

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Für Landesstraßenbauvorhaben in Niederösterreich gibt es derzeit für die in der Bau- und Betriebsphase auftretenden Lärmimmissionen keine rechtlich verbindliche Vorschrift. Es existiert eine interne Richtlinie des Landes NÖ „Lärmschutz an Landesstraßen“. Diese ist aber nicht rechtlich bindend, regelt nur Teilaspekte der relevanten Lärmimmissionen und erlaubt weitgehend Interpretationsspielraum bei konkreten Fragestellungen. Daher werden in den Bewilligungsverfahren Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf den Bau- bzw. Betriebslärm auf Grundlage von Sachverständigengutachten jeweils im Einzelfall getroffen. In Folge des Fehlens verbindlicher Festlegungen werden in den Bewilligungsverfahren unterschiedliche Lärmschutzstandards bzw. Lärmgrenzwerte gefordert. Dadurch ergeben sich Verzögerungen im Ermittlungsverfahren und Rechtsunsicherheiten. Außerdem ist für die Landesstraßenverwaltung keine ausreichende Planungssicherheit im Bereich Lärmschutz gegeben. Umgekehrt gibt es für die betroffenen Anrainer kaum Vorhersehbarkeit der behördlich festzulegenden Lärmschutzmaßnahmen. Die neuere Rechtsprechung des Umweltsenats und des Verwaltungsgerichtshofs, insbesondere zur Frage nach dem maßgeblichen Immissionspunkt zur Beurteilung der Belästigung und Gesundheitsgefährdung von Nachbarn (Grundgrenze versus Fassade), zur Frage nach der Methode zur Ermittlung ortsüblicher Immissionen (Messen versus Berechnen) und zur Zulässigkeit von objektseitigen Maßnahmen (Lärmschutzfenster), hat wegen des Fehlens einheitlicher und verbindlicher Rechtsgrundlagen zu weiteren Rechtsunsicherheiten geführt.

Mit der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014, werden seit September 2014 die wesentlichen Punkte für den Lärmschutz an neu zu errichtenden Bundesstraßen geregelt. Die Verordnung beruht auf einer humanmedizinischen Expertise und einer schalltechnischen Studie und stellt den aktuellen Stand der Technik dar.

Die Grenzwerte der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung wurden jüngst durch den Verfassungsgerichtshof in dessen Erkenntnis vom 15.03.2017, Zl. V 162/2015-50, geprüft und für rechtmäßig befunden.

Nun soll aufgrund der Verordnungsermächtigung in § 10 Abs. 4 NÖ Straßengesetz 1999 für die in der Bau- und Betriebsphase bei Straßenbauvorhaben des Landes samt deren Zulaufstrecken, die sowohl gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500, als auch nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 4/2016, zu bewilligen sind, auftretenden Lärmimmissionen eine rechtlich verbindliche Vorschrift, und zwar die Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, erlassen werden, auf die sich die Ersteller der lärmtechnischen Einreichunterlagen, die Sachverständigen in deren Gutachten, die betroffenen Anrainer sowie die Bewilligungsbehörde beziehen können. Diese Verordnung soll im Wesentlichen der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014, gleichen, allerdings sollen solche, in der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014, noch nicht ganz eindeutig bzw. ausreichend geregelten Punkte auch geregelt werden.

Dieser Verordnungsentwurf steht mit keinen zwingenden unionsrechtlichen Vorschriften im Widerspruch.

Durch die vorliegende NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung wird mit keinen Problemen bei der Vollziehung gerechnet.

Für das Land NÖ ergeben sich keine zusätzlichen Mehrkosten, da die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen auch bereits bisher bei derartigen Projekten zu tragen waren.

Für den Bund und die Gemeinden ergeben sich keine zusätzlichen Mehrkosten.

Diese Verordnung hat keine Auswirkung auf die Erreichung der Ziele des Klimabündnisses.

Eine Mitwirkung von Bundesorganen ist nicht vorgesehen.

