gefunden werden.

Wo Lärm aus mehreren Quellen (zB Straße und Schiene oder Schellstraße und Landesstraße etc) zusammenwirkt, sollten auch Summationskarten erstellt werden. Diese sollten auch aufzeigen, wo Immissionsgrenzwerte überschritten sind, ohne dass die für die jeweiligen Verkehrsträger geltenden Schwellenwerte überschritten sind. Zudem sollten entsprechende Ausarbeitungen auch über die energetischen Verursachungsanteile Auskunft geben. Lediglich Wien soll dem Vernehmen nach über solche Karten verfügen; unter www.lärminfo.at sind sie aber auch nicht zugänglich.

Der Detaillierungsgrad von Ausarbeitungen ist insgesamt so zu wählen, dass konkrete Minderungsmaßnahmen abgeleitet werden können und eine Schätzung der Anzahl der zu entlastenden Personen möglich wird (§ 9 Absatz 2 Bundes-LärmG). Dies ist sicherlich eine nicht leicht zu beantwortende Fragestellung. Sie sollte jedenfalls als solche angesprochen werden. In den untersuchten Plänen finden sich keinerlei Äußerungen dazu.

Schlussendlich ist darauf hinzuweisen, dass auch in Österreich eine flächendeckende Erhebung der Lärmbetroffenen unabhängig von den Verkehrszahlen sehr wünschenswert wäre, so wie dies in der Schweiz seit langem praktiziert wird. Würde die Schweiz bloß nach der Methodik gemäß END erheben, so würden 30 % der Lärmbelasteten nicht erfasst werden; besonders kritisch ist, dass die Methodik gemäß END auch rund 10 % der Hochbelasteten nicht erfasst. Aus einer flächendeckenden Erhebung könnte man dann auch besser Summationskarten errechnen. Die „Überblendfunktion“ für Landesstraßen und Autobahnen auf www.lärminfo.at ist da ein guter Anfang. Weiters ermöglicht das auch eine bessere Darstellung von potentiell „ruhigen Gebieten“ > 35 dB(A) und schafft solide Grundlagen für flächenhafte Sanierungsansätze, wie etwa gemäß ÖAL-Richtlinie Nr 36 Blatt 1⁹.

Darstellen, welche Bereiche schon als saniert betrachtet werden können

21. Bedauerlich ist, dass keiner der angesprochenen Aktionspläne diejenigen Bereiche herausarbeitet, die in den Lärmkarten zwar Überschreitungen aufweisen, aber schon als saniert anzusehen sind; dazu

⁹ Vgl dazu *Hochreiter*, ES darf ein bisschen verbindlicher sein – Überlegungen und Wünsche für die künftige Rechtsentwicklung, Referat bei der ÖAL Fachtagung "Wie laut darf ES sein?" am 21. März 2018 <https://www.oal.at/rueckblick/2018>

gehören auch Gebäude mit besonderer Schalldämmung (§ 6 Absatz 5 Bundes-LärmVO). Diese auch für jede Evaluation zentrale Fragestellung wird in einigen Plänen aber doch erstmals angesprochen, zumal damit ja auch eine bessere Optik erzielbar ist. Untersuchungen zur Umsetzung der laufenden Lärmschutzfensterförderungsprogramme werden hoffentlich auch zur Verbesserung dieser Programme beitragen. Denn nicht alle erfüllen die von der END geforderten Kriterien (Einbau von Lüftern). Zudem wäre auch zu thematisieren, inwieweit die Programme auch tatsächlich in Anspruch genommen werden. Eine vom BMVIT beauftragte Studie¹⁰ hat ergeben, dass nur 5 % der potentiellen Antragsteller ein Antrag auf Bahnlärm-Fensterförderung stellen. Dem Vernehmen nach lässt sich Ähnliches auch zu den anderen Förderungsprogrammen beobachten. Die Bahnlärm-Fensterförderung erscheint aber besonders restriktiv. Die Akzeptanz von Fensterförderungsprogrammen wird sicher ganz wesentlich davon bestimmt, ob die Förderungsbedingungen als fair empfunden werden.

Kriterien für die Prioritätenreihung nennen

22. Obwohl ein Regelwerk zur Prioritätenreihung ein unerlässliches Hilfsmittel zur Erstellung von Maßnahmenvorschlägen für die nächsten fünf Jahre ist, stellt keiner der angesprochenen Pläne diese Kriterien dar, die gleichzeitig wohl auch am Ende der Periode zur Evaluation der getroffenen Maßnahmen dienen würden.

