

REGIERUNGSVORLAGE

Gesetz vom, mit dem das Burgenländische Straßengesetz 2005 geändert wird (Burgenländische Straßengesetz-Novelle 2006)

Der Landtag hat beschlossen:

Das Burgenländische Straßengesetz 2005, LGBI. Nr. 79, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis lautet der VI. Abschnitt:

„VI. Abschnitt: Umgebungslärmschutz

- § 37a Erhebung der Hauptverkehrsstraßen
- § 37b Strategische Lärmkarten
- § 37c Aktionspläne
- § 37d Anhörung und Veröffentlichung
- § 37e Umweltprüfung für Aktionspläne“

2. Dem Inhaltsverzeichnis wird folgender VII. Abschnitt angefügt:

„VII. Abschnitt: Zuständigkeiten; Straf-, Übergangs- und Schlussbestimmungen

- § 38 Straßenbehörden
- § 39 Straßenverwaltung
- § 40 Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde
- § 41 Strafbestimmungen
- § 42 Übergangsbestimmungen
- § 43 Wirksamkeitsbeginn; Außerkrafttreten von Rechtsvorschriften, Verweisungen
- § 44 Umsetzungshinweise“

3. In § 7 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Planungen für Straßen sind, wenn die Voraussetzungen des § 10a des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes sinngemäß vorliegen, einer Umweltprüfung nach den §§ 10a bis 10g des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes und den dazu ergangenen Verordnungen zu unterziehen. Ein nochmaliges Anhörungsverfahren gemäß § 6 Abs. 2 kann in diesen Fällen entfallen. § 10a Abs. 6 des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes gilt sinngemäß auch für Straßenbauvorhaben.“

4. In § 35 Abs. 1 erster Satz wird das Wort „Interessentewege“ ersetzt durch das Wort „Güterwege“.

5. Der bisherige VI. Abschnitt erhält die Absatzbezeichnung „VII. Abschnitt“; der VI. Abschnitt (neu) lautet:

„VI. Abschnitt Umgebungslärmschutz

§ 37a Erhebung der Hauptverkehrsstraßen

- (1) Die Landesregierung hat spätestens einen Monat ab Inkrafttreten dieses Gesetzes festzustellen, welche Straßen ein jährliches Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen aufweisen. Die Gemeinden sind verpflichtet, die von ihnen verwalteten Straßen, auf die diese Voraussetzungen zutreffen, der Landesregierung zeitgerecht bekannt zu geben. Die Meldung ist bis 31. Mai 2010, und danach alle 5 Jahre, zu aktualisieren.
- (2) Die Landesregierung hat bis spätestens 30. November 2008 festzustellen, welche Straßen ein jährliches Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeuge aufweisen. Abs. 1 zweiter Satz gilt sinngemäß. Die Meldung ist alle fünf Jahre zu aktualisieren.
- (3) Die gemäß Abs. 1 und 2 festgestellten Hauptverkehrsstraßen und die aktualisierten Feststellungen sind spätestens einen Monat nach den genannten Terminen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften im Wege der Bundesdienststellen mitzuteilen.

§ 37b Strategische Lärmkarten

- (1) Die Landesregierung hat strategische Lärmkarten zur Bewertung der auf den Verkehr zurückzuführenden Lärmbelastung auszuarbeiten, und zwar
 - a) bis spätestens 31. Mai 2007: eine Karte zur Gesamtbewertung der Belastung, die auf den Lärm von Hauptverkehrsstraßen gemäß § 37a Abs. 1 zurückzuführen ist;
 - b) bis spätestens 31. Mai 2012: eine Karte zur Gesamtbewertung der Belastung, die auf den Lärm von Hauptverkehrsstraßen gemäß § 37a Abs. 2 zurückzuführen ist.
- (2) Die strategischen Lärmkarten (Abs. 1) haben den Anforderungen der Anhänge IV und VI der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen. Die Lärmsituation ist mittels eines Tag-Abend-Nacht-Lärmindex sowie eines Nachtlärmindex darzustellen. Falls die Lärmbelastung ein Ausmaß erreicht, das zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte, ist diese Überschreitung der Schwellenwerte gesondert darzustellen und die davon betroffene Wohnbevölkerung auszuweisen.
- (3) Im Rahmen der Ausarbeitung der Lärmkarten sind die betroffenen Gemeinden auf Verlangen der Landesregierung verpflichtet,
 - a) die betroffene Wohnbevölkerung zu erheben und die diesbezüglichen Daten zu übermitteln;
 - b) vorhandene Daten zu übermitteln, sofern sie für die Ausarbeitung der Lärmkarten erforderlich sind;
 - c) sonstige Daten zu erheben und zu übermitteln, soweit sie für die Darstellung der Lärmsituation aufgrund des Verkehrs auf Gemeindestraßen erforderlich sind.

- (4) Die Landesregierung hat unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Richtlinie 2002/49/EG durch Verordnung nähere Bestimmungen über die Erstellung der Lärmkarten zu erlassen, insbesondere über
- a) die Lärmindizes sowie die hierfür anzuwendenden Bewertungsmethoden;
 - b) die Schwellenwerte für Straßenlärm;
 - c) die Mindestanforderungen für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten.
- (5) Die strategischen Lärmkarten sind der Europäischen Kommission im Wege der Bundesdienststellen zu übermitteln, und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

§ 37c Aktionspläne

- (1) Die Landesregierung hat auf der Grundlage der strategischen Lärmkarten nach § 37b Abs. 1 Pläne zur Regelung der Lärmprobleme und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung (Aktionspläne) auszuarbeiten, und zwar
- a) bis spätestens 31. Mai 2008: für Hauptverkehrsstraßen gemäß § 37a Abs. 1;
 - b) bis spätestens 31. Mai 2013: für Hauptverkehrsstraßen gemäß § 37a Abs. 2.
- (2) Die Aktionspläne gemäß Abs. 1 haben den Anforderungen des Anhanges V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen. Ist in der Lärmkarte ein Ausmaß an Lärmbelastungen ausgewiesen, das zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte, so sind im betreffenden Aktionsplan Lärmschutzmaßnahmen vorrangig für dieses Gebiet vorzusehen.
- (3) Im Rahmen der Ausarbeitung der Aktionspläne sind die betroffenen Gemeinden verpflichtet, auf Verlangen der Landesregierung mitzuteilen, welche Maßnahmen sie hinsichtlich der von Gemeindestraßen ausgehenden Lärmbelastungen zu ergreifen beabsichtigen.
- (4) Falls Maßnahmen Teil der Aktionspläne werden sollen, die nicht in die Zuständigkeit des Landes fallen, dürfen diese nur mit Zustimmung der betroffenen Stelle aufgenommen werden.
- (5) Die Landesregierung kann unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Richtlinie 2002/49/EG durch Verordnung nähere Bestimmungen über die Erstellung der Aktionspläne erlassen.
- (6) Die Aktionspläne sind der Europäischen Kommission im Wege der Bundesdienststellen zu übermitteln und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

§ 37d Anhörung und Veröffentlichung

- (1) Die Landesregierung hat den Entwurf des Aktionsplanes und einen allgemein verständlichen Erläuterungsbericht, die zugehörige strategische Lärmkarte sowie eine verständliche Zusammenfassung der wichtigsten Punkte des Aktionsplanes während der Amtsstunden beim Amt der Landesregierung und den Bezirkshauptmannschaften mindestens sechs Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und der Burgenländischen Landesumweltanwaltschaft zur

Stellungnahme übermitteln. Die Auflage ist im Amtsblatt für das Land Burgenland kundzumachen.

