

Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ

Erika Wagner

Vorständin des

Instituts für Umweltrecht

T +43 732 2468 3571

erika.wagner@jku.at

STUDIE

STRASSENVERKEHRS-

LÄRM

(im Auftrag der Oö. Umweltschutzanstalt)



Autorinnen:

Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Erika Wagner

Univ.-Ass.ⁱⁿ Mag.^a Anja Hartl (Universitätsassistentin am Institut für Umweltrecht)

Stand: 7.4.2026

Sekretariat:

Renate Madlmayr

T +43 732 2468 3570

renate.madlmayr@jku.at

Inhaltsverzeichnis

I.	Genderklausel.....	2
II.	Einführung	2
A.	Ziel der Studie und Problemaufriss	2
B.	Lärm als Umweltbelastung und Lärmauswirkungen	4
1.	Lärm und Lärmauswirkungen – Definition und physikalische Grundlagen.....	4
2.	Medizinische Grundlagen und Wirkungen von Lärm auf den Menschen	5
a)	Aurale und extraaurale Wirkungen.....	5
b)	Auswirkungen auf Schlaf und Alltag.....	6
c)	Straßenverkehrslärm und gesundheitliche Risiken	7
d)	Empfehlung der WHO.....	11
3.	Begriffe „Gesundheitsgefährdung“ und (unzumutbare) „Belästigung“	13
C.	Lärmbelastung in Österreich	14
III.	Rechtsgrundlagen.....	18
A.	Überblick: Vorgaben und Grenzwerte	18
1.	EU-rechtliche Vorgaben und Umsetzung in Österreich	18
2.	Überblick über gesetzliche Grundlagen und Empfehlungen (mit Grenzwerten).....	20
B.	Vorgaben der EU-Umgebungslärm-RL (RL 2002/49/EG).....	26
C.	Überblick Rechtsgrundlagen in Österreich (Bundesebene & Land OÖ)	27
1.	Rechtsgrundlagen – Überblick	27
a)	Bund	27
b)	Land OÖ	28
2.	Vergleich der Rechtsnormen auf Bundes- und Landesebene mit Grenzwerten.....	32
3.	Aktionsplan	34
a)	Teil-Aktionsplan Autobahnen und Schnellstraßen 2024	34
b)	Teil-Aktionsplan „Straßen außer A&S in Oberösterreich inkl Ballungsraum Linz“ 2024	36
D.	BStLärmIV (Neubau von Bundesstraßen)	40
1.	Anwendungsbereich: Neubau von Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen).....	40

2.	Systematik und Bedeutung des § 6 BStLärmIV.....	40
a)	Abs 1 – Grenzwerte zur Vorsorge und dem Schutz von Gebieten mit geringer Vorbelastung	41
b)	Abs 2 – Grenzwerte für unzumutbare Belästigung	42
c)	Abs 3 – Gesundheitsgefährdung.....	43
d)	Zwischenfazit.....	47
e)	Berücksichtigung des Stands der Technik	47
f)	Lärmschutzmaßnahmen	48
3.	Rsp zu § 6 BStLärmIV	49
E.	Landesebene.....	52
F.	Oö. LStr-LärmIV.....	53
G.	Zum Oö. Straßengesetz 1991	53
1.	Geltungsbereich, Grundsätze	53
2.	Schutz der Nachbarn	54
3.	Umgebungslärmschutz iSd § 32a ff Oö. Straßengesetz 1991	58
H.	Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) 2022.....	60
I.	OÖ Richtlinie: Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008)	60
J.	OÖ Dienstanweisung und Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen (Vom 10.10.2005 Version 01) vom Land OÖ (nicht mehr in Kraft)	60
K.	NÖ Richtlinie: Lärmschutz an Landesstraßen (2019).....	62
L.	Vergleich des Nachbarschutzes nach den einschlägigen Regelungen.....	64
1.	Nachbarschutz nach dem BStLärmIV:	64
2.	Nachbarschutz nach dem Oö. LStr-LärmIV (UVP-Landesstraße)	64
3.	Nachbarschutz nach dem Oö. Straßengesetz 1991 („normale“ Landesstraße), Genehmigung nach Oö Straßengesetz 1991.....	64
IV.	Weitere Mängel der OÖ RL 2008.....	65
A.	Fehlende Berücksichtigung der Vorbelastung und Wirtschaftlichkeitskriterium	65
B.	Fehlende Differenzierung nach Gebietstypen – keine Berücksichtigung von „ruhigen Gebieten“	65
1.	EU-Umgebungslärm-RL zu „ruhigen Gebieten“.....	65