Lediglich in Teil 1 wird berichtet, dass – aber nicht beim BMVIT, sondern – bei der ausführenden Gesellschaft ASFINAG eine Prioritätenreihung vorhanden sei. Die Methodik wird aber nur angedeutet und wirft die Frage nach den Gewichtungen auf, wenn *aktive Lärmschutzmaßnahmen in der Regel im Zuge von Generalsanierungen* getroffen werden (S 17). Die Ergebnisse der Prioritätenreihung werden unverständlicherweise nicht offengelegt. Bekanntermaßen bestehen Auffassungsunterschiede, insbesondere, wenn Anliegergemeinden Lärmschutzmaßnahmen mitfinanzieren sollen oder etwa straßenverkehrspolizeiliche Maßnahmen gefordert werden. Eine Mitfinanzierung wäre ja nur dort gerechtfertigt, wo gestiegene Lärmbetroffenheit auf Zutun der Gemeinde zurückgeht. Die Auffassungsunterschiede sind anhand der Kriterien für die Prioritätenreihung zu analysieren und hier konkret bezogen auf die jeweiligen Gemeinden anzugeben.

Gleiches gilt für Teil 11, wobei verwundert, dass eine mehr als 20 Jahre alte Prioritätenreihung nicht als überarbeitungsbedürftig erachtet wird (S 19 und 27). So wie zu Teil 1 bleibt zudem die Verbindlichkeit dieser Prioritätenreihung im Unklaren; denn ebenda wird angemerkt, *dass es vielmehr an den Gemeinden liege, ihre Bereitschaft nun zu bekunden...; denn die Grenzwertüberschreitung seien seit Jahren bekannt* (S 27). Letzteres darf bezweifelt werden, auch wenn die aggregierten Gemeindedaten seit kurzem veröffentlicht sind, wofür sich die BAK intensiv eingesetzt hat. Die Haltung, *dass es bloß an den Gemeinden liege*, ist zu hinterfragen, zumal der Abschluss von Sanierungsvereinbarungen dem Vernehmen nach manchmal auch zB an Finanzkraft von Kleingemeinden scheitert. Die Gründe, warum es zu keinen Vereinbarungen kommt, sind zu analysieren und hier konkret bezogen auf die jeweiligen Gemeinden anzugeben. Die Formulierung in Punkt 9 fordert zur Frage heraus, welche Gemeinden es bisher zum Nachteil der Betroffenen verabsäumt haben, die Bereitschaft zur Teilnahme am Sanierungsprogramm zu bekunden, nachdem von Bundesseite für die Umsetzung des Sanierungsprogramms ausreichend Mittel zur Verfügung stehen.

Die Notwendigkeit, Maßnahmen nach Prioritäten zu reihen und was dabei ausschlaggebend sein soll, wird in Teil 16 gar nicht angesprochen; das überlässt der Aktionsplan offenbar völlig der Umsetzung der Mediationsvereinbarung. Teil 4B überrascht: er will aus Gründen der Gleichbehandlung (??) keine Priorisierung vornehmen (S 6).

Maßnahmen zu den „Prioritäten“ für die nächsten fünf Jahre nennen

23. Da mit Ausnahme von Teil 1 keiner der betrachteten Pläne erkennen lässt, dass die Schwellenwertüberschreitungen konkret analysiert worden sind, enthält auch keiner dieser Pläne

¹⁰ TAS Schreiner et al, Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandstrecken, Wien 2003, Reihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Nr 132 S 154
<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/index.html>

Maßnahmenvorschläge, die „... auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, ...“, so wie dies Artikel 8 Absatz 1 END als Kernaufgabe der Aktionspläne formuliert. Auch die Angaben in Teil 1 vermitteln hier kein schlüssiges Bild. Meist finden sich überhaupt nur bloß allgemeine Darstellungen von möglichen Instrumenten und Handlungsfeldern bzw allgemeine Beschreibungen der derzeit praktizierten „Programme“, allerdings ohne dass ein konkreter örtlicher Bezug hergestellt wird – dies gilt letztlich auch sowohl für Teil 1 als auch für Teil 11: So wird in Teil 11 zwar die allgemeine Grundstruktur des laufenden Eisenbahnlärmsanierungsprogramms dargelegt, es fehlen aber wiederum hinreichende Konkretisierungen, welche örtlichen Programme schon abgeschlossen sind und welche Schwellenwertüberschreitungsbereiche damit als saniert angesehen werden können, und wann welche Programme folgen werden. Wiederum finden sich nur aggregierte Daten – bezogen auf die Bundesländer. Eine Übersicht über den Bearbeitungsstand der jeweiligen Detailprogramme je konkreter Gemeinde wird nicht angeboten, wäre aber anzugeben.