Besonderer Teil

Zu § 1 (Anwendungsbereich):

Die Verordnung ist eine besondere Immissionsschutzvorschrift, deren gesetzliche Grundlage § 10 Abs. 4 NÖ Straßengesetz 1999 ist. Sie gilt für Straßenbauvorhaben des Landes, die sowohl gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500, als auch nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 14/2014, zu bewilligen sind. Neben diesen Straßenbauvorhaben selbst soll diese Verordnung auch auf deren Zulaufstrecken Anwendung finden, die in § 4 Z 9 (neu) des NÖ Straßengesetzes 1999 definiert werden (Zulaufstrecken sind „*öffentliche Straßen, die mit einem zu bewilligenden Straßenbauvorhaben in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen.*“).

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen):

Hier werden die Begriffe „Nachbarn“, „Aufenthaltsräume“, „Werktage“ und „Regelmonate“ im Sinne dieser Verordnung definiert.

Zu § 3 (Lärmindizes):

In dieser Bestimmung wird angegeben, welche Lärmindizes den Regelungen zugrunde gelegt werden. Diese Lärmindizes dienen ausschließlich der Beurteilung von im Freien übertragenem Schall.

Zu § 3 Abs. 1:

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

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

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

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

definiert, wobei gilt

1. L_{day} (Taglärmindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Tag erfolgen;

2. L_{evening} (Abendlärmindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Abend erfolgen;

3. L_{night} (Nachtlärmindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Nacht erfolgen.

Näheres zu diesen Lärmindizes kann dem Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG entnommen werden.

Zu § 3 Abs. 2:

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

Zu § 3 Abs. 3:

Die Zeiträume Tag, Abend und Nacht für die Lärmindizes wurden entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002) und im Einklang mit der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV, BGBl. II Nr. 144/2006, und der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014, festgelegt.

Zu § 4 (Maßgebender Immissionsort):

Die Schallimmissionen werden sowohl für die betriebs- als auch die baubedingten Immissionen auf der Fassade (ohne Reflexion) berechnet.

Die betriebs- und baubedingten Immissionen ergeben sich gemäß der Definition der Lärmindizes in Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG aus dem auf die Fassade einfallenden Schall und werden daher auch als Fassadenpegel bezeichnet. Anhand der rechnerisch ermittelten Fassadenpegel kann die Lärmsituation im Inneren von Gebäuden und im Freiraum in der näheren Umgebung des jeweiligen Gebäudes beurteilt werden. Bei der Festlegung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist der Fassadenpegel (ohne Reflexion) relevant. Anhand dieses Pegels können die erforderlichen objektseitigen und straßenseitigen Maßnahmen abgeleitet werden.

Zu § 5 (Beurteilungsmaßstab):

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

Zu § 6 (Grenzwerte für den betriebsbedingten Schall):

Hier werden der zulässige Immissionseintrag (Abs. 1) und Immissionsgrenzwerte (Abs. 2 und 3) für Straßenverkehrslärm festgelegt. Diese Grenzwerte wurden jüngst durch den Verfassungsgerichtshof in dessen Erkenntnis vom 15.03.2017, ZI. V 162/2015-50, als rechtswirksam bestätigt.

Zu § 6 Abs. 1:

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

Um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Festlegung der Grenzwerte zu erlangen, wurde vor Erlassung der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014, seitens des Bundes ein humanmedizinisches Gutachten eingeholt. Die in § 6 Abs. 1 festgelegten Werte für den zulässigen Immissionseintrag beruhen auf diesem humanmedizinischen Gutachten. Diese Werte finden sich auch als Planungswerte in der Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. August 2010) und der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014.

Für eine detaillierte tabellarische Darstellung der Immissionen siehe auch die ergänzenden Erläuterungen zu den Bestimmungen in § 6 Abs 1 bis 3 der BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014.

Zu § 6 Abs. 2:

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

Die in § 6 Abs. 2 festgelegten Werte als Grenzwerte zur Beurteilung der unzumutbaren Belästigung beruhen auf einem humanmedizinischen Gutachten. Diese Werte finden sich unter anderem auch in der Bundes-Umgebungslärmverordnung, BGBl. II Nr. 144/2006, in der Verordnung des bmvit über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs, BGBl. II Nr. 364/2012 (LuLärmIV), in der Dienstanweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des bmvit (Fassung Jänner 2011), in den Lärmschutzrichtlinien der Bundesländer und in der Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV) und in der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014.