2. Relevante Ausschnitte aus der EU-Umgebungslärm-RL zu ruhigen Gebieten	72
V. Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmschutzsituation (Grundrechtlicher Schutzbereich)..	74
A. Gleichheitssatz Art 7 B-VG, Art 2 StGG	74
1. Einleitung und Fragestellung.....	74
2. Rechtlicher Rahmen und dogmatische Grundstruktur	74
a) Verfassungsrechtliche Grundlagen	74
b) Verhältnis von Art 7 B-VG und Art 2 StGG zur EMRK und GRC	75
c) Dogmatische Struktur der Gleichheitsprüfung und Sachlichkeitsgebot (Gesetzgebungsebene) ..	76
1. Prüfung anhand des gegenständlichen Falls	77
a) Gleichbehandlungs- und Differenzierungsgebot.....	78
b) Feststellung der Ungleichbehandlung	91
c) Fehlen einer sachlichen Rechtfertigung	91
d) Allgemeines Sachlichkeitsgebot und Verhältnismäßigkeitsprüfung	92
e) Zwischenergebnis	93
f) Zwischenergebnis der Gleichheitsprüfung	93
2. EXKURS: Rechtsqualität von Richtlinien und Dienstanweisungen des Landes OÖ	93
B. Art 8 EMRK iVm Art 7 GRC	95
1. Recht auf Achtung der Wohnung	95
a) Allgemeine Grundsätze und Schutzbereich	95
b) Fallgruppen: Umweltbeeinträchtigungen insbesondere Lärm.....	98
c) Fallgruppen: Fluglärm	100
d) Schlussfolgerung	102
2. Privatleben.....	103
C. Schutz der Gesundheit	103
D. Art 37 GRC Umweltschutz	103
E. BVG Nachhaltigkeit: Staatszielbestimmung umfassender Umweltschutz	104
F. Rsp des VfGH zum Lärmschutz	105

1. Gastgärten-Judikatur	105
2. Schienenverkehr	106
3. Schlussfolgerung	106
G. Zwischenergebnis der verfassungsrechtlichen Beurteilung	107
VI. Stand der Technik und Stand der medizinischen Wissenschaft bei Straßenverkehrslärm.....	108
VII. Ergebnis aus rechtlicher Sicht.....	109
VIII. Ausblick und Lösungsvorschlag	112
1. Anknüpfungspunkt Oö. Straßengesetz 1991	112
2. Schaffung einer Oö. Landesstraßen-Lärmschutzverordnung für nicht-UVP-pflichtige Neubauvorhaben	113
3. Verweis im Oö. Straßengesetz 1991.....	115
4. Ergebnis: Systematische Gleichstellung mit UVP-pflichtigen Landesstraßen.....	115
IX. Literaturverzeichnis.....	116

I. Genderklausel

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche in dieser Studie verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – gleichermaßen für alle Geschlechter.