Fachöffentlichkeit, Gemeinden und Städte besonders einbeziehen ...

24. Bedauerlicherweise hat man von der 2013 gewählten Vorgangsweise, die Aktionspläne einer Art förmlichem Begutachtungsverfahren (mit Aufforderungsschreiben vom 12. Juni 2013) zu unterziehen, damit die Sichtweisen und Anregungen der auf diese Weise einzubeziehenden Institutionen noch mitberücksichtigt werden können, diesmal wieder Abstand genommen. Diese Vorgangsweise sollte aber beibehalten werden, da sie auch zu einer besseren Information der breiten Öffentlichkeit beiträgt. Die Beteiligung der Fachöffentlichkeit sollte überdies noch frühzeitiger erfolgen und weiter vertieft werden.

In Zukunft sollte darüber hinaus noch besonderes Augenmerk der besseren Einbeziehung der betroffenen Gemeinden und Städte geschenkt werden: Jede Kommune sollte – am besten im Wege der jeweils für Lärmschutz zuständigen Dienststellen in den Landesregierungen – über die Erhebungsergebnisse detailliert informiert und beraten werden. Besonders betroffene Kommunen sollten in Hinblick auf das weitere Vorgehen auch besonders unterstützt werden.

... und breite Öffentlichkeitsbeteiligung verbessern

25. Weiterhin gilt, dass die derzeit im Bundes-LärmG vorgesehene breite Öffentlichkeitsbeteiligung an die von der END vorgesehenen Standards herangeführt werden soll. Soweit ersichtlich, sind die meisten Aktionspläne ohne deutliche mediale Ankündigung einfach auf www.lärminfo.at online gestellt worden. Das und die bloße Kundmachung – einmal am 6. Juni 2018 – in zwei Tageszeitungen, wie dies das Bundes-LärmG vorschreibt, sind schwer mit dem Gebot einer effektiven Öffentlichkeitsbeteiligung in Einklang zu bringen.

Und: Je eher Aktionspläne die erforderlichen Inhalte aufweisen, desto mehr wird die von der END geforderte Öffentlichkeitsbeteiligung auch das leisten können, was Sinn macht: Dass Betroffene durch ihre Ortskenntnisse zur Verbesserung von Maßnahmenvorschlägen beitragen können.

Teil 11 – Schienenstrecken

26. Der Aktionsplan zu Schienenstrecken 2009 hat damit überrascht, dass er pauschal festgestellt hat, „dass in jenen Bereichen, in welchen in den Konfliktlärmkarten Schwellenwertüberschreitungen ausgewiesen sind, die Grenzwerte bereits durch objektseitige Maßnahmen bzw durch die Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen dennoch eingehalten werden“ (S 12). Das war und ist offenkundig unrichtig. Im Aktionsplan 2013 wurde richtigerweise erkannt, dass es „...für die nächste Phase der Umsetzung der EU-UmgebungsärmRL ... zweifelsohne zweckdienlich sein wird, solche sanierten Bereiche entsprechend darzustellen“ (S 13). Dabei wäre aber auch zu erheben, inwieweit passive Schallschutzmaßnahmen (=Schallschutzfenster) auch tatsächlich¹¹ umgesetzt worden sind.

¹¹ Dies bestimmen § 2 Ziffer 5 iVm §§ 6 Absatz 5 Bundes-LärmVO; ein bloßes Anbot einer Förderung ist nicht ausreichend.

Denn die schon oben angesprochene, vom BMVIT beauftragte Studie¹² hat ergeben, dass nur 5 % der potentiellen Antragsteller einen Antrag auf Fensterförderung stellen.

