

Gesamte Rechtsvorschrift für Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung, Fassung vom 24.03.2020

Langtitel

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)
StF: BGBl. II Nr. 144/2006

Änderung

BGBl. II Nr. 169/2019 [CELEX-Nr.: 32015L0996]

Präambel/Promulgationsklausel

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 dem Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit verordnet:

Text

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Gegenstand der Verordnung

§ 1. Diese Verordnung enthält nähere Bestimmungen über

1. die Lärmindizes,
2. die Bewertungsmethoden für Lärmindizes,
3. die Schwellenwerte,
4. die Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten und von (Teil-)Aktionsplänen sowie der jeweils mit der Ausarbeitung nach § 4 bis § 8 im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen,
5. die Festlegung der Ballungsräume und
6. die elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten, Geodaten, (Teil-)Aktionspläne und Berichte.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet

1. „Berechnungsgebiet“ jenen geografischen Bereich, für den die Lärmbelastung in Form einer strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte dargestellt wird,
2. „Modellgebiet“ jenen geografischen Bereich, in dem alle schallausbreitungsrelevanten Informationen für die Berechnung und Darstellung im Berechnungsgebiet abgebildet sind,
3. „(Teil-)Konfliktzonenplan“ die Darstellung und Beschreibung der Gebiete, in denen die Schwellenwerte überschritten werden,
4. „ruhige Fassade“ eine Fassade, an der die Lärmbelastung in einer Betrachtungshöhe von 4 m den Schwellenwert um mindestens 5 dB und die Lärmbelastung an der exponiertesten Fassade des Gebäudes um mindestens 20 dB unterschreitet,
5. „besondere Schalldämmung“ eine wirksame passive Schallschutzmaßnahme kombiniert mit einer Belüftungsanlage, Schalldämmlüftern oder der Möglichkeit des Lüftens über Fenster an einer ruhigen Fassade des Gebäudes,

6. „Gebäude“ ein Gebäude mit Unterkünften im Sinne des § 1 Abs. 1 des Meldegesetzes 1991 (MeldeG 1991), BGBl. Nr. 9/1992, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 32/2018,
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.

Methoden zur Bestimmung der Lärmindizes

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

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

definiert, wobei gilt

1. L_{day} (Taglärminindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Tag erfolgen;
2. $L_{evening}$ (Abendlärminindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils am Abend erfolgen;
3. L_{night} (Nachtlärminindex) ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen jeweils in der Nacht erfolgen.

(2) Für die Berechnung der Lärmindizes gemäß Abs. 1 gelten folgende Zeiträume:

1. Tag: 06:00 – 19:00 Uhr,
2. Abend: 19:00 – 22:00 Uhr und
3. Nacht: 22:00 – 06:00 Uhr.

(3) Als ein Jahr ist das für die Umgebungslärmemission ausschlaggebende und die Schallausbreitung durchschnittliche Kalenderjahr anzusehen. Die zugrunde gelegten Daten sollen nicht älter als drei Jahre sein.

2. Abschnitt

Strategische (Teil-)Umgebungslärmkarten

Bewertungsmethoden für Lärmindizes

§ 4. (1) Die Lärmindizes für L_{den} und L_{night} für die in den Geltungsbereich des § 2 Bundes-LärmG fallenden Lärmquellen sind getrennt zu ermitteln.

(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, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2015/996, ABl. Nr. L 168 vom 01.07.2015 S. 1, in der Fassung 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 (EU) 2015/996 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG, ABl. Nr. L 168 vom 01.07.2015 S. 1, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 5 vom 10.01.2018 S. 35);
3. Umgebungslärm durch zivilen Flugverkehr: Lärmbewertungsmethoden für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 der Richtlinie (EU) 2015/996, ausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 1. Februar 2019;

4. Schallemissionen durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten: Die Modellierung der Schallquellen hat entsprechend Kapitel 2.4 der Richtlinie (EU) 2015/996 zu erfolgen. Dabei sind die realen Schallquellen mittels adäquater Schallquellen zu modellieren, die durch eine oder mehrere Punktquellen dargestellt werden, so dass die Gesamtschallleistung der realen Quelle der Summe der den einzelnen Punktquellen zugeordneten Schallleistungen 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 $\Delta L_{w,dir,xyz}$ (x, y, z) auszudrücken, der zur Schallleistung hinzuzurechnen ist. Die Summe der Richtwirkungen über den gesamten Raum ist dabei 0,
 - h) Geeignete Schallemissionsdaten (Eingabedaten) sind mit einer der folgenden Messmethoden zu erfassen:
 - ha) 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,
 - hb) 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
 - hc) 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.