- (2) Während der Auflagefrist kann jeder schriftlich zum Entwurf des Aktionsplanes Stellung nehmen. Darauf ist in der Kundmachung der Auflage hinzuweisen.
- (3) Die einlangenden Stellungnahmen sind zu würdigen und bei der Erlassung des Aktionsplanes zu berücksichtigen.
- (4) Die Landesregierung hat den von ihr beschlossenen Aktionsplan und die zugehörige strategische Lärmkarte beim Amt der Landesregierung zur allgemeinen Einsicht während der Amtsstunden aufzulegen und im Internet auf ihrer Homepage für die Allgemeinheit abrufbar zu halten. Im Amtsblatt für das Land Burgenland ist auf die Auflage beim Amt der Landesregierung und die Fundstelle im Internet hinzuweisen.

§ 37e

Umweltprüfung für Aktionspläne

- (1) Ein Aktionsplan ist vor seiner Erlassung oder Änderung einer Umweltprüfung zu unterziehen, wenn die Voraussetzungen des § 10a des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes sinngemäß vorliegen.
- (2) Die §§ 10a bis 10d, 10e Abs. 1, 10f und 10g des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes sind sinngemäß anzuwenden. Der Umweltbericht hat Teil des nach § 37d Abs. 1 mit dem Entwurf des Aktionsplanes aufzulegenden Erläuterungsberichtes zu sein. Die Erklärung nach § 10f Abs. 2 des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes ist gemeinsam mit dem Aktionsplan nach § 37d Abs. 4 zu veröffentlichen.“

6. In § 42 wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) § 7 Abs. 2a in der Fassung des Gesetzes LGBL. Nr. XX/XXXX gilt nur für Planungen von Straßen, mit deren Bau erst nach dem 1. März 2007 begonnen wird.“

7. Nach § 43 wird folgender § 44 angefügt:

„§ 44

Umsetzungshinweise

Durch dieses Gesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften umgesetzt:

- a) Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, Abl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30;
- b) Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Abl. Nr. L 189 vom 18.7.2002 S. 12.“

VORBLATT

Problem:

Die Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S. 12 (im Folgenden: Umgebungslärmrichtlinie) ist im Burgenland im Bereich der Straßen, die sich in der Kompetenz des Landes befinden, umzusetzen.

Weiters ist in diesem Bereich die Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30 (im Folgenden: SUP-Richtlinie) erforderlich.

Ziel:

Die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und der SUP-Richtlinie im Bereich des Landes Burgenland sollen in einer Novelle zum Straßengesetz 2005 festgelegt werden. Damit soll auf Landesebene der geeignete gesetzliche Rahmen geschaffen werden, um die wichtigsten Quellen von Lärmemissionen zu erfassen, um die harmonisierten Bewertungsmethoden anzuwenden, um Aktionspläne auszuarbeiten und um Lärminderungsmaßnahmen vorbereiten zu können. Weiters soll der gesetzliche Rahmen geschaffen werden, um bestimmte Straßenbauvorhaben noch vor deren Beschlussfassung einer strategischen Umweltprüfung bezüglich der erheblichen Umweltauswirkungen zu unterziehen.

Lösung:

Novellierung des Straßengesetzes 2005.

Alternativen:

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Konformität mit dem Gemeinschaftsrecht ist gegeben. Dieses Landesgesetz dient dazu, die Maßnahmen, die zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und der SUP-Richtlinie im Burgenland notwendig sind und vom Landesgesetzgeber erlassen werden können, festzulegen. Diese Maßnahmen sind zur Erfüllung der gemeinschaftsrechtlichen Pflichten Österreichs zu treffen.

Finanzielle Auswirkungen:

An Kosten für die Erstellung der Lärmkarten ist bis zum Jahr 2012 ein Betrag von insgesamt 1.037.000 Euro für das Land Burgenland zu erwarten. Für deren Aktualisierung alle 5 Jahre sind rund 500.000 Euro zu veranschlagen.

Für die Erstellung und Umsetzung der Aktionspläne sind keine seriösen Schätzungen möglich, da diese vom jeweiligen Inhalt der Aktionspläne abhängen.

Für eine strategische Umweltprüfung sind rund 5.500,-- Euro an Personalaufwand zu veranschlagen. Die Anzahl der notwendigen strategischen Umweltprüfungen hängt von der Anzahl der davon betroffenen Straßenbauvorhaben ab.

ERLÄUTERUNGEN

I. Allgemeiner Teil:

1. Zum Inhalt:

- 1.1. Es ist allgemein bekannt, dass eine hohe Lärmbelastung ein Gesundheitsrisiko darstellt und die Lebensqualität deutlich verringert. Die Umgebungslärmrichtlinie verfolgt das Ziel, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen bzw. entgegenzuwirken. Es wird dabei nicht nur der gesundheitlich bedenkliche Lärmpegel ins Auge gefasst, sondern es soll auch der als Belästigung empfundene Umgebungslärm eingedämmt werden. Zur Erreichung dieses Zieles sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die durch Umgebungslärm hervorgerufenen Belastungen mit Hilfe von strategischen Lärmkarten zu ermitteln, wobei auch die Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen sicherzustellen ist. Auf Grundlage dieser Lärmkarten sind in weiterer Folge Aktionspläne auszuarbeiten. In diesen Aktionsplänen sind Lärminderungsmaßnahmen vorzusehen.
- 1.2. Anknüpfungspunkte der Umgebungslärmrichtlinie sind Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und Ballungsräume. Der Bund hat zwischenzeitlich zur Umsetzung dieser Richtlinie das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005, erlassen, das alle im Kompetenzbereich des Bundes gelegenen Lärmquellen abschließend regelt. Ein Umsetzungsbedarf auf Landesebene ist nur hinsichtlich des erst- und des letztgenannten Anknüpfungspunktes gegeben; beim Ballungsraum ist die Kompetenz des Landes eingeschränkt auf Straßen, soweit es sich nicht um Bundesstraßen handelt, und die landesrechtlich zu regelnden IPPC-Anlagen. Hinsichtlich dieser Anlagen erfolgt die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im Burgenländischen IPPC-Anlagen-, SEVESO II-Betriebe- und Umweltinformationsgesetz - Bgld. ISUG. Hinsichtlich der Ballungsräume erfolgt die Umsetzung im Burgenländischen Raumplanungsgesetz.
- 1.3. Für den Bereich Straße ist eine eigene Lärmkarte auszuarbeiten, die die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen des Landes darstellt. Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Richtlinie sind Straßen mit einer Verkehrsfrequenz von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Entsprechend den Intentionen der Umgebungslärmrichtlinie werden in der Lärmkarte für Hauptverkehrsstraßen nur jene Straßenabschnitte zu berücksichtigen sein, die diese Verkehrsfrequenz tatsächlich aufweisen. Demgegenüber ist in einem allfälligen Ballungsraum der gesamte Straßenverkehrslärm dieses Gebietes darzustellen; auf die Verkehrsfre-