Dieser Aufgabe stellt sich aber der vorliegende Entwurf wiederum nicht, obwohl sie schon lange Anlass zu Überlegungen zur Verbesserung dieses Fensterförderungsprogramms gibt. Denn Bereiche können nur dann als saniert ausgewiesen werden, wenn eine vollständige Umsetzung aller Maßnahmen nachweisbar ist. Jedenfalls sollten endlich die Gebäude mit besonderer Schalldämmung (§ 6 Absatz 5 Bundes-LärmVO) ausgewiesen werden. Beides vermag der vorliegende Entwurf nicht zu leisten. Lapidar wird auf Seite 16 festgehalten: *„Aktuell ist es nicht möglich Sanierungsbereiche mit objektseitigen Maßnahmen bzw einer Kombination von aktiven und passiven Maßnahmen in den Umgebungslärmkarten bzw den Betroffenenbewertungen entsprechend darzustellen.“*

In dieses unbefriedigende Bild fügt sich auch ein, dass die Angaben zu umgesetzten und absehbaren Maßnahmen (Kapitel 8) keinerlei Informationen enthalten, die ein konkret greifbares Bild zum Bearbeitungsstand der Sanierungen erlauben. Wenn in Kapitel 9 dafür auf ganz Österreich bezogene Prozentwerte genannt werden oder in Kapitel 14 angegeben wird, dass anhand der bisher erhobenen Daten davon auszugehen sei, *„dass auf Eisenbahn-Bestandsstrecken österreichweit mit Lärmschutzmaßnahmen auf einer Länge von 100 m durchschnittlich 50 bis 60 Personen zu schützen sein werden“* (S 33), so kann das nicht als ausreichend akzeptiert werden. Solches kursorische Herangehen widerspricht den rechtlichen Vorgaben und verfehlt glatt den Zweck der END. Worauf es konkret zurückzuführen ist, dass sich seit 2013 die Anzahl der Lärmbetroffenen über den Schwellenwert um rund 50 % reduziert (!) hat, wäre schon anzusprechen und zu erläutern gewesen.

Überdies sind – anders als 2013 – die Lärmbetroffenen von Schienenwegen für den Lärmbereich zwischen 45 und 50 dB nachts nicht mehr erhoben worden, obwohl dies für das Gesamtbild schon zweckmäßig wäre. Das Argument, dass die *Ergebnissicherheit nicht gewährleistet* wäre (Teil 11 S 16), ist nicht nachvollziehbar.

Teil 1 – Autobahnen und Schnellstraßen

27. In Teil 1 finden sich – im Vergleich zu 2009 – etwas mehr Hinweise auf das laufende Sanierungsprogramm an den Bestandsstrecken. Zu künftigen Maßnahmen werden Straßenabschnitte genannt; ebenso zu den realisierten Maßnahmen.

Gewiss interessant, aber noch nicht ausreichend ist der Ansatz, die Anteile der lärmbelasteten Personen im Zeitverlauf (2012 gegenüber 2017) zu betrachten: Dabei ergibt sich, dass die Anzahl der Lärmbetroffenen seit 2012 trotz Maßnahmen zugenommen (!) hat. Dennoch wird die naheliegende Frage nach den Ursachen dafür dann nicht weiter gestellt (S 16). Weiters ist festzuhalten, dass die Erhöhung der Betroffenen beim $L_{night} > 50$ dB von 2,0 auf 2,7 % eine Erhöhung des Anteils um 35 % bedeutet, was sicher nicht als geringfügig einzustufen ist. Gleiches gilt für den Anstieg der Betroffenen beim $L_{den} > 60$ dB von 1,2 auf 1,8 %, womit sich der Anteil um 50 % erhöht hat. Das bedeutet im Ergebnis, dass sich trotz zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen, die Zahl der Betroffenen über den Schwellenwerten gravierend erhöht hätte. Eine Auswertung nach Bundesländern zeigt besonders hohe Steigerungen über den Schwellenwerten für Tirol und Burgenland (jeweils > 100 %), aber auch für Niederösterreich (~ 70 %). Hier besteht Erklärungsbedarf. Die ASFINAG stellt im Nachhaltigkeitsbericht 2017 nämlich fest, dass die Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen entlang der Autobahnen und Schnellstraßen deutlich zurückging.

Eigentümlich und offenbar im Widerspruch zur END und den nationalen Rechtsvorgaben ist auch, dass die ASFINAG mit dem ASFINAG-Lärmkataster über ein „Programm zur Prioritätenreihung“ verfügt, aber davon ausgeht, dass dessen Ergebnisse hier nicht weiter darzustellen seien.