(4) Die Bewertung der Lärmindizes für strategische (Teil-)Umgebungslärmkarten hat für eine Höhe von 4 m über dem Boden zu erfolgen.

- (5) In Abs. 2 erwähnte Normen und Richtlinien können bei folgenden Stellen bezogen werden:
1. RVS: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, Karls gasse 5, 1040 Wien, kostenfreier Download der nach Abs. 2 rechtsverbindlichen Kapitel und Verkauf unter www.recht.fsv.at,
 2. RVE: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, Karls gasse 5, 1040 Wien, kostenfreier Download der nach Abs. 2 rechtsverbindlichen Kapitel und Verkauf unter www.recht.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 (EU) 2015/996 ausgegeben am 1. Februar 2019: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien. Kostenfreier Download unter www.bmvit.gv.at.

Darstellung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten

§ 5. (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 zumindest 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 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.

(4) Bei einem Ausdruck der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte ist für die Darstellung der Farben das Farbsystem Pantone gemäß **Anlage 1** zu verwenden.

(5) Auf der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarte können auch frühere oder vorhersehbare Umgebungslärmsituationen dargestellt werden. Daneben ist in Ballungsräumen anzugeben, welchen Einfluss Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Flughäfen auf den Lärmpegel haben.

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:

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

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

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

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

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

(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:

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

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

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

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

$$70 \text{ dB} \leq L_{\text{night}}$$

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.

(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.

(3) Für Gebiete der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten ist zusätzlich aufgeschlüsselt nach Gemeinden die auf die zweite Nachkommastelle gerundete Fläche in km^2 anzugeben, für die der L_{den} in folgenden Wertebereichen liegt:

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

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

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

Zusätzlich ist je Gemeinde die geschätzte Anzahl der in diesen Gebieten gelegenen Wohnungen anzugeben.

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

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

1. mit besonderer Schalldämmung sowie

2. mit einer ruhigen Fassade

wohnen.

Datenquellen

§ 7. Alle Datenquellen sind unter Angabe der für die Herausgabe der Daten verantwortlichen Stelle und des Bezugszeitpunktes (Bezugszeitraumes) der Daten aufzulisten. Das für die Berechnung verwendete EDV-Programm ist anzugeben.

Schwellenwerte und (Teil-)Konfliktzonenpläne

§ 8. (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.

(2) Grundsätzlich gelten folgende Schwellenwerte:

1. für durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärm ein L_{den} von 60 dB und ein L_{night} von 50 dB,

2. für durch Verkehr auf Eisenbahnstrecken verursachten Lärm ein L_{den} von 70 dB und ein L_{night} von 60 dB,

3. für durch zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen verursachten Lärm ein L_{den} von 65 dB und ein L_{night} von 55 dB und

4. für durch Aktivitäten auf Geländen für industrielle Tätigkeiten verursachten Lärm ein L_{den} von 55 dB und ein L_{night} von 50 dB.

3. Abschnitt (Teil-)Aktionspläne

Maßnahmen in (Teil-)Aktionsplänen

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

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

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

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

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

Anforderungen an (Teil-)Aktionspläne

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

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

4. Abschnitt Ballungsräume

§ 11. Als Ballungsräume sind 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.

5. Abschnitt

Elektronische Datenformate für die Übermittlung der strategischen (Teil-) Umgebungslärmkarten, Geodaten, (Teil-)Aktionspläne und Berichte

§ 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-)Umgebungslärmkarte sind dabei die Lärmindizes L_{den} sowie L_{night} anzugeben.

(2) (Teil-)Aktionspläne und Berichte über die mit der Ausarbeitung der strategischen (Teil-)Umgebungslärmkarten 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.