II. Einführung

A. Ziel der Studie und Problemaufriss

Im Rahmen des Projekts wurden die Auswirkungen von Straßenverkehrslärm entlang oberösterreichischer Landesstraßen aus human- und umweltmedizinischer Sicht (vgl. human- und umweltmedizinisches Gutachten, *Dr. Götz Nordmeyer*) untersucht. Die Ergebnisse zeigen ein deutlich niedrigeres Schutzniveau für Anrainer entlang von oberösterreichischen Landesstraßen als entlang der Autobahnen und Schnellstraßen in Oberösterreich. Aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft besteht damit ein Missverhältnis hinsichtlich der Schutzwürdigkeit von Anrainern von Landesstraßen, je nachdem ob diese neben einer „UVP-Landesstraße“ oder neben einer „normalen Landesstraße“ wohnen. UVP-pflichtige Straßen genießen höhere Lärmschutzstandards (nach Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung [Oö. LStr-LärmIV]¹ bzw. Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung [BStLärmIV]²), nicht-UVP-pflichtige Landesstraßen unterliegen nur dem allgemeinen Zumutbarkeitsbegriff des § 14 Oö. Straßengesetz 1991, der faktisch höhere Gesamtpegel zulässt und keine Vorbelastungserhebung vorsieht. Gegenstand der nunmehr an das medizinische Gutachten anschließenden rechtlichen Untersuchung ist die Prüfung der Vereinbarkeit der zugrundeliegenden Rechtsgrundlagen und Grenzwerte mit verfassungs- und europarechtlichen Vorgaben sowie der einschlägigen Rsp und der Vereinbarkeit mit den medizinischen Erkenntnissen und ob ein Bedarf rechtlicher Anpassungen des Schutzniveaus erforderlich ist.

Die Studie adressiert aus rechtlicher Sicht insbesondere folgende Kernfragen:

1. Grundrechtliche Dimension/Staatszielbestimmung: Ob das gegenwärtige Lärmschutzregime – insbesondere die Praxis nach § 14 Oö. Straßengesetz 1991 iVm der OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008) – den aus Art 8 EMRK (Schutz des Privat- und Familienlebens, der Wohnung) sowie den Staatszielen des umfassenden

¹ Verordnung der Oö. Landesregierung über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Landesstraßen (Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – Oö. LStr-LärmIV), OÖ LGBl 2022/111.

² Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl 215/2014.

Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit abzuleitenden positiven Schutzpflichten des Staates gegenüber gesundheitsgefährdendem Straßenverkehrslärm genügt.

2. Gleichheitsrechtliche Dimension: Ob die unterschiedliche Behandlung von Anrainern an UVP-pflichtigen (Bundes- und Landesstraßen; Anwendung BStLärmIV/Oö. LStr-LärmIV) und nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen (§ 14 Oö. Straßengesetz 1991: „Zumutbarkeitskriterium“ - Heranziehung der OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ aus 2008) eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung vergleichbarer Gruppen iSd Art 7 B-VG und des allgemeinen Sachlichkeitsgebots darstellt.
3. Umsetzung der EU-Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG³: Ob die Vorgaben der RL 2002/49/EG – insbesondere hinsichtlich strategischer Lärmkartierung, Aktionsplanung, des Schutzes ruhiger Gebiete und der langfristigen Minderung gesundheitlich relevanter Lärmbelastungen – im Bereich der oberösterreichischen Landesstraßen durch Bundes- und Landesrecht vollständig, wirksam und kohärent umgesetzt werden oder ob Schutz- bzw. Vollzugsdefizite bestehen.
4. Einfachgesetzliche Ausgestaltung des Lärmschutzes nach dem Oö. Straßengesetz 1991: Ob § 14 Oö. Straßengesetz 1991 – in Verbindung mit der genannten OÖ Richtlinie aus 2008 – den verfassungs- und unionsrechtlichen Anforderungen an einen wirksamen Schutz vor gesundheitsgefährdendem Verkehrs- und Umgebungslärm genügt, obwohl keine normativen Grenzwerte, sondern ein unbestimmter Maßstab der „Zumutbarkeit“ herangezogen wird.
5. Berücksichtigung der Vorbelastung: Ob und in welchem Umfang die bereits bestehende Geräuschvorbelastung (Gesamtlärmsituation am Standort) bei der Beurteilung von Straßenverkehrslärm rechtlich zwingend zu berücksichtigen ist, insbesondere im Lichte der EU-Umgebungslärm-RL und der WHO-Leitlinien.
6. Kann ein Abgehen von den BStLärmIV-Grenzwerten medizinisch und rechtlich gerechtfertigt werden? Unter welchen Voraussetzungen ein Abweichen von den Grenzwerten der BStLärmIV (bzw der Oö. LStr-LärmIV) medizinisch und rechtlich vertretbar wäre und ob die derzeitige Praxis – insbesondere die Anknüpfung an eine veraltete Richtlinie aus 2008 – mit

³ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI L 2002/189, 12.

dem Stand der medizinischen Wissenschaft und den verfassungsrechtlichen Schutzpflichten vereinbar ist.