Unzureichend ist, wenn bloß die Unzuständigkeit des BMVIT in Bezug auf die Überwachung von Tempolimits im Kapitel 10 (S 18) angesprochen wird, zumal es gemäß § 94 StVO selber für die Erlassung von Tempolimits gemäß § 43 Absatz 2 StVO zuständig ist. Herausuarbeiten wäre, wie die

¹² TAS Schreiner et al, Forschungsprojekt zur Evaluierung der Akzeptanz von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnbestandsstrecken, Wien 2003, Reihe Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Nr 132 S 154 <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verkehrslaerm/index.html>

naheliegenden Synergien zwischen baulichen und verkehrspolizeilichen Lärmschutzmaßnahmen endlich besser nutzbar gemacht werden können¹³.

Teil 4B – Alle Straßen außer A&S NÖ – unter anderem Ballungsraum Wien

28. In Teil 4B ist nicht erkennbar, wie die AT global ausgewiesenen Schwellenwert-Überschreitungen ausgewertet werden. Somit werden auch keine Maßnahmen mit konkret örtlichem Bezug ausgewiesen. Dies ist bedauerlich und geht an den rechtlichen Vorgaben vorbei. Überraschend ist, dass es offenbar keinerlei Behördenkooperation im Ballungsraum gibt.

Teil 10B – Alle Straßen außer A&S Ballungsraumgemeinde Wien

29. Auf www.lärminfo.at werden die im AT global ausgewiesenen Schwellenwert-Überschreitungen auf die Bezirke heruntergebrochen. Eine weitergehende Auswertung ist nicht zu entnehmen. Freilich ist dies angesichts der Betroffenenzahlen kein leichtes Unterfangen; trotzdem ist es in Angriff zu nehmen, um objektivierbare Grundlagen für künftige Schwerpunktsetzungen zu erhalten. Wenigstens auf die im Vergleich zu 2013 sehr stark angestiegenen Betroffenenzahlen wäre einzugehen gewesen, die offenbar auch damit zusammenhängen, dass nun auch Gemeindestraßen einbezogen worden sind.

Seltsam ist, dass es offenbar keinerlei Behördenkooperation im Ballungsraum (~ Gemeinde Wien und Land Niederösterreich bzw die fünf betroffenen Gemeinden) gibt. Es finden sich nicht einmal Angaben, welche Gebiete der Ballungsraum umfasst. Wenn ein Ballungsraum in getrennten Aktionsplänen (4B und 10B) betrachtet wird, so sollten diese Pläne wenigstens ein abgestimmtes Vorgehen mit gemeinsamen Zielen und Maßnahmen zu den grenzüberschreitenden Aspekten erkennen lassen.

Auch wenn es landesrechtlich derzeit keine Vorgabe analog zu § 6 Absatz 4 Bundes-LärmVO gibt, sollten auch die Objekte mit besonderem Ruheschutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser erhoben und analysiert werden. Auch für Wien wird mit erheblichen Anzahlen zu rechnen sein.

Positiv hervorzuheben ist das Vorhaben zum Erhalt ruhiger Gebiete, das weit über die (zu engen) landesgesetzlichen Vorgaben hinausgeht und mit dem Neuland beschritten wird: Bis heute besteht keine ausreichende Klarheit, was ruhige Gebiete sind, und mit welchen Instrumenten und rechtlichen Vorgaben sie geschützt werden können. Hier bedarf es noch ausführlicher Grundlagenarbeit.

Teil 12 – Straßenbahnen und U-Bahnstrecken Wien

30. Anders als 2013 sind die Lärmbetroffenen von Schienenwegen für den Lärmbereich zwischen 45 und 50 dB nachts nicht mehr erhoben worden.

Auf www.lärminfo.at werden die im AT global ausgewiesenen Schwellenwert-Überschreitungen auf die Bezirke heruntergebrochen. Eine weitergehende Auswertung ist nicht zu entnehmen, obwohl das angesichts der Betroffenenzahlen als überschaubare Aufgabe erscheint. Somit werden auch keine Maßnahmen mit konkret örtlichem Bezug ausgewiesen. Dies ist bedauerlich und geht an den rechtlichen Vorgaben vorbei.

Wenigstens auf die im Vergleich zu 2013 sehr stark angestiegenen Betroffenenzahlen wäre einzugehen gewesen.

