

Entwurf

Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus, mit der die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV geändert wird

Auf Grund des § 11 des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes (Bundes-LärmG), BGBl. I Nr. 60/2005 wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesministerin für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort verordnet:

Die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV), BGBl. II Nr. 144/2006, wird geändert wie folgt:

1. In § 2 Z 5 entfällt das Wort „und“.

2. In § 2 Z 6 wird die Wortfolge „BGBl. I Nr. 151/2004“ ersetzt durch die Wortfolge „BGBl. I Nr. 32/2018“.

3. Nach § 2 Z 6 werden folgende Z 7 und 8 angefügt:

- „7. „Einwohner und Einwohnerinnen“ Personen, die in einem Gebiet gemäß § 1 Abs. 6 MeldeG 1991 ihren Hauptwohnsitz haben und
- 8. „Schwellenwertlinie“ die Darstellung des jeweiligen Schwellenwertes in Strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten.“

4. § 4 Abs. 2 und 3 lauten:

„(2) Die Werte für L_{den} sowie L_{night} werden mit den in Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18. 07. 2002 S. 12 in der Fassung des Anhangs der Richtlinie 2015/996/EU zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG, ABl. Nr. L 168 vom 01.07.2015 S.1, und der Berichtigung, ABl. Nr. L 5 vom 10.01.2018 S.35, beschriebenen Methoden bestimmt. Dabei sind folgende Regelwerke heranzuziehen:

- 1. Schallemissionen durch Straßenverkehr: RVS 04.02.11, Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz, ausgegeben am 1. Februar 2019: Kapitel 2 (Begriffsbestimmungen), 3 (Allgemeines), 4 (Ermittlung des Schalleistungspegels), 5 (Schallpegelmessungen)
- 2. Schallemissionen durch Eisenbahnverkehr: RVE 04.01.02, Berechnung von Schienenverkehrslärmemissionen, ausgegeben am 1. Februar 2019: Kapitel 2 (Begriffsbestimmungen), 3 (Ersatzschallquellen), 4 (Schalleistungspegel), 5 (Fahrzeugklassen), 7 (Sonstige eisenbahnbezogene Schallquellen), 9.1 Anhang 1 (Datenbank für Eisenbahnquellen), 9.2 Anhang 2 (Zusätzliche mögliche Terminologie zur Beschreibung von Fahrzeugen, Gleisen und Oberbau gemäß Richtlinie 2015/996/EU)
- 3. Umgebungslärm durch zivilen Flugverkehr: Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 der Richtlinie 2015/996/EU, ausgegeben am 1. Februar 2019
- 4. Schallemissionen durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten: Die realen Schallquellen sind mittels adäquater Schallquellen zu modellieren, die durch eine oder mehrere Punktquellen dargestellt werden, so dass die Gesamtschalleistung der realen Quelle der Summe der den einzelnen Punktquellen zugeordneten Schalleistungen entspricht. Dies hat nach den allgemeinen Regeln der Technik zu erfolgen. Dabei sind für Berechnungen der Schallausbreitung

für einzelne oder für Gruppen von Quellen auf Geländen für industrielle Tätigkeiten folgende Eingangsdaten zu berücksichtigen:

- a) das Spektrum der abgestrahlten Schallleistungspegel in Oktavbändern,
- b) die Betriebszeiten (Tag, Abend, Nacht, im Jahresdurchschnitt),
- c) der Ort (Koordinaten x, y) und die Höhe (z) der Schallquelle,
- d) die Art der Schallquelle (Punkt, Linie, Fläche),
- e) die Abmessungen und die Ausrichtung der Schallquelle,
- f) die Betriebsbedingungen der Schallquelle,
- g) Richtverhalten der Quelle. Die Richtwirkung ist in der Berechnung als ein Faktor $\Delta LW_{dir,xyz}$ (x, y, z) auszudrücken, der zur Schallleistung hinzuzurechnen ist. Die Summe der Richtwirkungen über den gesamten Raum ist dabei 0.

