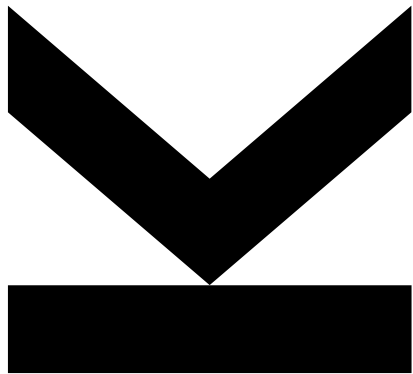


**JKU**

**JOHANNES KEPLER  
UNIVERSITÄT LINZ**

# Präsentation der Studie **Straßenverkehrslärm und Gesundheit**



**Lärmschutz an OÖ Landesstraßen:  
Rechtlicher Rahmen & mögliche Lösungen**  
Univ.-Ass.in Mag.<sup>a</sup> *Anja Hartl*

Studie erstellt von  
Univ.-Prof.<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> *Erika Wagner*  
Univ.-Ass.in Mag.<sup>a</sup> *Anja Hartl*

# Gliederung

- **Einführung und Problemaufriss**
- **Grundlagen – Lärmbelastung in Europa & Österreich**
- **Rechtsgrundlagen und Grenzwerte im Überblick**
  - EU-Ebene, Bundesebene, Landesebene
- **BStLärmIV – Gestuftes Grenzwertsystem als Modell**
- **Landesebene OÖ – Schutzlücke**
- **Verfassungsrechtliche Beurteilung**
- **Ergebnis & Lösungsvorschlag**

# Einführung und Problemaufriss

## Worum geht es in der Studie?

- **Kernproblem in OÖ:** Anrainer entlang „normaler“ Landesstraßen genießen deutlich geringeren Lärmschutz als jene Anrainer, die an UVP-pflichtigen Landesstraßen wohnen – obwohl die gesundheitlichen Risiken durch Straßenverkehrslärm in beiden Fällen vergleichbar sind.
- **Kernfragen der Studie**
  - Schutzlücke bei nicht UVP-pflichtigen OÖ Landesstraßen?
  - Vereinbarkeit des OÖ Regelungsregimes mit verfassungsrechtlichen und europarechtlichen Vorgaben sowie der einschlägigen Rsp
  - Vereinbarkeit mit medizinischen Erkenntnissen
  - Notwendigkeit rechtlicher Anpassungen

# Grundlagen

Lärm = unerwünschter oder störender Schall

- Messgröße: **Dezibel (dB)**, meist **dB(A)** = A-bewerteter Schalldruckpegel berücksichtigt die Frequenzempfindlichkeit des menschlichen Ohres
- Wichtige Kenngrößen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
  - **Lden = (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex)** für die allgemeine Belastung (Beurteilungspegel über **24h**)
  - **Lnight = (Nachtlärmindex)** für die Belastung in der Nacht: 22:00 bis 06:00 Uhr
  - **Lday = (Taglärmindex)** für die Belastung während des Tages: 06:00 bis 19:00 Uhr
  - **Levening = (Abendlärmindex)** für die Belastung während des Abends: 19:00 bis 22:00 Uhr
- Lärm wirkt **nicht linear**, sondern logarithmisch:
  - bereits Anhebung >3 dB = vollkommene Veränderung der Schallumgebung
- **WHO Empfehlung** für Straßenverkehr: **Lden: 53 dB** und **Lnight: 45 dB**

# Lärmbelastung in Österreich und Europa

Verkehrslärm ist kein Randthema – **drittgrößtes Umweltgesundheitsrisiko** in Europa (nach Luftverschmutzung und Hitze): Aktuelle Zahlen bzgl Lärmbelastung: **EEA-Bericht 2025\***

**Daten aus Österreich:**

**2,08 Mio**

Menschen in Österreich sind  
Straßenverkehrslärm  
**Lden ≥ 55 dB** ausgesetzt

**1,2 Mio**

Menschen in Österreich **nachts**  
**Lnight ≥ 50 dB** ausgesetzt

**1.300**

vorzeitige Todesfälle pro Jahr in  
Österreich zurückzuführen auf  
Verkehrslärm (EEA-32-Staaten:  
73.000)

**Anteil lärmbelasteter Bevölkerung aller Verkehrsträger (Lden ≥ 50 dB):**

Österreich im EU-Vergleich		
1	Luxemburg	68 %
2	Zypern	52 %
3	Frankreich	36 %
4	<b>Österreich</b>	<b>32 %</b>
...	Deutschland	26 %

**Oberösterreich:**  
Lärmkartierung 2022 für  
**OÖ Landesstraßen** zeigt eine  
**erhebliche Zunahme der**  
**Betroffenen durch**  
**Straßenverkehrslärm**  
(Lden > 55 dB)