B. Lärm als Umweltbelastung und Lärmauswirkungen

1. Lärm und Lärmauswirkungen – Definition und physikalische Grundlagen

Lärm zählt zu den **am häufigsten wahrgenommenen und beklagten Umweltbelastungen**.⁴ Sowohl nationale Erhebungen als auch internationale Statistiken zeigen, dass **Lärmexposition** als wesentliche Beeinträchtigung der Lebensqualität empfunden wird.⁵

Die besondere Wahrnehmbarkeit von Lärm liegt darin, dass er **unmittelbare physische und psychische Reaktionen** auslöst – etwa **Schlafstörungen, Konzentrationsprobleme oder Stressreaktionen**. Im Gegensatz zu anderen Umweltfaktoren ist Lärm nicht nur messbar, sondern auch subjektiv stark spürbar.

Die **Lärmempfindung** hängt dabei nicht allein vom physikalischen Schallpegel, sondern in erheblichem Maß von **individuellen, sozialen und situativen Faktoren** ab. Dasselbe Geräusch kann von verschiedenen Personen unterschiedlich stark als störend empfunden werden.

Angesichts dieser komplexen Wirkungszusammenhänge ist der Lärmschutz **notwendig interdisziplinär** – er beruht auf Erkenntnissen der **Akustik, Medizin und Umweltwissenschaft** und wird rechtlich durch ein System aus **verfassungsrechtlichen, einfachgesetzlichen und technischen Regelungen** umgesetzt.⁶

Lärm ist jener Schall, der als störend oder belastend empfunden wird – etwa aufgrund der Lautstärke, Dauer oder Unregelmäßigkeit.⁷ Lärm entsteht durch Schallereignisse, also Schwingungen in der Luft, die sich wellenförmig ausbreiten und Druckschwankungen verursachen. Die Stärke dieser Schwingungen wird als **Schalldruckpegel** in Dezibel (dB) angegeben. Zur objektiven Bewertung des vom Menschen wahrgenommenen Lärms wird der A-bewertete Schalldruckpegel **dB(A)** verwendet.⁸ Dieser berücksichtigt gemäß ÖVE/ÖNORM EN 61672-1 die Frequenzempfindlichkeit des menschlichen Ohres und bildet damit das subjektive Hörvermögen

⁴ Vgl. *Bergthaler*, Öffentliches Lärmrecht, in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ (2019), 802 (806) mit Verweis auf *Statistik Austria*, Mikrozensus 2003 – Umweltbedingungen und Umweltverhalten (2003) und *WHO*, Night Noise Guidelines for Europe (2009), abrufbar unter <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289041737> (abgerufen am 23.2.2026); Die Lärmbelastungen aus dem Straßenverkehr sind zwar insgesamt gesunken, die Belastung ist dennoch weiterhin hoch (vgl. Mikrozensus 2023, siehe dazu sogleich).

⁵ Vgl. *WHO*, Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018).

⁶ Vgl. *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (806).

⁷ Vgl. *BMLFUW (Hrsg)*, Handbuch Umgebungslärm – Minderung und Ruhevorsorge² (2009) 24, abrufbar unter https://www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf (abgerufen am 23.2.2026); *Kind*, Lärmrecht (1999) 1, 29.

⁸ Vgl. *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (806 f).

technisch nach. Alle lärmrelevanten Berechnungen (etwa der BStLärmIV) beruhen auf diesen A-bewerteten Pegeln.