Geeignete Schallemissionsdaten (Eingabedaten) sind mit einer der folgenden Messmethoden zu erfassen:

- ÖNORM ISO 8297 – Akustik – Bestimmung der Schallleistungspegel von Mehr-Quellen-Industrieanlagen für die Abschätzung von Schalldruckpegeln in der Umgebung – Verfahren der Genauigkeitsklasse 2, ausgegeben am 1. Februar 2006,
 - ÖNORM EN ISO 3744 – Akustik – Bestimmung der Schallleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen – Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im Wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene, ausgegeben am 1. März 2011 und
 - ÖNORM EN ISO 3746 – Akustik – Bestimmung der Schallleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen – Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene, ausgegeben am 1. März 2011.
5. Berechnung der Schallausbreitung von Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr und Schallemissionen durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern und Bewohnerinnen zu Gebäuden: ÖAL-Richtlinie Nr. 28, Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden, ausgegeben am 1. Jänner 2019.

(3) Für die Bewertung von Umgebungslärm durch Straßenverkehr, Umgebungslärm durch Eisenbahnverkehr oder Umgebungslärm durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten nach den Berechnungsmethoden gemäß Abs. 2 ist im Rahmen der strategischen Lärmkartierung für alle Zeiträume gemäß § 3 Abs. 2 mit 100% günstigen Bedingungen in Richtung des Ausbreitungsweges zu rechnen.“

5. § 4 Abs. 5 lautet:

„(5) In Abs. 2 erwähnte Normen und Richtlinien können bei folgenden Stellen bezogen werden:

1. RVS: Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße-Schiene-Verkehr, Karlsgasse 5, 1040 Wien, kostenfreier Download der nach Abs. 2 rechtsverbindlichen Kapitel und Verkauf unter www.fsv.at,
2. RVE: Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße-Schiene-Verkehr, Karlsgasse 5, 1040 Wien, kostenfreier Download der nach Abs. 2 rechtsverbindlichen Kapitel und Verkauf unter www.fsv.at,
3. ÖAL-Richtlinie: Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien. Kostenfreier Download unter www.oal.at,
4. ÖNORM EN_ISO sowie ISO: Austrian Standards plus GmbH, Heinestraße 38, 1020 Wien,
5. Umgebungslärm durch zivilen Flugverkehr: Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 der Richtlinie 2015/996/EU ausgegeben am 1. Februar 2019: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien. Kostenfreier Download unter www.bmvit.gv.at.“

6. § 5 Abs. 1 entfällt, die Absätze 2 bis 4 werden zu den Absätzen 1 bis 3 und lauten:

„(1) Die Pegelbereiche sind in der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte mittels Farbdarstellung gemäß den Festlegungen in Anlage 1 ersichtlich zu machen.

(2) Sofern das gemäß § 4 Abs. 2 jeweils anzuwendende Berechnungsverfahren keine detaillierten Angaben enthält, ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Es ist in einem Raster von 5 m x 5 m zu rechnen. Bei der Berechnung von Umgebungslärm durch Eisenbahnverkehr kann der Ermittlungsraster auf 10 m x 10 m erweitert werden. Bei der Berechnung von Umgebungslärm durch Flugverkehr ist ein Raster von 50 m x 50 m anzuwenden. Der Rasterursprung liegt im Nullpunkt des durch die jeweilige Projektion definierten Meridianstreifens (Gauß-Krüger: Meridian 28, 31 und 34).
2. Die Ermittlung der Schallimmission hat in einer Höhe von 4 m zu erfolgen. An Fassadenpunkten ist die Reflexion an der Fassade selbst nicht zu berücksichtigen, wohl aber die Reflexion an anderen Fassaden oder reflektierenden Objekten.
3. Bei der Berechnung der Schallausbreitung im selben Berechnungsgebiet sind für die in den Geltungsbereich des § 2 Bundes-LärmG fallenden Lärmquellen jeweils die gleichen Gelände- und Bodeneigenschaften einzusetzen; dabei ist auf etwaige diesbezügliche Festlegungen der Länder im Zusammenhang mit deren Erstellung strategischer Umgebungslärmkarten Bedacht zu nehmen.
4. Aus den Rechenergebnissen in den Rasterpunkten wird für die planliche Darstellung durch Interpolation die Lage der Punkte des dargestellten Lärmindizes in 5 dB-Stufen auf den Rasterlinien ermittelt. Die Linien der Lärmindizes in 5 dB-Stufen werden durch Verbindung dieser Punkte ermittelt und sind in der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte von einschließlich 55 dB bis 75 dB für den L_{den} und von einschließlich 45 dB bis 70 dB für den L_{night} darzustellen. Im Falle des Schienenverkehrslärms und des Umgebungslärms durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten ist der L_{night} zwischen einschließlich 50 dB und 70 dB darzustellen. Die Darstellung des Umgebungslärms durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten ist nur außerhalb des Betriebsgeländes erforderlich.
5. Verkehrsbedingte Schallquellen außerhalb des Berechnungsgebietes eines Ballungsraumes sind insoweit in das Modellgebiet einzubeziehen, als sie bei ungehinderter Schallausbreitung über Boden einen Immissionsbeitrag am Rand des Berechnungsgebietes von mehr als 35 dB erzeugen. Für eine in den Ballungsraum führende Hauptverkehrsstraße, Eisenbahnstrecke oder Straßenbahnstrecke ist diese Bedingung erfüllt, wenn die außerhalb der Ballungsraumgrenze zu berücksichtigende Länge dieser Strecke nach den in Anlage 2 festgelegten Kriterien bestimmt wird.