Zu § 6 Abs. 3:

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

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

Zu § 6 Abs. 4:

Die Intention von § 6 Abs. 4 liegt darin, lärmtechnische Untersuchungen in jenen Bereichen detailliert durchzuführen, bei welchen die Kombination aus Gesamtmissionen und Immissionserhöhungen maßgeblich ist. Damit soll das Hauptaugenmerk auf den wesentlich betroffenen Personenkreis fokussiert werden, um jenen Personen den größtmöglichen Schutz zu bieten. Andererseits wird der Landesstraßenverwaltung die konkrete Planung zur Definition des Untersuchungsraumes ermöglicht.

Mit der Bestimmung bleibt das Schutzniveau in Bezug auf die nach § 6 Abs. 3 jedenfalls unzulässigen Immissionserhöhungen unberührt. Darüber hinaus sollen all jene Verkehrserhöhungen zum Einschluss in den Untersuchungsraum führen, welche für sich selbst bereits nach § 6 Abs. 2 unzumutbare Belästigungen auslösen können. Der Eintrag, der durch den vorhabensbedingten zusätzlichen Verkehr verursacht wird, darf selbst nicht mehr als $L_{den} = 60,0$ dB und $L_{night} = 50,0$ dB überschreiten. Damit werden die zulässigen Immissionserhöhungen mit steigendem Immissionspegel auf unter 1,0 dB begrenzt.

Zu § 6 Abs. 5:

Die Festlegung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe erfolgt nach dem humanmedizinischen Stand der Wissenschaft.

Die Notwendigkeit einer gesonderten Grenzwertfestlegung bzw. Beurteilung von Lärmauswirkungen für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe (Betriebsanrainer) im

Einzelfall auf Basis des humanmedizinischen Gutachtens besteht deswegen, da sich Betriebsanrainer – im Gegensatz zur Wohnbevölkerung – regelmäßig nur zeitlich eingeschränkt im Einflussbereich des Vorhabens aufhalten. Für die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, gilt das für den Betriebsanrainer Ausgeführte sinngemäß.

Zu § 6 Abs. 6:

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

Zu § 7 (Ermittlung und Beurteilung des betriebsbedingten Schalls):

Zu § 7 Abs. 1:

Die Lärmemissionen und -immissionen sind nach dem für Straßenverkehrslärm einschlägigen Stand der Technik zu berechnen. Bei der Ermittlung der Emissionen sind derzeit Punkt 4.1 (Maßgebende Verkehrsstärken) der RVS 04.02.11 Lärmschutz, Stand 1. März 2006, und Punkt 5.1 (Emissionsschallpegel) der RVS 04.02.11, Stand 31. März 2009, einschlägiger Stand der Technik.

Zu § 7 Abs. 2:

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

Zu § 8 (Straßenseitige Maßnahmen):

Zu § 8 Abs. 1:

Die Bestimmung des Vorranges straßenseitiger Lärmschutzmaßnahmen zielt darauf ab, Wohn- und Schlafräume (Aufenthaltsräume) zu schützen, und damit gleichzeitig eine Reduktion von Immissionen im Freiraum zu erreichen. Als straßenseitige

Maßnahme gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus.

Zu § 8 Abs. 2: Bewilligung

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

Zu § 9 (Objektseitige Maßnahmen für den betriebsbedingten Schall):

Zu § 9 Abs. 1:

Die technische Realisierbarkeit von aktiven (straßenseitigen) Lärmschutzmaßnahmen kann zum Beispiel in innerstädtischen Gebieten aufgrund von Zwangspunkten nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand gegeben sein. Zwangspunkte können unter anderem aus der Raumplanung, aus der verkehrlichen Erschließbarkeit oder aus dem Schutz des Ortsbildes resultieren. Unter bestimmten Rahmenbedingungen, wie beispielsweise lockerer Bebauung oder ungünstigen topographischen Verhältnissen, könnte mittels straßenseitiger Maßnahmen eine wirksame Reduktion der Lärmbelastung nur mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand erreicht werden. In diesen Fällen können an Stelle von straßenseitigen Maßnahmen objektseitige Maßnahmen umgesetzt werden oder die straßenseitigen Maßnahmen sind durch objektseitige Maßnahmen (z.B. in den höheren Geschossen einer mehrgeschossigen Wohnanlage) zu ergänzen.