quenz der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte kommt es dabei nicht an.

- 1.4. Sowohl bei der Lärmkarte für die Straße als auch bei jener für den Ballungsraum ist – wie bereits erwähnt – eine Zuständigkeit des Landes nur hinsichtlich der unter Art. 15 B-VG fallenden Straßen gegeben; der Lärm von Bundesstraßen wird daher in beiden Fällen nicht erfasst. Verpflichtende gesetzliche Bestimmungen sind daher aus kompetenzrechtlichen Gründen nur hinsichtlich jener Straßen möglich, zu deren Regelung das Land zuständig ist. Demgegenüber verpflichtet die Richtlinie, die Lärmsituation für die einzelnen Bereiche – unabhängig von verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilungen – jeweils in einer Lärmkarte gesamthaft darzustellen. In der Praxis wird dies durch eine möglichst gemeinsame Vorgangsweise von Bund und Ländern zu berücksichtigen sein.
- 1.5. Auf Grundlage der ausgearbeiteten Lärmkarten sind in weiterer Folge Aktionspläne auszuarbeiten, in denen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind. Wenn das Belastungsausmaß in bestimmten Teilgebieten gesundheitsschädliche Auswirkungen oder unzumutbare Belästigungen erwarten lässt, sind vorrangig für diese Gebiete Maßnahmen vorzusehen.
- 1.6. Am 27. Juni 2001 wurde die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (sogenannte „SUP-Richtlinie“) erlassen. Durch diese Richtlinie soll im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sichergestellt werden, indem Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen verstärkt und strukturiert einbezogen werden. Daher muss gemäß dieser Richtlinie für bestimmte Pläne und Programme, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben, eine Umweltprüfung durchgeführt werden. Diese Umweltprüfung für Pläne und Programme wird auch als „strategische Umweltprüfung (SUP)“ bezeichnet.
- 1.7. Die Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung besteht, wenn ein Vorhaben
 - UVP-pflichtig ist, oder
 - möglicherweise ein Europaschutzgebiet beeinträchtigt oder
 - wenn eine Umwelterheblichkeitsprüfung ergibt, dass das Vorhaben voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat.Dies ergibt sich aus der Richtlinie 2001/42/EG, umgesetzt durch § 10a des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes.
- 1.8. Die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung bedeutet, dass zunächst ein Umweltbericht auszuarbeiten ist. Weiters müssen Konsultationen (samt Öffentlichkeitsbeteiligung) durchgeführt werden. In der Folge sind die Ergebnisse des Umweltberichtes sowie der Konsultationen bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Abschließend ist die Öffentlichkeit über die getroffene Entscheidung zu informieren.

Das Burgenländische Raumplanungsgesetz enthält – bezogen auf Landesraumordnungspläne und Entwicklungsprogramme – nähere Regelungen darüber, unter welchen Voraussetzungen eine Umweltprüfung nach der SUP-Richtlinie erforderlich ist und wie das diesbezügliche Verfahren abgewickelt werden muss. Der Entwurf beschränkt sich daher darauf, auf diese sinngemäß anzuwendenden Bestimmungen des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes zu verweisen.

2. Zur Verfassungslage:

Die Zuständigkeit des Landes zur Erlassung des vorliegenden Gesetzes ergibt sich aus Art. 15 B-VG i.V.m. Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Straßen, sofern es sich nicht um Bundesstraßen handelt).

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs folgen Regelungen zum Schutz vor Lärm gemäß dem Adhäsionsprinzip der Hauptmaterie. Diese Querschnittsmaterie kann daher nur soweit Gegenstand landesgesetzlicher Regelungen sein, als diese in Zusammenhang mit anderen landesgesetzlich geregelten Materien steht. Gewissen Schranken ist der Landesgesetzgeber dabei insoweit durch das verfassungsrechtliche Rücksichtnahmegebot unterworfen, als er die von der anderen Gebietskörperschaft wahrgenommenen Interessen nicht unterlaufen darf. Für gesetzliche Regelungen des Lärms, der auf den Verkehr auf Bundesstraßen zurückzuführen ist, kommt dem Land grundsätzlich keine Zuständigkeit zu.

Soweit der Landesgesetzgeber zu Regelungen über Landes- und Gemeindestraßen und Aktionspläne zuständig ist, erstreckt sich diese Zuständigkeit auch auf Regelungen, die eine Umweltprüfung über die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen dieser Aktionspläne oder der Errichtung dieser Straßen vorsehen.

3. Kosten:

- 3.1 Durch dieses Gesetz werden dem Land Burgenland neue, kostenwirksame Aufgaben aufgetragen, die bisher nicht durchzuführen waren. Diese Kosten sind notwendig, um den gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen nachkommen zu können. Auch für die Gemeinden ist die Übermittlung der in § 37b Abs. 3 vorgesehenen Daten mit einem gewissen Aufwand verbunden, dessen Umfang schwer zu schätzen ist; es kann jedoch im Wesentlichen auf bereits bestehendes Datenmaterial zurückgegriffen werden.
- 3.2 Die neu geschaffenen Aufgaben, Lärmquellen zu lokalisieren, den dort verursachten Lärm zu berechnen, strategische Umgebungslärmkarten zu erstellen, Aktionspläne auszuarbeiten und die Öffentlichkeit zu informieren, verursachen einen nicht unerheblichen Personal- und Sachaufwand. Kostenrelevant ist dabei primär die Erstellung der Lärmkarten, wobei die hierfür erforderliche Datenermittlung den weitaus größten finanziellen Aufwand verursacht wird.
- 3.3 Die Kosten für die Erstellung der Lärmkarten hängen von der Bebauungsart der Umgebung ab. Je nachdem, ob es sich um ein unbebautes Gebiet, ein mit Einzelgebäuden bebautes Gebiet, ein mit