Teil 16 – Flughafen Wien-Schwechat

31. In Teil 16 wird – etwas überraschend – weder auf das laufende Vorhaben für die Errichtung der „Dritten Piste“ und seine Relevanz für den Lärmschutz, noch auf die kürzlich erlassene Fluglärm-Immissionsschutzverordnung eingegangen. Positiv ist, dass erstmals Angaben zur Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen je Gemeinde, auch unterhalb der Schwellenwerte gemacht werden. Bedauerlich ist, dass wiederum bloß Instrumente (Ausgewogener Ansatz, koordinierte Raumordnung; lärmindernde An- und Abflugverfahren; Betriebsbeschränkungen gemäß BGBl I 40/2005) dargestellt

¹³ Siehe auch die Empfehlung im Elften Umweltkontrollbericht S 85 aaO.

werden. Sie werden aber nicht in Beziehung zu den fluglärm betroffenen bewohnten Objekten oder Gemeinden gestellt und zu konkreten evaluierbaren Maßnahmen verdichtet.

Die Ausweisung von Maßnahmen der Raumordnung wäre gemäß § 9 Absatz 3 und § 10 Ziffer 10 Bundes-LärmVO nach Konsultation mit dem Land Niederösterreich zulässig und möglich; wann sie beabsichtigt ist, ist nicht zu entnehmen.

Angaben zur Anzahl der Personen, die von Umgebungslärm entlastet werden sollen

32. Angaben zur Anzahl der lärmbelasteten Personen, die von Umgebungslärm entlastet werden sollen, gehören wohl zu den am meisten interessierenden Informationen. Allerdings sind Aussagen unter diesem Titel nur möglich, wenn der Aktionsplanungsprozess einen ausreichenden Detaillierungsgrad aufweist.

Bedauerlich ist, dass alle betrachteten Pläne unter der Überschrift *„Schätzung der durch die jeweils konkret vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich erzielte Reduktion der Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Personen“* keinerlei konkrete Angaben machen (können).

Teil 11 schätzt ausgehend von den bisherigen Erfahrungen global die Anzahl der „erfassten“ Personen pro Jahr, was allerdings nicht mit „lärmmentlasteten“ Personen gleichgesetzt werden kann. Teil 16 macht einfach überhaupt keinerlei Angabe, während Teil 1, 10 und 12 meinen, keine Angaben machen zu können.

Etwas absurd mutet an, wenn in Teil 4B dazu angegeben wird (S 34): *„Die Anzahl der durch künftig gesetzte Maßnahmen geschützten Personen wird sich nach der Anzahl der einlangenden Förderansuchen, der Menge der zur Verfügung gestellten Finanzmittel und den im Betrachtungszeitraum geltenden Richtlinien für Lärmschutz an Landesstraßen B und L orientieren.“* Gerade dazu darf man von der zuständigen Behörde eigenständige Überlegungen erwarten.

Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

33. Gemäß § 8 Absatz 1 Bundes-LärmG ist eine strategische Umweltprüfung von Aktionsplänen durchzuführen, sofern

„... die Aktionspläne

- 1. einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Vorhaben, die im Anhang 1 UVP-G 2000 angeführt sind, festlegen,*
- 2. voraussichtlich Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben oder*
- 3. einen Rahmen für sonstige Projekte festlegen und die Umsetzung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben wird.“*

Wenig nachvollziehbar ist nun, dass alle Pläne das Erfordernis einer Umweltprüfung verneinen, obwohl UVP-Verfahren laufen (Teil 16) bzw bei der Erweiterung von Bestandstrecken erfahrungsgemäß oft nötig sind (Teil 1 und 11 bzw 12).