6. Abschnitt

Schlussbestimmung

Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union

§ 13. Durch diese Verordnung werden die Anhänge I bis VI der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18. 07. 2002 S. 12, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2015/996, ABl. Nr. L 168 vom 01.07.2015 S. 1 in der Fassung der Berichtigung, ABl. Nr. L 5 vom 10.01.2018 S. 35, umgesetzt.

Anlage 1

Farbdarstellung einzelner Pegelbereiche

Lärmzone [dB]	Farbe	RGB (Rot-Grün-Blau- Farbwert)	Pantone
<35	Hellgrün	85 – 190 – 71	360 C
35 bis < 40	Grün	0 – 114 – 41	356 C
40 bis < 45	Dunkelgrün	15 – 77 – 42	357 C
45 bis < 50	Gelb	228 – 228 – 0	395 C
50 bis < 55	Ocker	171 – 162 – 0	398 C
55 bis < 60	Orange	255 – 95 – 0	165 C
60 bis < 65	Zinnober	219 – 12 – 65	199 C
65 bis < 70	Karminrot	174 – 0 – 95	227 C
70 bis < 75	Violett	146 – 73 – 158	258 C
75 bis < 80	Blau	79 – 31 – 145	267 C
≥ 80	Dunkelblau	33 – 18 – 101	274 C

Anlage 2

Bestimmung der zu berücksichtigenden Länge einer in einen Ballungsraum führenden Hauptverkehrsstraße, Eisenbahnstrecke oder Straßenbahnstrecke bei Lärmauswirkungen im Ballungsraum

Vom Punkt A, an welchem die Hauptverkehrsstraße, Eisenbahnstrecke oder Straßenbahnstrecke die Grenze zum Ballungsraum überschreitet, werden nach beiden Seiten die Schnittpunkte B und C der benachbarten Hauptverkehrsträger mit den Ballungsraumgrenzen gesucht. Die größere der beiden

Strecken \overline{AB} und \overline{AC} wird als Normalabstand auf die Grenzlinie des Ballungsraumes aufgetragen. Bis zum Schnittpunkt D dieser Linie mit dem Hauptverkehrsträger ist dieser als Schallquelle zu modellieren.

Der Abstand ist mit mindestens 500 m festzulegen, größere Abstände als 3 km sind nicht erforderlich.

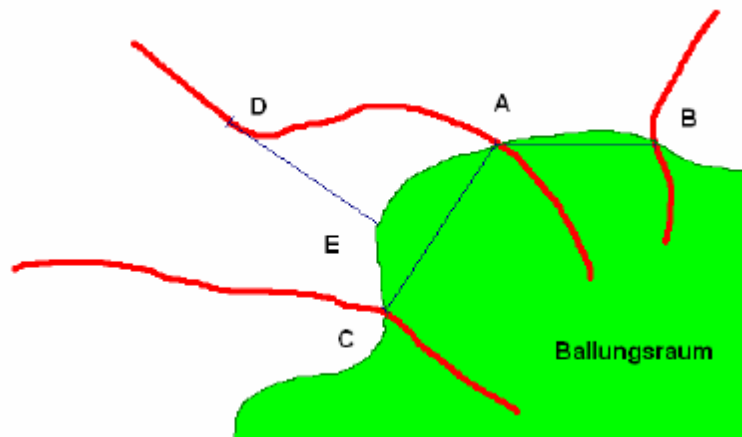


Abbildung 1: Bestimmung der zu berücksichtigenden Länge eines Hauptverkehrsträgers.

Anlage 3

Farbdarstellung des (Teil-)Konfliktzonenplans

Pegeldifferenz [dB]	Farbe	RGB (Rot-Grün-Blau- Farbwert)	Pantone
< -5	Hellgrün	85 – 190 – 71	360 C
-5 bis < 0	Grün	0 – 114 – 41	356 C
0 bis < 5	Ocker	171 – 162 – 0	398 C
5 bis < 10	Orange	255 – 95 – 0	165 C
10 bis < 15	Zinnober	219 – 12 – 65	199 C
≥ 15	Violett	146 – 73 – 158	258 C