Gruppen von Gebäuden bebautes Gebiet oder aber um ein Ortsgebiet mit geschlossener Bebauung handelt, liegen die geschätzten Kosten pro Straßenkilometer zwischen 3.000 und 6.000 Euro. In der ersten Phase bis Mitte 2007 (betrifft Straßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen) ist im Burgenland nur eine Lärmkarte für die B 50 Burgenland Straße zwischen Parndorf und Jois zu erstellen (Länge: 2,813 km), wodurch Kosten in der Höhe von rund 17.000 Euro anfallen werden. In der zweiten Phase von 2007 bis Mitte 2012 (betrifft Straßen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen zwischen drei und sechs Millionen Kraftfahrzeugen) sind weitere 170 Kilometer Landesstraßen zu berücksichtigen, was zusätzliche Kosten in Höhe von bis zu 1.020.000,-- Euro verursachen wird. Die Länge der allenfalls betroffenen Gemeindestraßen kann derzeit nicht geschätzt werden. Die Kosten für die alle fünf Jahre durchzuführende Aktualisierung der Lärmkarten ist schwer abzuschätzen. In Vorarlberg wird mit einem Betrag von 2.850,-- Euro pro Kilometer gerechnet; dieser Betrag wird auch im Burgenland zu veranschlagen sein. In den genannten Beträgen sind jene Kosten bereits enthalten, die den Gemeinden aufgrund der Verpflichtung zur Erhebung und Übermittlung der Daten gemäß § 37b Abs. 3 entstehen. Eine exakte Berechnung des diesbezüglichen Aufwandes der Gemeinden ist nicht möglich, da dieser maßgeblich von der Dichte der Bebauung des jeweiligen Gebietes abhängt. Weiters sind in diesen Beträgen die Kosten für die Erstellung der Aktionspläne enthalten, nicht aber für deren Umsetzung.

3.4 Hinsichtlich des Aufwandes, den die Umsetzung der Aktionspläne (z.B. Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen; Errichtung von Lärmschutzwänden) verursachen wird, können keine seriösen Angaben gemacht werden. Ob und in welchem Ausmaß Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein werden, ob diese finanziell aufwändig sind oder unter Umständen bereits durch entsprechende Berücksichtigungen bei künftigen Planungen Verbesserungen möglich sind, wird von den Ergebnissen der Lärmermittlung abhängen.

3.5 Eine Umweltprüfung für Straßenbauvorhaben oder Aktionspläne ist erforderlich, wenn diese

- UVP-pflichtig sind, oder
- möglicherweise ein Europaschutzgebiet beeinträchtigen oder
- wenn eine Umwelterheblichkeitsprüfung ergibt, dass das Vorhaben voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat.

Dies wird bei Aktionsplänen in erster Linie vom Inhalt des Aktionsplanes abhängen: Während bei den meisten in Frage kommenden Maßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, Belagsverbesserungen, Einbau von Schallschutzfenstern udgl. Auswirkungen grundsätzlich nicht denkbar sind, können in Einzelfällen (z.B. Neubau einer Umfahrungsstraße) Auswirkungen auf das Schutzgebiet nicht ausgeschlossen werden.

3.6. Falls eine Umweltprüfung durchgeführt werden muss, sind hierfür schätzungsweise rund 10 Tage a-wertiger Tätigkeit zu berechnen. Dieser

Arbeitsaufwand resultiert insbesondere aus der Erstellung des Umweltberichtes und der abschließenden zusammenfassenden Erklärung. Die für das Umweltverträglichkeitsverfahren zu veranschlagenden Personalkosten belaufen sich auf ca. 4.200 Euro. Unter Berücksichtigung der Sach- und Verwaltungsgemeinkosten betragen die gesamten finanziellen Aufwendungen hierfür in etwa 5.500 Euro.

- 3.7. Die angeführten Kosten resultieren ausschließlich aus der zwingend erforderlichen Umsetzung von EU-Recht.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Z. 1 und 2 (Inhaltsverzeichnis):

Durch das Einfügen eines neuen Abschnittes und eines neuen § 44 ist das Inhaltsverzeichnis abzuändern bzw. zu ergänzen.

Zu Z. 3 (§ 7 Abs. 2a):

Durch die strategische Umweltprüfung sollen schon im Vorfeld von Genehmigungsverfahren die voraussichtlichen Auswirkungen einer Straßenplanung beschrieben und bewertet werden. Im Zusammenwirken mit der Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit soll die Umweltverträglichkeit der Straßenplanung überprüft und ein größtmögliches Ausmaß an Umweltschutz bzw. Nachhaltigkeit gewährleistet werden. Die Entscheidungsträger sollen durch die dadurch gewonnenen Informationen bereits in der maßgeblichen Planungsphase die Möglichkeit haben, ausgewogene Entscheidungen über bestimmte, erhebliche Umweltauswirkungen nach sich ziehende Straßenprojekte zu treffen. Durch die strategische Umweltprüfung soll vor allem erreicht werden, Fehlentwicklungen bei der Planung und späteren Ausführung bereits vorweg zu vermeiden und somit im Umweltschutz ein möglichst hohes Qualitätsniveau zu erreichen.

Eine strategische Umweltprüfung ist gemäß Art. 3 Abs. 2 der SUP-Richtlinie jedenfalls dann durchzuführen (obligatorischer Anwendungsbereich), wenn Planungen für Straßenprojekte, die in den Anwendungsbereich der UVP-Richtlinie fallen, einen Rahmen für die Genehmigung der Projekte bilden, oder bei denen auf Grund der Auswirkungen auf FFH-Gebiete ein Verfahren nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie erforderlich ist, oder wenn die Voraussetzungen des Art. 3 Abs. 4 der Richtlinie 2001/42/EG, der in § 10a Abs. 3 Burgenländisches Raumplanungsgesetz umgesetzt wird, vorliegen. Art. 3 Abs. 3 der SUP-Richtlinie regelt bestimmte Ausnahmen: Demnach bedürfen unter Abs. 2 fallende Pläne und Programme, die nur die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen, sowie geringfügige Änderungen von derartigen Plänen und Programmen einer Umweltprüfung nur dann, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Somit wird sich auf Grund dieser Bestimmung auch die Möglichkeit ergeben, kleinere Vorhaben in Bezug auf Landesstraßen vom Erfordernis der Durchführung einer Umweltprüfung auszunehmen, wenn deren Umweltauswirkungen lokal begrenzt bleiben.