# Rechtsgrundlagen – EU-Ebene

## Kompetenzrechtlicher Rahmen

- **Bundesstraßen**  
→ Bund (Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG)
- **Landesstraßen**  
→ jeweiliges Land zuständig

## EU-Umgebungsärm-RL (2002/49/EG)

- **Ziel:** Verhinderung und Minderung schädlicher Lärmwirkungen
- **Kerninstrumente:** Lärmkarten + Aktionspläne
- Keine verbindlichen Grenzwerte – Festlegung durch Mitgliedstaaten

**Zentrales Problem:** Nicht-UVP-pflichtige OÖ Landesstraßen unterliegen teils niedrigeren Anforderungen als UVP-pflichtige OÖ Landesstraßen/Bundesstraßen – obwohl die Lärmbelastung für Anrainer identisch ist.

# Immissionsschutz bei Bau, Planung und Betrieb von Straßen

## Strategische Ebene: Umgebungslärmschutz-VO

- Schwellenwerte für Lärmkartierung durch Bund/Land
- Bei Überschreitung → Aktionspläne
- Identifikation von Handlungsbedarf und Maßnahmen
- Rechtsgrundlagen

### **BUND**

- **Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz** (Bundes-LärmG) – Verordnungsermächtigung
- **Bundes-UmgebungslärmschutzVO** (Bundes-LärmV) → § 8 Abs 2: **Schwellenwert** für Lärm verursacht durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen (Lden 60 dB, Lnight 50 dB)

### **LAND OÖ**

- **Oö. Straßengesetz**: §§ 32a-32f (insbes § 32f: Verordnungsermächtigung)
- **Oö. UmgebungslärmschutzVO** – Straßen

## Projektbezogene Vorschriften

- Gelten bei Planung, Bau & Betrieb **konkreter Straßenbauprojekte**
- Rechtsgrundlagen:
  - Bundesstraßen: BStLärmIV
  - Landesstraßen: Oö. LStr-LärmIV  
(→ gilt nur für UVP-pflichtige Landesstraßen)
- Technische Schutzvorschriften mit Immissionsgrenzwerten
- Bauliche Maßnahmen bei Überschreitung (z.B. Schallschutzwände, Lärmschutzfenster)

# Rechtsgrundlagen im Überblick

- **EU-Ebene**

- **EU-Umgebungslärm-RL** (RL 2002/49/EG) → Lärmkartierung, Aktionspläne, Schutz ruhiger Gebiete

- **Bundesebene** (Autobahnen und Schnellstraßen)

- **Geplante** Vorhaben (Neubau/Änderung): **BStLärmIV**
- Bestand: Dienstanweisung

- **OÖ Landesebene** (Landes- und Gemeindestraßen)

- **Geplante** Vorhaben:
  - **UVP-pflichtige** Landesstraßen: **Oö. LStr-LärmIV** (seit 18.1.2024)
  - **nicht UVP-pflichtige** Landesstraßen: **§ 14 Oö StraßenG 1991**  
+ **Praxis: Heranziehung der OÖ-RL „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ 2008**  
→ nur „Zumutbarkeit“ der Beeinträchtigung – keine Grenzwerte
- Bestand: OÖ-RL 2008

# Rechtsgrundlagen im Überblick

	NEUBAU / WESENTLICHE ÄNDERUNG	BESTEHENDE STRASSEN
BUND Autobahnen & Schnellstraßen	<b>BStLärmIV</b> § 6 Gestuftes Grenzwertsystem - Immissionseintrag: 55 / 45 dB - Unzumutbare Belästigung: 60 / 50 dB - Gesundheitsgefährdung: 65 / 55 dB	<b>Dienstanweisung Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (A&amp;S) 2022</b>  Grenzwerte: 60 / 50 dB
LAND OÖ Landesstraßen	<b>UVP-PFLICHT</b> <b>Oö. LStr-LärmIV</b> analog BStLärmIV: - 55 / 45 dB - 60 / 50 dB - 65 / 55 dB	<b>KEINE UVP-PFLICHT</b> <b>§ 14 Oö StraßenG + OÖ-RL „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ 2008</b>  nur „Zumutbarkeit“ 60 / 50 dB
		<b>OÖ-RL „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ 2008</b>  Grenzwerte: 60 / 50 dB

# BStLärmIV – Grenzwertmodell des § 6

→ Dreistufiges System des § 6 BStLärmIV (vom VfGH für verfassungskonform erklärt, V 162/2015); inhaltlich gleich strukturiert in der Oö. LStr-LärmIV

→ **Ziel:** Schutz Bevölkerung vor unzumutbaren Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen, Vorsorge in ruhigen Gebieten mit geringer Vorbelastung