Zu § 9 Abs. 2:

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

Zu § 9 Abs. 3:

Bei vorhabensbedingter Überschreitung des Straßen-Immissionsgrenzwertes für L_{den} gemäß § 6 Abs. 2 ist der Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -türen in Aufenthaltsräumen vorgesehen, und bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für L_{night} gemäß § 6 Abs. 2 ist zusätzlich zum Einbau von Schallschutzfenstern bzw. -türen der Einbau von Schalldämmlüftern erforderlich. Schalldämmlüfter sind demnach bei Überschreitung des Nachtgrenzwertes erforderlich. Damit in der Nacht bei geschlossenem Fenster keine verminderte Schlafqualität auftritt, ist in belasteten Gebieten der Einbau von mechanischen Be- und Entlüftungsgeräten (Schalldämmlüftern) erforderlich, damit die hygienisch erforderliche Luftqualität sichergestellt werden kann. Lüfter ermöglichen in der Nacht einen Luftaustausch bei geschlossenem Fenster. Am Tag ist eine Stoßbelüftung durch geöffnete Fenster zumutbar.

Zu § 9 Abs. 4 und 5:

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

Bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen und Überschreitung der Grenzwerte gemäß § 6 Abs. 2 wird die Landesstraßenverwaltung verpflichtet, den Lärmschutz auf Zulaufstrecken im untergeordnetem Straßennetz durch objektseitige Maßnahmen sicherzustellen. Mit den in der Verordnung enthaltenen Regelungen wird eine Ungleichbehandlung von Nachbarn an Zulaufstrecken vermieden.

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

Da sich Nachbarn im Sinne des § 6 Abs. 5 im Gegensatz zur Wohnbevölkerung regelmäßig nur zeitlich eingeschränkt im Einflussbereich des Vorhabens aufhalten, ist der Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen vorgesehen. Die Umsetzung von aktiven Maßnahmen ist in besonderen Einzelfällen nicht ausgeschlossen.

Zu § 10 (Schwellenwerte und Grenzwerte für den baubedingten Schall):

Solange die gesundheitsrelevanten Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 4 eingehalten werden, sind baubedingte Schallimmissionen zulässig, wenn eine der drei in Abs. 1, 2 und 3 genannten Voraussetzungen erfüllt ist. Dazu genügt es, wenn eine der drei Voraussetzungen geprüft wurde und erfüllt ist. Die in § 10 genannten Schwellen- und Grenzwerte beruhen auf einer lärmtechnischen Studie und einem humanmedizinischen Gutachten, welche auch der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung zugrunde liegen und jüngst vom Verfassungsgerichtshof in dessen Erkenntnis vom 15.03.2017, ZI. V 162/2015-50, geprüft und für rechtmäßig befunden wurden.

Zu § 10 Abs. 1:

Hier wird eine allgemeine Unerheblichkeitsschwelle eingeführt. Sie beruht auf einem humanmedizinischen Gutachten.

Zu § 10 Abs. 2:

Oberhalb der Schwellen gemäß § 10 Abs. 1 werden Schwellenwerte in Abhängigkeit von der Baulandwidmungsart nach dem NÖ Raumordnungsgesetz 2014, LGBl. Nr. 3/2015, definiert. Je nach Widmungsart sind unterschiedliche Baulärmimmissionen in Abhängigkeit vom jeweiligen Lärmindex zulässig. Diese Schwellenwerte sind jedenfalls höher als die in § 10 Abs. 1 definierten Werte.

Zu § 10 Abs. 3:

Wird der vorherrschende Umgebungslärm bei Unterbleiben der Bautätigkeiten nachvollziehbar dargestellt, darf auch dieser als Schwellenwert für die Zulässigkeit des Baulärms verwendet werden. Dieser kann auch höher sein als jener gemäß § 10 Abs. 1 bzw. gegebenenfalls auch höher als jener nach § 10 Abs. 2. Als obere Grenze für diesen variablen Schwellenwert sind die Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 4 festgelegt. Umgebungslärm sind jedenfalls sinngemäß nach § 3 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-LärmG) Geräusche im Freien, die von menschlichen Aktivitäten verursacht werden und vom Straßenverkehr, vom Eisenbahnverkehr, vom zivilen Flugverkehr oder von Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgehen. Diese können strategischen Umgebungslärmkarten entnommen werden, die nach den in der Bundes-LärmV bestimmten Methoden berechnet wurden. Weiters ist die Berechnung des Umgebungslärms auf Basis des jährlichen durchschnittlichen Verkehrs, des ausschlaggebenden Emissionsverlaufes oder von anderen bekannten Emissionsdaten im Rahmen eines Einreichprojektes eine geeignete Methode. Ständig vorhandene, natürliche Geräusche wie Wasserrauschen, können im Einzelfall auch in die Beurteilung einbezogen werden.