Gemäß § 6 Abs. 1 ist vor dem Bau einer neuen Straße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Straße, wenn dabei die Straßenachse von ihrem früheren Verlauf um mehr als 25 m abweicht, der Straßenverlauf nach den

Erfordernissen des Verkehrs durch Festlegung der Straßenachse in horizontaler Lage planlich darzustellen und schriftlich zu erläutern. Bei Umlegungen um weniger als 25 m oder bei sonstigen Sanierungsarbeiten sind keine Planunterlagen zur Bestimmung des Straßenverlaufes auszuarbeiten und zu genehmigen, weshalb auch keine Umweltprüfung erforderlich ist.

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass schon bisher gemäß § 6 vor dem Bau einer neuen Straße und der Bestimmung des Straßenverlaufes auf den Naturschutz und die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen ist, vor der Errichtung einer Landesstraße die Planunterlagen der Umweltschutzbehörde zu übermitteln sind, und bei der Erlassung der Verordnung auf die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens Bedacht zu nehmen ist.

Künftig soll die Prüfung der möglichen Umweltauswirkungen von Straßen, die erhebliche Auswirkungen haben können, schon vor Erlassung der straßenrechtlichen Verordnung durch die Erstellung eines Umweltberichts, der Einholung einer Stellungnahme durch die Bgld. Umweltschutzbehörde sowie einer Planaufgabe des Straßenprojekts samt allfälligem Umweltbericht einer diesbezüglichen Prüfung unterzogen werden. Die strategische Umweltprüfung ist umfangreicher als die ansonsten vorgegebenen Verfahrensschritte. Eine Mehrfachprüfung soll vermieden werden.

Die Umweltprüfung gliedert sich (gemäß Art. 5 bis 9 der SUP-Richtlinie) im Wesentlichen in folgende Phasen: die Ausarbeitung eines Umweltberichts, die Durchführung von Konsultationen bei der Entscheidungsfindung, die Darstellung der Entscheidungsgründe und ihre Zugänglichmachung. Die dazu einzuhaltenden Verfahrensschritte werden im Burgenländischen Raumplanungsgesetz festgelegt. Sie sind anstelle der zur Erlassung von entsprechenden Verordnungen vorgesehenen Verfahrensschritte gemäß § 6 Abs. 2 durchzuführen.

Bei Erstellung dieses Gesetzentwurfes wird davon ausgegangen, dass nicht nur für Landesstraßen, sondern auch für alle anderen Straßen, die diesem Gesetz unterliegen, eine Umsetzung der SUP-Richtlinie vorzusehen ist. Gemeindestraßen oder Güterwege sind nicht zwingend a priori als Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene einzustufen. Weiters sind sie nur dann vom Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie ausgenommen, wenn sie voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben. Dies ist unter Anwendung der „Anhang II Kriterien“ in Form einer Einzelfallprüfung oder Typenfestlegung oder durch eine Kombination dieser beiden Ansätze zu bestimmen (Art. 5). Zur Vermeidung von Doppel- oder Mehrfachprüfungen lässt die Richtlinie in erster Linie die Verwendung sämtlicher verfügbaren relevanten Informationen zu (Art. 4 Abs. 3, Art. 5 Abs. 2 und 3). Die Tatsache, dass Planungsinhalte in verschiedenen Planungen berücksichtigt werden müssen, rechtfertigt nicht die Herausnahme eines Planotyps aus dem Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie.

Zu Z. 4 (§ 35):

Der hier durch ein Versehen verwendete Begriff „Interessentewege“ soll durch den Begriff „Güterwege“ ersetzt werden, der auch sonst in diesem Gesetz verwendet wird.

Zu Z. 5 (VI. und VII. Abschnitt):

Infolge des neu einzufügenden Abschnittes ist die Bezeichnung des bisherigen Abschnittes VI. entsprechend anzupassen.

Wie bereits im Allgemeinen Teil erwähnt, sieht die Umgebungslärmrichtlinie vor, dass die Lärmerhebung an folgenden Lärmquellen anzuknüpfen hat:

- Hauptverkehrsstraßen (Straßen mit über 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr),
- Ballungsräume (zusammenhängende Gebiete mit städtischem Charakter und mehr als 100.000 Einwohner).

Hinsichtlich der Ballungsräume ist die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie im Burgenländischen Raumplanungsgesetz erfolgt.

Nach welchem Zeitplan die Lärmkarten bzw. Aktionspläne zu erstellen sind, hängt davon ab, ob es sich um besonders gravierende Lärmerreger handelt. Dies wird nach der Richtlinie bei Überschreitung der nachfolgenden Kapazitätsgrenzen angenommen:

- bei Hauptverkehrsstraßen 6 Millionen Fahrzeugen pro Jahr,
- bei Ballungsräumen mehr als 250.000 Einwohner.

In diesen vorgenannten Fällen musste die Meldung an die Kommission der Europäischen Union bis 30. Juni 2005 erfolgen. Die Ausarbeitung der Lärmkarten hat bis 31. Mai 2007 und die Erstellung der Aktionspläne bis 31. Mai 2008 zu erfolgen.

In den übrigen Fällen muss die Meldung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften bis 30. November 2008 erstattet, die Ausarbeitung der Lärmkarten bis 31. Mai 2012 und die Erstellung der Aktionspläne bis 31. Mai 2013 erfolgt sein.

Zu § 37a:

In den Abs. 1 und 2 werden die Termine für die Feststellung der Hauptverkehrsstraßen entsprechend den vorgenannten Vorgaben so angeordnet, dass eine Meldung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften gemäß Abs. 3 fristgerecht erfolgen kann:

- für die besonders lärmqualifizierten Hauptverkehrsstraßen sieht die Richtlinie den 30. Juni 2005 vor (diese Meldung ist bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes erstattet worden)
- für die übrigen Hauptverkehrsstraßen sieht der Entwurf den 30. November 2008 (Abs. 2) vor.

Da der Landesregierung lediglich Informationen über die Verkehrsfrequenzen auf Landesstraßen zur Verfügung stehen, ist eine entsprechende Mitwirkungspflicht der Gemeinden hinsichtlich der von ihnen verwalteten Straßen zu normieren. In der Praxis wird es sich dabei in erster Linie um Gemeindestraßen handeln. Güterwege und Privatstraßen werden in Ermangelung entsprechender Verkehrsfrequenzen aller Wahrscheinlichkeit nach nicht das Kriterium einer Hauptverkehrsstraße erfüllen.

Zu § 37b:

Im Abs. 1 wird der Termin für die Erstellung der Lärmkarten entsprechend den europarechtlichen Vorgaben so angeordnet, dass eine Meldung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften noch rechtzeitig erfolgen kann:

- für die besonders lärmqualifizierten Hauptverkehrsstraßen: 31. Mai 2007 (Abs. 1 lit. a)
- für die übrigen Hauptverkehrsstraßen: 31. Mai 2012 (Abs. 1 lit. b).