→ **Je höher die Vorbelastung, desto geringer darf der zusätzliche Lärmeintrag sein**

→ **Bei Überschreitung des zulässigen Immissionseintrags/Grenzwerts: Lärmschutzmaßnahmen §§ 8, 9 BStLärmIV**

## Methodik:

§ 6 Abs 1: Schutz gering vorbelasteter Gebiete

zulässiger vorhabensbedingter Immissionseintrag ist von der Vorbelastung abhängig

§ 6 Abs 2: Schutz vor **unzumutbarer Belästigung** (Gesamtmission)

§ 6 Abs 3: Schutz vor **Gesundheitsgefährdung** (Gesamtmission)

## Begriffe

- Nullplanfall: Umgebungslärm ohne das Vorhaben.
- Immissionseintrag: Der **zusätzliche** Lärmanteil, der allein durch die Bundesstraße dazukommt.
- Gesamtmission: Der **gesamte** Lärm am Ort (alle Quellen zusammen).



# BStLärmIV – Grenzwertmodell des § 6

- **Abs 1: Zulässiger vorhabensbedingter Immissionseintrag: Schutz Gebiete mit geringer Vorbelastung**
  - **Lden: 55 dB / Lnight: 45 dB**
  - Zulässiger vorhabensbedingter Immissionseintrags ist von bestehender Vorbelastung (Nullplanfall) abhängig
  - Begrenzung: bis zum Erreichen des Immissionsgrenzwerts nach Abs 2
- **Abs 2: Immissionsgrenzwerte (unzumutbare Belästigung)**
  - **Lden: 60 dB / Lnight: 50 dB**
  - Gesamtmission (Vorbelastung + Vorhaben)
  - **Irrelevanzschwelle:** Im Übergangsbereich ( $60 \text{ dB} < L_{\text{den}} \leq 65 \text{ dB}$  bzw  $50 \text{ dB} < L_{\text{night}} \leq 55 \text{ dB}$ ) gelten vorhabensbedingte Erhöhungen bis 1,0 dB als irrelevant (kaum wahrnehmbar)
  - **bei Überschreiten der Grenzwerte oder Erhöhungen → Lärmschutzmaßnahmen**
- **Abs 3: Gesundheitsgefährdung (absolute Obergrenze)**
  - **Lden: 65 dB / Lnight: 55 dB**
  - Bei Überschreitung: **Einzelfallbeurteilung** durch Gutachter
  - Vorhabensbedingte Erhöhungen  $> 1,0 \text{ dB}$  ggü Nullplanfall = jedenfalls unzulässig; können auch darunter liegen (Einzelfallbeurteilung)

# BStLärmIV - Lärmschutzmaßnahmen

## Lärmschutzmaßnahmen §§ 8,9 BStLärmIV sind zu ergreifen, wenn

- der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag nach Abs 1 überschritten werden, oder
- die Immissionsgrenzwerte (Gesamtimmission) nach Abs 2 überschritten werden und die Immissionserhöhung durch das Vorhaben ggü dem Nullplanfall (vorherrschende Immission) nicht irrelevant ist.
- Dies gilt auch für Gesundheitsgefährdung: Immissionserhöhungen von mehr als 1 dB sind hier ohne Lärmschutzmaßnahmen keinesfalls zulässig.

**Vorrang aktiver (straßenseitiger) Lärmschutzmaßnahmen** (Lärmschutzwände, -wälle, Flüsterasphalt, Trassierung), nur **subsidiär**, wenn technisch unmöglich/ unverhältnismäßig passive (objektseitige) Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter, Schallschutztüren)

# BStLärmIV - Vorteile

- **Vorbelastungsbezug (Nullplanfall):**
  - Trennung zwischen Vorbelastung (Nullplanfall) und Vorhabensplanfall (§ 7)
  - Eigenständiger Immissionseintragungswert (Abs 1): Gebiete mit geringer Vorbelastung werden besonders geschützt, **kein „Auffüllen bis zum Grenzwert“**
- **Gestuftes Modell mit Irrelevanzschwelle:** kaum wahrnehmbare Erhöhungen medizinisch akzeptabel — aber nur im Bereich zwischen Belästigungs- und Gesundheitsgefährdungsgrenze
- **Einzelfallprüfung zwingend** ab Gesundheitsgefährdung (65/55 dB), unter Berücksichtigung sensibler Einrichtungen (Schulen, Krankenhäuser)
- **Wissenschaftliche Grundlage:** Beurteilung durch lärmmedizinische und schalltechnische Gutachten, Berechnung nach **Stand der Technik** (RVS 04.02.11) auf Basis Nullplan- und Vorhabensplanfall (§ 7)