Zu § 10 Abs. 4:

Bei Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Baulärm sind gesundheitsrelevante Auswirkungen nicht auszuschließen. Die in § 10 Abs. 4 festgelegten Werte als Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung beruhen auf einer lärmtechnischen Studie und einem humanmedizinischen Gutachten. Diese Grenzwerte sind für die einzelnen Lärmindizes unterschiedlich definiert. Für die Zeiträume Samstag, Sonntag und die Nacht gilt ein erhöhter Schutzanspruch, um ausreichend Erholungszeiträume zu gewährleisten. Demgegenüber wird dem Zeitraum Tag an Werktagen ein erhöhter Grenzwert zugeordnet. Mit dieser individuellen Beschränkung für die einzelnen Tage und Tagesabschnitte korrespondiert ein L_{den} -Wert für den Regelmonat von 65 dB und ein L_{night} -Wert von 55 dB, wie diese für den betriebsbedingten Schall in § 6 Abs. 3 festgelegt sind.

Zu § 10 Abs. 5:

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

Zu § 10 Abs. 6:

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

Zu § 10 Abs. 7:

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

Zu § 11 (Ermittlung und Beurteilung des baubedingten Schalls):**Zu § 11 Abs. 1:**

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

Gegenbeweis nicht zielführend. Der für die Beurteilung anzuwendende Wert ist daher auch im Sinne eines effizienten Vollzuges ein Rechenwert.

Zu § 11 Abs. 2:

Der Anpassungswert stellt das Korrekturglied zwischen dem physikalisch definierten Dauerschallpegel und dem wirkungsbezogenen Beurteilungspegel dar. In der Lärmwirkungsforschung wird davon ausgegangen, dass Einwirkungen mit dem gleichen Beurteilungspegel die gleiche Lärmbetroffenheit auslösen. Geräusche, welche tonhaltige und impulshaltige Komponenten aufweisen, werden störender empfunden, als ein üblicher Straßenverkehrslärm. Der Wert von +5 dB entspricht der gängigen Beurteilungspraxis. Detaillierte Unterscheidungen sind in der Schallimmissionsprognose nicht sinnvoll, da sie zu hohen Schwankungsbreiten der Ermittlungsergebnisse führen. Dort, wo der Baustellenverkehr eindeutig eine Charakteristik des Verkehrslärms auf öffentlichen Straßen zeigt, ist der Anpassungswert sachlich nicht gerechtfertigt und in der Bestimmung auch nicht vorgesehen.

Zu § 11 Abs. 3:

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

Zu § 12 (Minderungsmaßnahmen):

Hier wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Wirkung des Lärms und auch dessen Zumutbarkeit nicht nur eine Funktion des Beurteilungspegels ist, sondern auch von anderen, mit Pegeln nicht beschreibbaren Parametern abhängt. Eine wesentliche Einflussgröße für die Zumutbarkeit von Schallimmissionen ist die vom Betroffenen gesehene Möglichkeit, Lärm zu reduzieren oder ganz zu vermeiden. Mit dieser Bestimmung soll die Landesstraßenverwaltung verpflichtet werden, bei

Überschreitung der zur Beurteilung zugrunde gelegten Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 1 bis 3 je nach Erfordernis Möglichkeiten zur Minderung zu prüfen. Die geprüften Minderungsmaßnahmen sind umzusetzen, sofern sie im Hinblick auf den erzielbaren Zweck mit keinem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden sind.

Zu § 13 (Objektseitige Maßnahmen für den baubedingten Schall):

Zu § 13 Abs. 1:

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

Zu § 13 Abs. 2:

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

Zu § 14 (Durchführung von objektseitigen Maßnahmen):

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

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

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

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

Die Kosten für objektseitige Maßnahmen sind vom Land NÖ als Straßenerhalter zu tragen.

Zu § 16 (Übergangsbestimmung):

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