Der Abs. 2 legt die Kriterien fest, die die Lärmkarten erfüllen müssen. Dabei wird auf die Anhänge IV und VI der Umgebungslärmrichtlinie verwiesen. Soweit die Anhänge der Richtlinie Wahlmöglichkeiten zulassen (z.B. können die strategischen Lärmkarten der Öffentlichkeit in Form einer Grafik, als Zahlenangaben in Tabellen oder als Zahlenangaben in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden), soll eine Präzisierung auf Verordnungsebene (vgl. Abs. 4) erfolgen.

Die Anhänge IV und VI, soweit sie für Landesstraßen maßgeblich sind, haben folgenden Wortlaut:

„ANHANG IV

Mindestanforderungen für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten nach Artikel 7

1. Auf einer strategischen Lärmkarte werden Daten zu folgenden Aspekten dargestellt:
 - aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex,
 - Überschreitung eines Grenzwerts,
 - geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem bestimmten Gebiet, die bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind,
 - geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet.
2. Strategische Lärmkarten können der Öffentlichkeit in folgender Form vorgelegt werden:
 - als Grafik
 - als Zahlenangaben in Tabellen,
 - als Zahlenangaben in elektronischer Form.
3. Strategische Lärmkarten für Ballungsräume weisen besonders Lärm aus folgenden Quellen aus:
 - Straßenverkehr,
 - Eisenbahnverkehr,
 - Flughäfen,
 - Industriegelände, einschließlich Häfen.
4. Die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten dient folgenden Zwecken:
 - zur Aufbereitung der Daten, die der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Anhang VI zu übermitteln sind,
 - als Informationsquelle für die Bürger gemäß Artikel 9,
 - als Grundlage für Aktionspläne gemäß Artikel 8.

Für jeden dieser Zwecke bedarf es einer anderen Art von strategischer Lärmkarte.
5. Die Mindestanforderungen für die strategischen Lärmkarten mit den der Kommission zu übermittelnden Informationen sind in den Abschnitten 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 und 2.7 des Anhangs VI enthalten.
6. Zur Information der Bürger gemäß Artikel 9 und für die Ausarbeitung von Aktionsplänen gemäß Artikel 8 sind zusätzliche und ausführlichere Informationen zu liefern wie:
 - eine grafische Darstellung,
 - Karten, auf denen die Überschreitung eines Grenzwertes dargestellt ist,
 - Differenzkarten, auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen Situationen verglichen wird,
 - Karten, auf denen der Wert eines Lärmindex gegebenenfalls auf einer anderen Höhe als 4 m dargestellt ist.

Die Mitgliedstaaten können Regeln für die Art und das Format dieser Lärmkarten aufstellen.

7. *Strategische Lärmkarten mit den Ergebnissen von Ermittlungen, die in einer Höhe von 4 m durchgeführt wurden, und mit einer in 5 dB-Bereiche unterteilten Skala für L_{den} und L_{night} , wie in Anhang VI festgelegt, werden zur lokalen oder landesweiten Verwendung erstellt.*
8. *Für Ballungsräume werden verschiedene strategische Lärmkarten jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt. Zusätzlich können Karten für andere Lärmquellen erstellt werden.*
9. *Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu Lärmkarten, zur Ausarbeitung von Lärmkarten und zu Lärmkartensoftware erstellen.“*

„ANHANG VI

Der Kommission zu übermittelnde Angaben

nach Artikel 10

Folgende Angaben sind der Kommission zu übermitteln:

1. *Zu Ballungsräumen*
...
2. *Zu Hauptverkehrsstraßen, ...*
 - 2.1 *Eine allgemeine Beschreibung der Straßen, ...: Lage, Größe und Angaben über das Verkehrsaufkommen.*
 - 2.2 *Eine Beschreibung der Umgebung: Ballungsräume, Dörfer, ländliche Gegend oder nicht ländliche Gegend, Information über die Flächennutzung, andere Hauptlärmquellen.*
 - 2.3 *Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.*
 - 2.4 *Verwendete Berechnungs- oder Messmethoden.*
 - 2.5 *Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade gemessene L_{den} in dB in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.
Zusätzlich sollte – gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind – angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit*
 - *besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,*
 - *einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.*
 - 2.6 *Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen L_{night} in dB in 4 m Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70. Diese Daten können vor dem in Artikel 11 Absatz 1 vorgesehenen Zeitpunkt auch für den Bereich 45-49 bewertet werden.
Zusätzlich sollte – gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind – angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit*
 - *besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,*
 - *einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.*
 - 2.7 *Die Gesamtfläche (in km²), mit L_{den} -Werten von über 55, 65 bzw. 75 dB. Außerdem ist die geschätzte Gesamtzahl der Wohnungen in jedem dieser Gebiete (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) und die geschätzte Gesamtzahl der dort lebenden*

Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) anzugeben. Dabei sind die Ballungsräume mit einzubeziehen.

Die 55 und 65 dB-Linien sind auch auf einer oder mehreren Karten einzuzichnen, in denen der Standort von Dörfern, Städten und Ballungsräumen innerhalb der Linien angegeben ist.

2.8 *Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V genannten relevanten Angaben.*

3. Leitlinien

Die Kommission kann gemäß Artikel 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anweisungen zur Vorlage der oben genannten Informationen ausarbeiten.“

Die Lärmsituation ist einerseits mittels eines durchschnittlichen Lärmindezes abzubilden, der aufgrund einer noch näher durch Verordnung gemäß Abs. 4 festzulegenden Formel ein Mittel der verschiedenen Lärmsituationen darstellt, die am Tag, am Abend und in der Nacht auftreten. Weiters ist die Lärmsituation auch mittels eines Nachtlärmindezes darzustellen.

Bis einheitliche Bewertungsverfahren von der EU festgelegt werden, können nach der Umgebungslärmrichtlinie die vorhandenen nationalen Berechnungsverfahren angewendet werden. In Österreich ist dieses für den Bereich des Straßenverkehrslärms derzeit in der RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) 04.02.11, ausgegeben 2006, festgeschrieben.

Wie bereits im Allgemeinen Teil erwähnt, erfolgt die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Österreich einerseits durch das Bundes-LärmG und den auf dessen Grundlage erlassenen Verordnungen sowie durch verschiedene landesrechtliche Regelungen. Da jedoch gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie sowohl für Bundes- als auch Landes-, Gemeinde- und sonstige Straßen einheitliche Lärmkarten zu erstellen sind, wird ein koordiniertes Vorgehen erforderlich sein. Eine gemeinsame kartographische Darstellung ist aber auch im Hinblick auf eine einheitliche Öffentlichkeitsinformation sinnvoll. Die Landesregierung wird daher bei der Erstellung der Lärmkarten auf die diesbezüglichen Bewertungsmethoden und Erhebungen des Bundes Bedacht zu nehmen haben.