# BStLärmIV – VfGH 15.3.2017, V 162/2015 – Lobau-Autobahn

- **VfGH 15.3.2017, V 162/2015** – Bestätigung des § 6 BStLärmIV als nicht gesetzwidrig
- Erkenntnis liefert Leitlinien für die rechtmäßige Ausgestaltung von Lärmschutzregelungen im Bundes- und Landesrecht
- **Verfahrenshintergrund**
  - BVwG-Verordnungsprüfungsantrag (Art 139 B-VG) im Verfahren S 1 Wiener Außenring Schnellstraße - begehrt Aufhebung des § 6 Abs 1–4 BStLärmIV
  - VfGH wies Antrag ab → § 6 BStLärmIV gesetzeskonform
- **Tragende Argumente des VfGH für Gesetzmäßigkeit**
  - humanmedizinische und schalltechnische **Gutachten** wurden eingeholt
  - Gutachter setzten sich hinreichend und nachvollziehbar mit **internationalen Empfehlungen** und der bestehenden **Literatur** auseinander; **Grenzwerte finden im internationalen Vergleich eine Entsprechung**
  - **Stufenweises System mit Mindeststandards + Einzelfallprüfung** bei Gesundheitsgefährdung und sensiblen Einrichtungen ist verfassungsrechtlich tragfähig
  - Die humanmedizinische Beurteilung der festgelegten Grenzwerte **ist regelmäßig überprüfen**; die Höchstwerte sind bei geänderten tatsächlichen Verhältnissen nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft **anzupassen** – andernfalls kann eine **nichtangepasste Verordnung rechtswidrig werden**.

# VfGH-Maßstab vs OÖ Rechtslage (OÖ-RL 2008)

- **VfGH 15.3.2017, V 162/2015:**
  - Wissenschaftliche Fundierung durch humanmed. & schalltechn. Gutachten, internationaler Vergleich
  - Abgestuftes Schutzsystem: Eintragsbegrenzung – Belästigung – Gesundheitsgefährdung
  - Einzelfallprüfung bei Gesundheitsgefährdung
  - Aktualisierungspflicht nach Stand der Wissenschaft
- **Defizite der OÖ-RL 2008**
  - Kein Bezug zum Nullplanfall (keine Trennung Vorbelastung/Vorhabensbeitrag)
  - Keine Stufung Belästigung/Gesundheitsgefährdung
  - Keine Einzelfallprüfung bei Gesundheitsgefährdung
  - Keine dokumentierte humanmedizinische Begründung, keine Aktualisierungsverpflichtung
- **Ergebnis:** Die Heranziehung der konkreten OÖ-RL 2008 als statische Verwaltungsrichtlinie entspricht **uE** den VfGH-Anforderungen nicht!  
→ Auch für nicht-UVP-pflichtige Landesstraßen braucht es ein normativ verbindliches, wissenschaftlich gestütztes Grenzwertregime.

# Landesebene OÖ – Die Schutzlücke

## NEUBAU: UVP-pflichtige Landesstraße

- Oö. LStr-LärmIV (seit 18.1.2024)
- Gestuftes Schutzsystem analog BStLärmIV
- Berücksichtigung der Vorbelastung (Nullplanfall)
- Vorrang aktiver Lärmschutzmaßnahmen

## NEUBAU: Nicht UVP-pflichtige Landesstraße

- § 14 Oö. StraßenG:
  - keine Grenzwerte
  - nur unbestimmter Begriff der **Zumutbarkeit** der Beeinträchtigung
  - Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit des Aufwands
- in **Verwaltungspraxis**: Heranziehung OÖ-RL „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ 2008:
  - Grenzwert pauschal: **60 dB (Lden) / 50 dB (Lnight)**
  - RL für bestehende, nicht für Neubau-Vorhaben konzipiert
- Vorbehalt der **Wirtschaftlichkeit**
- Keine Vorbelastungsberücksichtigung und kein Schutz ruhiger Gebiete

# Oö. Straßengesetz

§ 13 Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung, Umweltbericht

(1) Bei der **Herstellung** und der Erhaltung von **öffentlichen Straßen** ist - im Sinn des Art. 9 L-VG 1991 - insbesondere Bedacht zu nehmen auf

1. das **Verkehrsbedürfnis**,
2. die **Wirtschaftlichkeit** der Bauausführung,
3. die **Sicherheit** der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen,
4. die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers,
5. Art und Intensität **möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn** durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße,
6. bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs,
7. die Erhaltung von Kunst und Naturdenkmälern,
8. die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern und
9. die barrierefreie Gestaltung.

(...) (3) Die Straßenverwaltung hat bei der **Herstellung** und bei der Erhaltung öffentlicher Straßen - soweit erforderlich - **die Schutzgüter des Abs. 1** gegeneinander **abzuwägen** und dabei eine Lösung anzustreben, die weitestgehend im Interesse aller dieser Schutzgüter gelegen ist.