(3) Die Darstellung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten hat elektronisch zu erfolgen. Die Farbskala mit den Pegelbereichen gemäß Anlage 1 ist jedenfalls am Bildschirm abzubilden. Eine Darstellung eines Längenmaßstabes ist dazu am Bildschirm abzubilden. Die Angabe von Schallpegeln für einzelne Punkte innerhalb der Karte hat ausschließlich als unterer und oberer Wert der Pegelklasse zu erfolgen. Straßennamen sowie allenfalls Namen markanter Punkte sind in die Karten einzutragen.“

7. In § 5 entfällt Abs. 5 und die Abs. 6 und 7 erhalten die Absatzbezeichnungen „(4)“ und „(5)“.

8. § 6 Abs. 1 und 2 samt Überschrift lauten:

„Angabe der betroffenen Einwohner und Einwohnerinnen

§ 6. (1) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten ist die geschätzte Anzahl der Wohnungen, der Schulen, der Krankenanstalten und die geschätzte Anzahl der Einwohner und Einwohnerinnen anzugeben, für die der L_{den} an der Fassade in folgenden Wertebereichen liegt:

55 dB $\leq L_{den} < 60$ dB

60 dB $\leq L_{den} < 65$ dB

65 dB $\leq L_{den} < 70$ dB

70 dB $\leq L_{den} < 75$ dB

75 dB $\leq L_{den}$

(2) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten ist die geschätzte Anzahl der Wohnungen, der Schulen, der Krankenanstalten und die geschätzte Anzahl der Einwohner und Einwohnerinnen anzugeben, für die der L_{night} an der Fassade in folgenden Wertebereichen liegt:

50 dB $\leq L_{night} < 55$ dB

55 dB $\leq L_{night} < 60$ dB

60 dB $\leq L_{night} < 65$ dB

65 dB $\leq L_{night} < 70$ dB

70 dB $\leq L_{night}$

Sofern Auswertungen verfügbar sind, kann auch die geschätzte Zahl der Einwohner und Einwohnerinnen für den Bereich $45 \text{ dB} \leq L_{\text{night}} < 50 \text{ dB}$ angegeben werden.“

9. Nach § 6 Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Die Zuordnung von Wohnungen, Schulen oder Krankenanstalten in die jeweilige Pegelklasse für die Ermittlung der Anzahl nach Abs. 1 und 2 hat nach der am stärksten lärmbelasteten Fassade zu erfolgen. Für Schallemissionen durch Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr und durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten hat die Zuordnung der Einwohner und Einwohnerinnen entsprechend § 4 Abs. 2 Z 5 zu erfolgen. Für die Schallemissionen durch Flugverkehr hat die Zuordnung der Einwohner und Einwohnerinnen durch Verschneidung der Wohnobjekte mit den entsprechenden Lärmzonen zu erfolgen.“