Das „Forum Schall“, eine aus Ländervertretern bestehende Lärmexpertengruppe, hat sich im Vorfeld mit dem in der Umgebungslärmrichtlinie vorhandenen technischen Handlungsspielraum bzw. Anpassungsbedarf auseinandergesetzt. Das Empfehlungsprotokoll vom Jänner 2004 enthält technische Empfehlungen und Hinweise zur Eingrenzung einzelner Begriffe und Formulierungen der Umgebungslärmrichtlinie ebenso wie Vorschläge über Mess- bzw. Rechenmethoden. Die genauen Festlegungen (Methoden für die Lärmmessung und -berechnung, Bewertung im Bereich der Maßnahmen zur Erhebung und Beurteilung von Umgebungslärm) werden durch Verordnung gemäß Abs. 4 erfolgen.

Der Abs. 3 regelt die Aufgaben der Gemeinden im Zusammenhang mit der Erstellung der Lärmkarten, die ja auch Informationen über die betroffene Bevölkerung, die Anzahl der vorhandenen Gebäude udgl. abzubilden haben. Soweit diese Daten die Wohnbevölkerung betreffen, sind sie – unabhängig davon, ob sich die entsprechenden Darstellungen in der Lärmkarte auf Landes- oder Gemeindestraßen beziehen – gegebenenfalls von den Gemeinden zu erheben (Abs. 3 lit. a). Für die Lärmkarten erforderliche Daten, über welche die Gemeinden bereits verfügen, sind von diesen – unabhängig davon, ob sich die

entsprechenden Darstellungen in der Lärmkarte auf Landes- oder Gemeindestraßen beziehen – jedenfalls zur Verfügung zu stellen (Abs. 3 lit. b).

Hinsichtlich anderer Daten werden die Gemeinden zur Erhebung dieser Daten nur insoweit verpflichtet, als diese für die Darstellung der Lärmsituation an den in ihrem Wirkungsbereich gelegenen Straßen benötigt werden (Abs. 3 lit. c). Darunter fallen z.B. Erhebungen über das Verkehrsaufkommen auf diesen Straßen, den Lärm und die Anzahl der Wohnungen und Schulen im Umfeld der Straße.

Zu erheben sind nur Daten, die nicht personenbezogen sind.

Aufgrund der Regelung des § 40 handelt es sich bei diesen Aufgaben der Gemeinde um solche des eigenen Wirkungsbereiches.

Die Verordnung gemäß Abs. 4 hat – insbesondere in technischer Hinsicht – die näheren Ausführungen für Lärmkarten zu treffen. Dabei ist nicht nur auf die entsprechenden europarechtlichen Vorgaben Bedacht zu nehmen, sondern wird auch im Hinblick auf die obigen Ausführungen eine Abstimmung mit dem Bund erforderlich sein. Da eine „Addition“ der Lärmpegel verschiedener Quellen in sich überschneidenden Zonen die tatsächliche physiologische Wahrnehmung der Gesamtlärmbelastung nicht wirklichkeitsgetreu wiedergeben würde, sind die Umgebungslärmkarten für die jeweiligen Lärmquellen nicht zu addieren und können maximal in Zuge einer gesamthaften Darstellung grafisch überlagert werden. Aus diesem Grunde ist es erforderlich, dass die von Bund und Land festgelegten Berechnungsmethoden, Darstellungsformen udgl. kompatibel sind. In der Praxis wird eine gemeinsame Fremdvergabe durch Bund und Land wahrscheinlich die zweckmäßigste Lösung darstellen. Aber auch im Falle eines einheitlichen Auftragnehmers werden im Hinblick auf die Ausarbeitung der Aktionspläne gesonderte Darstellungen der Lärmsituationen für den Landesbereich wichtig sein, damit eine Zuweisung der Hauptverantwortung einer Gebietskörperschaft für die einzelnen Lärmbelastungen vorgenommen werden kann.

Soweit die Anhänge zur Umgebungslärmrichtlinie, insbesondere die Anhänge I und II, Wahlmöglichkeiten oder abweichende Festlegungen zulassen, sind diese in der Verordnung zu konkretisieren. So kann beispielsweise die Ermittlung der Lärmsituation entweder durch Messung oder durch Berechnung erfolgen. Ebenso kann von den standardmäßig festgelegten Tageszeiträumen Tag (7 bis 12 Uhr), Abend (19 bis 23 Uhr) und Nacht (23 bis 7 Uhr) insofern abgewichen werden, als der Abendzeitraum um eine oder zwei Stunden verkürzt werden kann.

Der Abs. 5 regelt die Verpflichtung zur periodischen Überprüfung und Überarbeitung der Lärmkarten, wie sie von der Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben ist, sowie die in Art. 10 leg.cit. geregelte Weiterleitung an die Europäische Kommission.

Zu § 37c:

Aktionspläne sind Pläne zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen. Sie können gegebenenfalls auch Lärmminde-
rungsmaßnahmen vorsehen. In rechtlicher Hinsicht handelt es dabei um nicht verbindliche Programme, die die zukünftige Arbeit bestimmter Behörden oder Dienststellen beschreibend darstellen. Rechte Dritter werden nicht begründet.

Der § 37c schafft keine gesetzliche Grundlage für die entsprechenden Maßnahmen. Ihre Durchführung richtet sich nach den geltenden einschlägigen Verwaltungsmaterien (z.B. Tempolimit nach der StVO).

Als Maßnahmen, die in einem Aktionsplan vorgesehen werden können, kommen sowohl solche hoheitlicher Natur (z.B. straßenpolizeiliche) als auch privatwirtschaftliche Vorhaben (z.B. straßenbauliche) in Betracht. Sie können emissions- oder immissionsseitig ausgerichtet sein. Neben den klassischen Lärmsanierungsmaßnahmen – wie Lärmschutzwände und Schallschutzfenster – werden insbesondere Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung oder -begrenzung bzw. auch solche zur Reduzierung der Verkehrsleistungen (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrbeschränkungen für Lkws, Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs udgl.) in Betracht kommen. Auch durch die Aufbringung von Flüsterasphalt sind Verbesserungen der Lärmsituation denkbar. Schließlich ist auch der Einsatz von Instrumenten der Raumordnung in diesem Zusammenhang zu erwähnen, mit denen das Entstehen von Lärmproblemen vielfach von vornherein vermieden werden könnte.

Im Abs. 1 werden die Termine für die Erstellung der Aktionspläne entsprechend den europarechtlichen Vorgaben festgelegt. Es wird aber nicht die jeweilige Datumsfrist der Richtlinie 2002/49/EG übernommen (für die besonders lärmqualifizierten Hauptverkehrsstraßen: 18. Juni 2008; für die übrigen Hauptverkehrsstraßen: 30. Juni 2013), sondern es wurde auch etwas Spielraum für die Übermittlung der Daten an die Europäische Kommission geschaffen.