# Oö. Straßengesetz

## § 14 Schutz der Nachbarn

(1) Bei der **Herstellung** von öffentlichen Straßen ist **vorzulegen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist. Dies gilt nicht, wenn die Beeinträchtigung** wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes **zumutbar** ist.

(2) Die **Vorsorge** gegen Beeinträchtigungen im Sinne des Abs. 1 **kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers von der Straßenverwaltung geeignete Vorkehrungen (Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen) selbst getroffen oder veranlaßt werden, sofern die Erhaltung und die allfällige Wiederherstellung der Vorkehrungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt sind.**

(3) Durch Abs. 1 werden für die Anrainer, nicht jedoch für sonstige Nachbarn subjektive Rechte begründet; durch Abs. 2 werden subjektive Rechte nicht begründet.

(4) Die Abs. 1 und 2 sind auch auf bestehende öffentliche Straßen anzuwenden; subjektive Rechte auf Durchführung dieser Maßnahmen bestehen nicht. (...)

# Defizite des § 14 Oö. Straßengesetz

- **Relative Schutzpflicht:** Lärmschutz nur, soweit „wirtschaftlich vertretbar“
  - **Keine gesetzlichen dB-Grenzwerte** – Ermessensentscheidung mit unbestimmten Rechtsbegriffen („Zumutbarkeit“)
  - **Verwaltungs- und Rsp-Praxis (LVwG OÖ): Heranziehung der OÖ-RL 2008** auch beim Neubau
    - starre Zumutbarkeitsschwelle 60 dB (Lden) / 50 dB (Lnight)
  - **Keine Vorbelastungsberücksichtigung:** „Auffüllen“ bis zum Grenzwert auch in zuvor **ruhigen** Gebiete
  - **Kein gestuftes System:** keine Differenzierung Belästigung / Gesundheitsgefährdung
  - **Lärmschutzmaßnahmen: keine Priorisierung** aktiver vor passiver Maßnahmen
  - **Veralteter medizinischer Maßstab** (Stand 2008, keine Aktualisierungspflicht)
- **Spannungsverhältnis: Wirtschaftlichkeit – Gesundheits- und Belästigungsschutz**

# Rechtsrahmen & Schutzbereich

<b>Bundesstraßen</b> <b>BStLärmIV</b>	<b>UVP-pflichtige Landesstraßen</b> <b>Oö. LStr-LärmIV</b>	<b>„normale“ Landesstraße</b> <b>(nicht UVP-pflichtig)</b> <b>§ 14 Oö StrG + OÖ RL 2008</b>
Normierte Grenzwerte (gestuft)	Normierte Grenzwerte (gestuft)	Keine normierten Grenzwerte, nur „Zumutbarkeit“
Vorbelastung verbindlich berücksichtigt (Nullplanfall)	Vorbelastung verbindlich berücksichtigt (Nullplanfall)	Keine Vorbelastungserhebung
Bei Grenzwertüberschreitung: vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen	Bei Grenzwertüberschreitung: vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen	nur soweit wirtschaftlich vertretbar, kein Vorrang aktiver Maßnahmen
Schutz ruhiger Gebiete durch Vorsorge durch § 6 Abs 1	Schutz ruhiger Gebiete: Vorsorge	„Auffüllen“ bis zum Grenzwert möglich

# Weitere Regelungen

- **Bund: Dienstanweisung für „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (A&S) 2022“**
  - bestehende Bundesstraßen
  - Grenzwerte: 60 dB (Lden) / 50 dB (Lnight)
- **OÖ-RL „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008)**
  - gilt für bestehende Landesstraßen, nach Rsp des LVwG OÖ auch beim Neubau von nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen herangezogen
  - Grenzwerte: 60 dB (Lden) / 50 dB (Lnight)
- **OÖ-Dienstanweisung und RL „Lärmschutz an Landesstraßen“ (vom 10.10.2005) – zurückgezogen, nicht mehr in Kraft**
  - galt für **bestehende und geplante** Straßen
  - höheres Schutzniveau: Berücksichtigung des Vorzustands
  - abgestufte Werte: 60/50 dB generell, in besonders ruhigen Gebieten galten strengere Werte (55/45 dB), um eine strukturelle Verschlechterung ("Auffülllogik") zu verhindern.
- **Demonstrationsbeispiel: NÖ-RL „Lärmschutz an Landesstraßen 2019“** (*kein verfassungsrechtl. Vergleichsmaßstab aufgrund Bundesstaatprinzip*)
  - geplante und bestehende Landesstraßen
  - Dreistufiges System: Vorsorgewert: 55 dB (Lden) / 45 dB (Lnight).; unzumutbare Belästigung: 60 dB / 50 dB; Gesundheitsgefährdung: 65 dB / 55 dB (ab hier Einzelfallprüfung zwingend)