10. § 6 Abs. 3 lautet:

„(3) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten ist zusätzlich aufgeschlüsselt nach Gemeinden die auf die zweite Nachkommastelle gerundete Fläche in km² anzugeben, für die der L_{den} in folgenden Wertebereichen liegt:

55 dB $\leq L_{\text{den}} < 65$ dB

65 dB $\leq L_{\text{den}} < 75$ dB

75 dB $\leq L_{\text{den}}$

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

11. In § 6 Abs. 4 wird die Wortfolge „der Kindergärten“ und der Beistrich davor entfernt.

12. § 6 Abs. 5 lautet:

„(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.“

13. § 8 Abs. 1 lautet:

„(1) Schwellenwertlinien bilden einen Bestandteil der strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten. Sie stellen die jeweiligen Schwellenwerte in den Umgebungslärmkarten dar. Werden (Teil-) Konfliktzonenpläne verwendet, ist für die Darstellung der Differenz von Immissionspegel und Schwellenwert die Farbskala gemäß **Anlage 3** zu verwenden.“

14. In § 10 lauten die Z 14 und 15:

- „14. eine kurze Zusammenfassung der Punkte 1 bis 13 für die Berichterstattung an die Europäische Kommission und
15. eine verfügbare Schätzung der durch die jeweils konkret vorgesehenen Maßnahmen voraussichtlich erzielten Reduktion der Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Personen.“

15. § 11 lautet:

„§ 11. Als Ballungsraum ist anzusehen:

1. Ballungsraum Wien: Gemeindegebiete von Wien, Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Wiener Neudorf, Maria Enzersdorf und Mödling,
2. Ballungsraum Graz: Gemeindegebiet von Graz,
3. Ballungsraum Linz: Gemeindegebiete von Linz, Traun und Leonding,
4. Ballungsraum Salzburg: Gemeindegebiet der Stadt Salzburg und
5. Ballungsraum Innsbruck: Gemeindegebiete von Innsbruck, Völs und Rum bis zu einer Seehöhe von 800 m.“

16. § 12 lautet:

„§ 12. (1) Die strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten und die für die Darstellung der strategischen Lärmkarten erforderlichen Geodaten sind dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus in Form einer Shape-Datei in der Gauß-Krüger Projektion Meridian 28, 31 und 34 zugänglich

zu machen sowie als Bericht zu übermitteln. Die Linien gemäß § 5 Abs. 2 Z 4 sind dabei für jede Pegelklasse in getrennten Layern darzustellen. Für jeden Rasterpunkt der strategischen (Teil-) Umgebungsärmkarte sind dabei die Lärmindizes L_{den} sowie L_{night} anzugeben.

(2) (Teil-)Aktionspläne und Berichte über die mit der Ausarbeitung der strategischen (Teil-) Umgebungsärmkarten gemäß § 4 bis § 8 in Zusammenhang stehenden Mindestinformationen sind dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus elektronisch in einem bearbeitbaren Format zugänglich zu machen sowie zu übermitteln. Dabei sind, soweit vorhanden, vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus elektronisch zur Verfügung gestellte Strukturvorlagen zu verwenden.“

17. Die Überschrift zu § 13 lautet: „Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union“.

18. In § 13 wird vor dem Wort „umgesetzt“ die Wortfolge „in der Fassung der Richtlinie 2015/996/EU zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG, ABl. Nr. L 168 vom 01.07.2015 S.1, und der Berichtigung, ABl. Nr. L 5 vom 10.01.2018 S.35,“ eingefügt.

19. Anlage 1, Spalte 1 „Lärmzone [dB]“ lautet:

<35

35 bis < 40

40 bis < 45

45 bis < 50

50 bis < 55

55 bis < 60

60 bis < 65

65 bis < 70

70 bis < 75

75 bis < 80

≥ 80

20. Anlage 3, Spalte 1 „Pegeldifferenz [dB]“ lautet:

< -5

-5 bis < 0

0 bis < 5

5 bis < 10

10 bis < 15

≥ 15