Anhang: Bewertungsbogen – Stand 11.07.2018

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	1 Autobahnen & Schnellstraßen	4B Straßen NÖ- Ballungs- raum Wien	10B Straßen Ballungs- raum Wien	11 Schienen- strecken	12 Straßenbahnen Wien	16 Flughafen Wien- Schwechat
Betrachtetes Kriterium (in Klammer Hinweis auf die rechtliche Grundlagen auf Bundesebene)						
0. anschauliche/ präzise Darstellung des Untersuchungsgebietes (VO 10/1)?	Streckenabschnitte kilometergenau benannt	„Alle“ Gemeinde- und Landesstraßen; bloß Angabe der Gemeinden	„Alle“ Gemeinde- und Landesstraßen; kein Hinweis, dass zum Ballungsraum mehr gehört	bloß globale Angaben	bloß globale Angaben	keine Beschreibung der in die Betrachtung einbezogenen Gebiete/Flächen; später werden Gemeinden genannt
1. Angabe und Bewertung der betroffenen Personen (VO 10/5)?	Angabe absolut je Bundesland (über Schwellenwert bzw über 55/45); detto Bevölkerungsanteil angegeben	bloßer Verweis auf die aggregierten Daten im AT (Allgemeinen Teil)	bloßer Verweis auf die aggregierten Daten im AT	Angabe absolut je Bundesland (über Schwellenwert bzw über 55/45); detto Bevölkerungsanteil angegeben	bloßer Verweis auf die aggregierten Daten im AT	Angabe absolut je Gemeinde (über Schwellenwert bzw über 55/45)
2. Angabe der betroffenen Flächen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	nicht enthalten, auf www.lärminfo.at veröffentlicht	für Ballungsräume derzeit nicht vorgesehen, teilweise auf www.lärminfo.at veröffentlicht	für Ballungsräume derzeit nicht vorgesehen, teilweise auf www.lärminfo.at veröffentlicht	nicht enthalten, auf www.lärminfo.at veröffentlicht	für Ballungsräume derzeit nicht vorgesehen, teilweise auf www.lärminfo.at veröffentlicht	nicht enthalten, auf www.lärminfo.at veröffentlicht
3. Angabe der betroffenen Wohnungen, Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	nicht enthalten, teilweise auf www.lärminfo.at veröffentlicht			nicht enthalten, teilweise auf www.lärminfo.at veröffentlicht		nicht enthalten, teilweise auf www.lärminfo.at veröffentlicht
4. Angabe der betroffenen Personen je Gemeinde (VO 10/5 iVm 6/3u4)?	nicht enthalten, auf www.lärminfo.at veröffentlicht			nicht enthalten, auf www.lärminfo.at veröffentlicht		enthalten - Angabe absolut je Gemeinde (über Schwellenwert bzw über 55/45)

Angaben in Klammer beziehen sich auf jeweiligen Bestimmungen in: END 2002/49/EG (RL), Bundes-LärmG (G) bzw Bundes-LärmVO (VO)

Anhang: Bewertungsbogen – Stand 11.07.2018

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	1 Autobahnen & Schnellstraßen	4B Straßen NÖ- Ballungs- raum Wien	10B Straßen Ballungs- raum Wien	11 Schienen- strecken	12 Straßenbahnen Wien	16 Flughafen Wien- Schwechat
4a. Angabe der Personen in Gebäuden mit besonderer Schalldämmung (VO 6/5)	nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar sein müssten	nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar sein müssten	nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar sein müssten	nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar sein müssten; Erhebung wird erstmals als sinnvoll angedeutet	nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung verfügbar sein müssten?	nicht enthalten, obwohl Daten aus Fensterförderung beim Flughafen verfügbar sein müssten
5. Auswertung der Angaben zu 1. bis 4a. samt Darstellung der Prioritäten, die sich aus Schwellenwertüberschreitungen ergeben (RL 8/1 iVm G 7/10 iVm VO 10/5)?	Auszug aus der Ermittlung der prioritären Straßenabschnitte – Details nicht offengelegt	Analyse der Schwellenwert-überschreitungen verbindlich (?) angekündigt; leugnet Erfordernis von Prioritäten (arg Gleichbehandlung?)	nicht enthalten	Stand der Sanierungen bzw beim Neubau je Bundesland global dargestellt; verweist auf alte Prioritätenreihung; update wird nicht als nötig erachtet, weil nur mehr 20 % abzuarbeiten seien (!?); Gemeinden sollen initiativ werden	nicht enthalten	nicht enthalten; vertraut auf die Umsetzung der Mediationsergebnisse
6. Angaben zu besonderen Problemen zB hot spots oder Lärm aus mehreren Quellen (VO 10/6)	Auszug aus der Ermittlung der prioritären Straßenabschnitte (Karte in zu grobem Raster und Liste von Streckenabschnitten)	nicht enthalten; s.o	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten

Angaben in Klammer beziehen sich auf jeweiligen Bestimmungen in: END 2002/49/EG (RL), Bundes-LärmG (G) bzw Bundes-LärmVO (VO)