# Vollzugsdefizit beim Schutz ruhiger Gebiete (EU-Umgebungslärm-RL)

- **EU-Vorgaben**
  - Präventiver Schutz ruhiger Gebiete (Art 1, 3, 5, 8 + Anhang V)
  - Aktionspläne müssen Maßnahmen gegen Lärmzunahme enthalten
- **Funktionen ruhiger Gebiete:** Erholung und Stressreduktion, Lärmreduktion, Lebensraum für Tiere (Biodiversität), grüne Infrastruktur – akustische Rückzugsräume für Tierarten, die auf akustische Kommunikation angewiesen sind
- **Umsetzung in Österreich**
  - Bundes-LärmG § 3 Abs 4: erhöhter Schutzanspruch
    - **Wien:** einziges Bundesland mit formeller Ausweisung (50/40 dB)
    - **OÖ: keine Ausweisung**
- **Konflikt mit OÖ-Praxis** „Auffüllen“ bis 60/50 dB auch in ruhigen Gebieten widerspricht der präventiven Zielsetzung der EU-RL

**Befund: Vollzugsdefizit** – ruhige Gebiete sind in OÖ nicht formell ausgewiesen und gesichert.

# Verfassungsrechtliche Beurteilung – Gleichheitssatz

- Art 7 B-VG, Art 2 StGG
  - Gleichbehandlungs- und Differenzierungsgebot, allgemeines Sachlichkeitsgebot
  - **Vergleichbare Situation der Anrainer:** gleiche Gesundheitsrisiken (kardiovaskuläre Erkrankungen, Schlafstörungen, psychische Belastungen etc) – unabhängig von der Straßenkategorie
    - **Ungleichbehandlung** anhand der Straßenkategorie/Zuständigkeit:
      - normiertes, gestuftes Grenzwertregime mit Vorbelastungsbezug (BStLärmIV / Oö. LStr-LärmIV) vs unbestimmter Zumutbarkeitsmaßstab ohne Grenzwerte und Vorbelastung (§ 14 Oö StrG iVm OÖ-RL 2008)
  - **Sachliche Rechtfertigung uE nicht erkennbar:** Differenzierung knüpft an Zuständigkeit und Straßentyp an, nicht an die tatsächliche Belastung der Anrainer
  - **Verhältnismäßigkeit uE nicht gewahrt:** der gesetzgeberische Gestaltungsspielraum rechtfertigt keine Unterschreitung des medizinisch gebotenen Schutzniveaus (Umkehrschluss aus VfGH V 162/2015: Grenzwerte als Mindeststandards)
- **Schutzniveau für Anrainer sollte uE an der gesundheitlichen Belastung, nicht an der Straßenkategorie anknüpfen.**

# VfGH-Judikatur zu Gastgärten / Schienenverkehr

## Gastgärten I (VfGH 7.12.2011, G17/11 – VfSlg 19.584/2011)

- § 76a GewO (vereinfachtes Anzeigeverfahren für Gastgärten) als gleichheitswidrig aufgehoben
- Bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (Platzzahl, Lage etc.), galt per Gesetz, dass eine Gesundheitsgefährdung oder unzumutbare Belästigung durch Lärm „jedenfalls nicht zu erwarten“ sei – Einzelfallprüfung damit ausgeschlossen.
- Starre Standardvorgaben ohne **Einzelfallprüfung** genügen nicht – Vorbelastung, Verbauungsdichte und tatsächlicher Umgebungslärm sind stets zu berücksichtigen
- Keine sachliche Rechtfertigung für Privilegierung gegenüber sonstigen Betriebsanlagen

## Gastgärten II (VfGH 16.6.2014, G94/2013 – VfSlg 19.875/2014)

- **Eigenständiger Belästigungsschutz** neben dem Gesundheitsschutz
- § 76a Abs 8 GewO ließ nachträgliche Auflagen nur gegen Gesundheitsgefährdung, nicht gegen unzumutbare Belästigung zu – für sonstige Betriebsanlagen gab es diese Beschränkung nicht. Eine Regelung, die nur Gesundheitsgefahr adressiert, verletzt den Gleichheitssatz.