Gemäß Abs. 2 haben die Aktionspläne den Vorgaben des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie zu entsprechen. Durch Verordnung gemäß Abs. 5 können nähere Bestimmungen erlassen werden. Der Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie hat folgenden Wortlaut:

„ANHANG V

Mindestanforderungen für Aktionspläne

nach Artikel 8

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:
 - eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Hauptteisenbahnstrecken 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.“

In der Umgebungslärmrichtlinie ist festgelegt, dass die Maßnahmen der Aktionspläne insbesondere auf Prioritäten eingehen sollen, die sich aus der Überschreitung relevanter Schwellenwerte oder anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben. Entsprechend dazu normiert Abs. 2, dass in den Aktionsplänen vorrangig Maßnahmen vorzusehen sind, wenn das Ausmaß der Belastung durch Umgebungslärm zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sollen sich also vorrangig auf jene Orte konzentrieren, in denen Schwellenwertüberschreitungen festgestellt wurden. Die Festlegung der Schwellenwerte für die Aktionsplanung erfolgt auf Verordnungsstufe gemäß Abs. 5. Dabei ist vorgesehen, die Höhe an jene der derzeit geltenden Schwellenwerte anzulehnen. Die derzeit in Österreich bestehenden Schwellenwerte für den Straßenverkehr müssen auf die Indizes L_{den} und L_{night} umgerechnet werden.

Zu den Abs. 3 und 4:

Wie die eingangs aufgezählten Beispiele zeigen, sind Maßnahmen in vielen Zuständigkeitsbereichen der öffentlichen Hand möglich. Die Ausarbeitung von Aktionsplänen wird daher vielfach eine gemeinsame und abgestimmte Vorgangsweise der Gebietskörperschaften erfordern. Im Rahmen der Landeskompetenz kann natürlich nur eine Mitwirkung der Gemeinden, wie sie im Abs. 3 vorgesehen ist, normiert werden.

Wenn im Abs. 4 von Maßnahmen die Rede ist, die nicht in die Zuständigkeit des Landes fallen, so ist damit nicht die Regelungskompetenz des Landes als Gesetzgeber gemeint. Damit sind hauptsächlich die – insbesondere in anderen Gesetzen festgelegten – Vollzugszuständigkeiten (z.B. zur Erlassung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nach der StVO) angesprochen.

Eine Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern wird sich insbesondere dort als notwendig erweisen, wo sich landes- und bundesrechtlich zu erfassende Lärmquellen in unmittelbarer örtlicher Nähe befinden (z.B. Landesstraße verläuft in unmittelbarer Nähe der Autobahn). Eine Verpflichtung zu einer solchen Kooperation zwischen Bund und Land kann – wie bereits ausgeführt – nicht gesetzlich normiert werden. Aufgrund des deskriptiven nicht rechtsbegründenden Charakters der Aktionspläne ist es aber kompetenzrechtlich zulässig, in den Aktionsplan auch Maßnahmen aufzunehmen, die in den Zuständigkeitsbereich einer anderen Gebietskörperschaft fallen. Da eine solche Vorgangsweise aber nur dann sinnvoll sein wird, wenn auch Aussicht auf Realisierung dieser Maßnahmen besteht, muss eine Zustimmung der betroffenen Stelle hierfür vorliegen. Dies wird freilich nicht gelten, wenn die Maßnahme bereits rechtsverbindlich von dieser festgelegt worden ist.

Der Abs. 6 regelt die Verpflichtung zur periodischen Überprüfung und Überarbeitung der Aktionspläne, wie sie von Art. 8 der Umgebungslärmrichtlinie

vorgegeben ist, sowie die Weiterleitung an die Europäische Kommission (Art. 10 leg.cit.).

Zu § 37d:

Die Umgebungslärmrichtlinie bestimmt unter Hinweis auf die Umweltinformationsrichtlinie, dass der Öffentlichkeit die Lärmkarten und Aktionspläne zugänglich zu machen sind. Darüber hinaus verpflichtet sie die Mitgliedstaaten, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung der Aktionspläne vorzusehen; die Ergebnisse der Mitwirkung müssen berücksichtigt und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet werden.

Der Abs. 1 schreibt in Umsetzung der vorgenannten gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben zunächst eine öffentliche Auflage des Entwurfes des Aktionsplanes vor, die entsprechend kundgemacht werden muss.

Der Abs. 2 stellt die gemäß Artikel 8 Abs. 7 der Umgebungslärmrichtlinie zu gewährende Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Ausarbeitung und Überprüfung der Aktionspläne sicher. Die Frist zur Auflage hat gemäß Abs. 1 mindestens sechs Wochen zu betragen.

Der Abs. 3 verpflichtet die Landesregierung, die einlangenden Stellungnahmen zu berücksichtigen. Dies bedeutet nicht, dass jedem Vorschlag Rechnung zu tragen ist; die Landesregierung wird sich aber jedenfalls mit den einlangenden Stellungnahmen auseinandersetzen müssen.

Nach Abs. 4 sind der beschlossene Aktionsplan und die dazugehörige Lärmkarte zur allgemeinen Einsicht aufzulegen und auch im Internet zu veröffentlichen. Die Umgebungslärmrichtlinie verweist in diesem Zusammenhang auf die Umweltinformationsrichtlinie. Letztere soll im Burgenland mit dem Burgenländischen IPPC-Anlagen-, SEVESO II-Betriebe- und Umweltinformationsgesetz - Bgl. ISUG umgesetzt werden. Der Entwurf für dieses Gesetz sieht unter anderem vor, dass Pläne und Programme mit Bezug zur Umwelt der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und zu verbreiten sind. Mit der Bestimmung des Abs. 4 erfolgt eine Präzisierung dieser Verpflichtungen nach dem Bgl. ISUG im Hinblick auf die zu erstellenden Lärmkarten und Aktionspläne.

Zu § 37e:

Siehe dazu die Ausführungen oben zu Pkt. 3.5.

Zu Z. 6 (§ 42 Abs. 9):

Hier soll eine Übergangsbestimmung für Straßenbauprojekte geschaffen werden, deren Planung bereits fertig gestellt ist. Die Umfahrungen Oberwart und Schachendorf sind bereits in der Bauphase und daher von diesem Gesetz nicht betroffen, das Bauprojekt „Anbindung des Seewinkels an die A4“ beispielsweise schon.

Zu Z. 7 (Umsetzungshinweise):

Auf die Ausführungen im Vorblatt und im allgemeinen Teil der Erläuterungen wird verwiesen.