Anhang: Bewertungsbogen – Stand 11.07.2018

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	1 Autobahnen & Schnellstraßen	4B Straßen NÖ- Ballungs- raum Wien	10B Straßen Ballungs- raum Wien	11 Schienen- strecken	12 Straßenbahnen Wien	16 Flughafen Wien- Schwechat
7. Angaben zu verbesserungswürdigen Situationen zB „hot spots“ (VO 10/6)	Auszug aus der Ermittlung der prioritären Straßenabschnitte s.o., keine Analyse zu Objekten mit besonderem Ruheschutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser	nicht enthalten; s.o.	nicht enthalten	nicht enthalten; keine Analyse zu Objekten mit besonderem Ruheschutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser	nicht enthalten	nicht enthalten; nur Verweis auf Schwerpunktsetzungen in der Mediation zu einer besonders betroffenen Gemeinde; keine Analyse zu Objekten mit besonderem Ruheschutzbedürfnis wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser
8. Darstellung der Kriterien für die Prioritätenreihung (VO 9/2 und 10/5u15)?	offenbar vorhanden, werden aber nur in Ansätzen dargestellt; Verbindlichkeit unklar	nicht enthalten; s.o.	nicht enthalten	angeblich vorhanden, werden aber nur in Ansätzen dargestellt; Verbindlichkeit unklar	nicht enthalten	Eigene nicht enthalten
8a. Angabe von örtlich u/od zeitlich „bestimmten“ Maßnahmen (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/8u9)?	in Ansätzen mit Bezug auf den Auszug aus den prioritären Abschnitten – Verbindlichkeit unklar; (~... <i>aktive Lärmschutzmaßnahmen in der Regel im Zuge von Generalsanierungen...</i>)	nicht enthalten	nur in Ansätzen enthalten	nur in Ansätzen zum laufenden Sanierungsprogramm und bisherigen Ausbauprojekten; neue Ausbauprojekte genannt	nicht enthalten	nur Angaben zu möglichen Instrumenten
9. Angabe von Maßnahmen für ruhige Gebiete (G 7/10 iVm VO 9/2u3 und 10/9)?	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten; zieht Definition weiter, als in der Wr Umgebungs-lärm-VO vorgesehen	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten

Angaben in Klammer beziehen sich auf jeweiligen Bestimmungen in: END 2002/49/EG (RL), Bundes-LärmG (G) bzw Bundes-LärmVO (VO)

Anhang: Bewertungsbogen – Stand 11.07.2018

Welcher Teilaktionsplan ist gemeint?	1 Autobahnen & Schnellstraßen	4B Straßen NÖ- Ballungs- raum Wien	10B Straßen Ballungs- raum Wien	11 Schienen- strecken	12 Straßenbahnen Wien	16 Flughafen Wien- Schwechat
10. Angaben zu Konsultationen mit den Bundesländern (VO 9/3)?	offenbar nicht erfolgt; kritisiert wird die Praxis des Heranwidmens, verweist auf die Unzuständigkeit hinsichtlich der Überwachung der Tempolimits	keine Angabe zu Konsultation im Ballungsraum; das gr Anliegen der Gem Wr Neudorf (Tempo 80 auf der A2) wird nicht genannt	keine Angabe zu Konsultation im Ballungsraum	offenbar nicht erfolgt; kritisiert wird die Praxis des Heranwidmens	keine Angabe zu Konsultation im Ballungsraum	offenbar nicht erfolgt
11. Angaben zur Rechtslage u zuständigen Behörde für „Maßnahmen“ (VO 10/2 u 10)?	kursorisch enthalten	kursorisch enthalten	kursorisch enthalten	kursorisch enthalten	kursorisch enthalten	ja bezüglich „Betriebsbeschränkungen; sonst nicht enthalten; globale Angaben zur Mediation
12. Angaben zu Kriterien für die Evaluation des Planes (VO 10/13)?	nicht enthalten	nicht enthalten	werden vorgeschlagen	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten
13. Angaben zu Finanzmitteln udgl (VO 10/12)	globale Angaben	nicht enthalten	nicht enthalten, aber Zuständigkeiten	globale Angaben	nicht enthalten	nicht enthalten
14. Angaben zur Anzahl der Personen, die von Lärm entlastet werden sollen (VO 10/15)?	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten	nicht enthalten
15. Angaben zur Notwendigkeit einer SUP (G 8)?	nicht nachvollziehbar, dass nicht nötig	nicht nachvollziehbar, dass nicht nötig	nicht nachvollziehbar, dass nicht nötig	nicht nachvollziehbar, dass nicht nötig	nicht nachvollziehbar, dass nicht nötig	nicht nachvollziehbar, dass nicht nötig

Angaben in Klammer beziehen sich auf jeweiligen Bestimmungen in: END 2002/49/EG (RL), Bundes-LärmG (G) bzw Bundes-LärmVO (VO)