## Schienenverkehr (VfGH 13.12.2007, V87/06 – VfSlg 18.322/2007, *Summerauer Bahn*)

- Sektorale Sonderregime zulässig – aber nur bei **sachlicher Begründung** (Zahl der Betroffenen, Ausbreitung, geringere Störwirkung von Schienenlärm)
- Doppelte Schutzlinie: Gesundheitsgefährdung darf nie eintreten; Belästigung wird am Zumutbarkeitsmaßstab geprüft
- WHO-Richtwerte ohne normativen Charakter – aber inhaltliche Auseinandersetzung und Begründung von Abweichungen erforderlich (vgl V 162/2015)

# Verfassungsrechtliche Bewertung – Art 8 EMRK

- Art 8 EMRK iVm Art 7 GRC - **Recht auf Achtung des Privatlebens und der Wohnung**
- **Schutzbereich: Umweltbeeinträchtigungen erfasst**
  - Art 8 EMRK schützt nicht nur den physischen Wohnbereich, sondern auch dessen **ungestörte Nutzung** – **Lärm**, Emissionen und Gerüche können den Schutzbereich bereits dann berühren, wenn sie das **Wohnen beeinträchtigen, selbst ohne ernsthafte Gesundheitsgefährdung** (vgl. EGMR 20.5.2010, 61260/08, *Oluić/Kroatien*; EGMR 16.11.2004, 4143/02, *Moreno Gómez/Spanien*; EGMR 2.11.2006, 59909/00, *Giacomelli/Italien*; EGMR, 3.5.2011, 6854/07, *Apanasewicz/Polen*)
- **Positive Schutzpflichten** des Staates
  - Staat muss aktiv schützen, nicht nur eigene Eingriffe unterlassen
  - Schaffung eines wirksamen Systems zum Schutz vor gesundheitsgefährdendem Lärm: geeigneter gesetzlicher und administrativer Rahmen
  - gilt auch gegenüber Lärm durch Private (Straßenverkehr)
  - Prüfungsfrage des EGMR: Hat ein Staat eine angemessene (Schutz-)Maßnahme ergriffen?

# Verfassungsrechtliche Bewertung – Art 8 EMRK

- **Schwelle der Relevanz:**
  - Mindestmaß an Schwere erforderlich (Intensität, Dauer, körperliche/ psychische Auswirkungen)
  - Bei nächtlicher Grenzwertüberschreitung über mehrere Jahre erreicht (EGMR, *Oluić/Kroatien*)
- EGMR: **Interessenabwägung:** MS haben zwar Gestaltungsspielraum, müssen aber einen verhältnismäßigen Ausgleich zwischen Individual- und Allgemeininteressen herstellen (EGMR, *Hatton* ua/VK [GK]); bei Gesundheitsgefährdung eng

→ Ob die **derzeitigen Regelungen in OÖ** (unbestimmter Zumutbarkeitsmaßstab, keine normierten Grenzwerte, keine Vorbelastungsberücksichtigung) den positiven Schutzpflichten aus Art 8 EMRK genügen, erscheint uE überprüfungsbedürftig.

# EGMR-Judikatur zu Lärm und Umweltbeeinträchtigungen

- **López Ostra/Spanien** (EGMR 9.12.1994, 16798/90) schwere Umweltverschmutzung kann Art 8 berühren – auch ohne ernsthafte Gesundheitsgefährdung
- **Moreno Gómez/Spanien** (EGMR 16.11.2004, 4143/02) dauerhafter nächtlicher Lärm über zulässigen Werten verletzt Art 8; Vorschriften zum Schutz garantierter Rechte sind sinnlos, wenn sie nicht durchgesetzt werden
- **Giacomelli/Italien** (EGMR 2.11.2006, 59909/00) Verletzung Art 8 – negative UVP und gerichtliche Anordnungen wurden von Behörden missachtet; staatliche Genehmigungen in Umweltfragen müssen auf geeigneten Untersuchungen beruhen, deren Ergebnisse auch durchzusetzen sind
- **Hatton ua/Vereinigtes Königreich** [GK] (EGMR 8.7.2003, 36022/97) weiter Gestaltungsspielraum, keine Verletzung bei Nachtflugregelung Heathrow – Entscheidung beruhte aber auf langjährigen Studien und Verfahrensbeteiligung

# Verfassungsrechtliche Bewertung – weitere Aspekte

- **BVG Nachhaltigkeit**
  - § 3 Abs 2: Vermeidung von Störungen durch Lärm als Staatsziel
  - Bindungswirkung für alle Staatsorgane; Auslegungsmaßstab bei Ermessensentscheidungen
- **Beachte zudem: Vorsorgegrundsatz** bei Umweltangelegenheiten (Art 191/2 AEUV)
  - zB EuGH 26.2.2026, C-131/24, Rn 57 (Vogelschutz-RL: Vorsorgegrundsatz im Artenschutz iZm Verkehrslärm einer Landesstraße)
  - Behörden haben die zuverlässigsten verfügbaren wissenschaftlichen Daten sowie die neuesten Ergebnisse der internationalen Forschung zu berücksichtigen.
  - Vgl auch EGMR 27.1.2009, 67021/01, *Tatar/Rumänien*, Rn 109, 120 (Vorsorgegrundsatz iZm Umweltrisiken – Goldmine mit Natriumcyanid)

**Ergebnis: Lärmschutzregime in OÖ uE verfassungsrechtlich überprüfungsbedürftig!**

# Ergebnis: Reformbedarf

- Lärmschutz an Oö. Landesstraßen insb. durch Anwendung der OÖ RL aus 2008 für den Neubau von „normalen“ Landesstraßen verfassungsrechtlich **defizitär**
  - Art 7 B-VG: Ungleichbehandlung der Anrainer – uE keine sachliche Rechtfertigung für unterschiedliches Schutzniveau
  - Art 8 EMRK: uE unzureichende Wahrnehmung positiver Schutzpflichten beim Schutz vor gesundheitsgefährdendem Lärm
  - Fehlende Berücksichtigung aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zu gesundheitlichen Lärmfolgen
  - EU-Umgebungslärm-RL: Vollzugsdefizit beim Schutz ruhiger Gebiete
- **Status quo** für „normale“ Landesstraßen (**§ 14 Oö. StraßenG iVm OÖ-RL 2008**)
  - Vergleich mit Jud des VfGH (V 162/2015) zu § 6 BStLärmIV:
    - Unbestimmter Maßstab bloßer „Zumutbarkeit“
    - Kein gestuftes Grenzwertsystem
    - Keine systematische Berücksichtigung der Vorbelastung des betroffenen Gebiets („Auffüllen“ bis zum Grenzwert möglich, auch in zuvor besonders ruhigen Gebieten)
    - keine Einzelfallprüfung bei möglicher Gesundheitsgefährdung
    - fehlende wissenschaftliche Grundlage, keine Aktualisierungsverpflichtung nach Stand der Wissenschaft (vgl VfGH V 162/2015, EGMR iZm Vorsorgegrundsatz)

**Ergebnis:** Schutzlücke ggü UVP-pflichtigen Landesstraßen in OÖ → fortgesetzte Anwendung der veralteten OÖ-RL 2008 verfassungsrechtlich problematisch – **Reformbedarf klar und dringend!**

# Lösungsvorschlag

- Verpflichtende Vorbelastungsberücksichtigung (Nullplanfall)
- Vorrang aktiver vor passiven Lärmschutzmaßnahmen
- Aktualisierungspflicht nach jeweiligem Stand der Wissenschaft
- Einzelfallprüfung bei Gesundheitsgefährdung
- Identifikation und Schutz ruhiger Gebiete und formelle Ausweisung

# Lösungsvorschlag

- **Harmonisierung** des landesrechtlichen Lärmschutzregimes in OÖ
  - systematische **Gleichstellung** beim Neubau **UVP-pflichtiger und nicht-UVP-pflichtiger Landesstraßen**
  - Sachlich gerechtfertigte Gleichbehandlung der Anrainer
- Neue/ eigene Oö. Landesstraßen-Lärmschutzverordnung für nicht UVP-pflichtige Neubauvorhaben (gestützt auf § 13 Abs 5 Oö StraßenG)
- Übernahme der Standards analog BStLärmIV bzw Oö LStr-LärmIV
  - Verbindliche Berücksichtigung der Vorbelastung (Nullplanfall)
  - Gestufte, normierte Immissionsgrenzwerte

Schutzstufe	Lden	Lnight
Nullplanfall/Vorbelastung	55	45
Unzumutbare Belästigung	60	50
Gesundheitsgefährdung	65	55

- Gesetzlicher Verweis in § 14 Oö. StraßenG, etwa neuer Abs 1a (statisch oder dynamisch)
- Mit bestehender Verordnungsermächtigung (§ 13 Abs 5 Oö StrG) sofort möglich

# Fazit

- Der Status quo ist uE verfassungsrechtlich problematisch → gleichheitswidrige Schutzlücke
- Die Ungleichbehandlung ist nicht theoretisch, sondern hat konkrete Auswirkungen (vgl. *EEA*: 1.300 vorzeitige Todesfälle/Jahr in Österreich durch Verkehrslärm)
- Rechtliche Grundlage für die Umsetzung besteht bereits: § 13 Abs 5 Oö StraßenG (Verordnungsermächtigung: nicht auf UVP-Vorhaben beschränkt)
- Die Oö. LStr-LärmIV (seit 18.1.2024) zeigt, dass OÖ über das normative Werkzeug bereits verfügt – jedoch nur für UVP-Vorhaben → Erweiterung auf nicht-UVP-pflichtige Landesstraßen ist geboten und gesetzlich umsetzbar

**Vielen Dank**  
für Ihre Aufmerksamkeit!