Zur Beurteilung von Lärmimmissionen werden häufig **energieäquivalente Dauerschallpegel (Leq)** herangezogen, die den **durchschnittlichen** Energiegehalt über einen bestimmten Zeitraum wiedergeben. Neben den Durchschnittswerten sind aber auch kurzzeitig auftretende **Maximalpegel** für die Beurteilung relevant (insbesondere bei Schlaf)⁹. Für die Lärmbewertung im Tag-, Abend- und Nachtzeitraum werden die entsprechenden **Lärmindices Lday, Levening und Lnight** verwendet, die gemäß der **EU-Umgebungslärm-RL** als energieäquivalente Dauerschallpegel berechnet werden.¹⁰

Das menschliche Lautstärkeempfinden reagiert nicht linear, sondern **logarithmisch**, wodurch einzelne Pegel nicht einfach addiert werden können. Eine Verdoppelung der Schalleistung – etwa durch zwei identische Schallquellen – führt zu einer Pegelsteigerung um lediglich 3 dB; zehn identische Quellen bewirken eine Zunahme um 10 dB. Ein Unterschied von 1 dB ist kaum wahrnehmbar, **3 dB** gelten als **deutlich wahrnehmbar** und 10 dB entsprechen einer subjektiven Verdoppelung oder Halbierung der Lautstärke.¹¹ Bei Geräuschen **unterschiedlicher Frequenz** oder Klangqualität kann das menschliche Gehör jedoch bereits Änderungen unter 1 dB wahrnehmen; daher sind Leq-Werte allein nicht immer ausreichend, um die tatsächliche Belastungswirkung zu beurteilen.¹²

2. Medizinische Grundlagen und Wirkungen von Lärm auf den Menschen

Lärm kann das **Wohlbefinden, die Leistungsfähigkeit und die Gesundheit** des Menschen beeinträchtigen. Die gesundheitliche Wirkung hängt nicht allein vom **Schalldruckpegel**, sondern auch von **Dauer, Häufigkeit, Frequenzspektrum** und der **individuellen Empfindlichkeit und Situation** ab.¹³

a) Aurale und extraaurale Wirkungen

Aus medizinischer Sicht ist bei den Auswirkungen von Lärmimmissionen – wie *Nordmeyer* im humanmedizinischen Gutachten¹⁴ ausführt – zwischen **auralen** (direkt das Gehör betreffende) und **extraauralen** (indirekt; andere Bereiche betreffende) Wirkungen zu unterscheiden:

⁹ *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (806 f).

¹⁰ Vgl *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 24 f; *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (806 ff).

¹¹ Vgl *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 24 ff insbesondere auch 30; *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (806 ff).

¹² Vgl *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 30.

¹³ *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (808).

¹⁴ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten - Projekt „Erheblichkeit von Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr – Grenzwerte für Lärmimmissionen von Oö. Landesstraßen aus umweltmedizinischer Sicht (2025) 10f.

Aurale Wirkungen betreffen Schäden am Hörorgan, die etwa bei einer Dauerbelastung mit Beurteilungspegeln ab etwa 85 dB(A) über Jahre zu lärmbedingter Schwerhörigkeit führen können. Im Umweltbereich spielen solche Effekte aufgrund der erforderlichen Höhe des Schallpegels nur in Ausnahmefällen eine Rolle (zB bei besonderen Schallereignissen: Schallexpositionen an Arbeitsplätzen über längere Dauer).¹⁵

Extraaurale Wirkungen betreffen nicht das Hörorgan selbst, sondern entstehen dadurch, dass Geräusche als Information und als potenzielles Warnsignal verarbeitet werden und sind im Umweltbereich zu beachten. Durch die Verarbeitung der Geräuschwahrnehmung im Gehirn kann es zu **physiologischen Reaktionen** wie Veränderungen des Wachheitsgrades, Stressreaktionen, Belästigungsreaktionen, Erhöhungen des Blutdrucks und der Herzfrequenz, Veränderungen der Durchblutung verschiedener Organsysteme sowie **psychische Beeinträchtigungen** wie Schlafstörungen, Konzentrationsprobleme oder Kommunikationserschwernisse kommen.¹⁶

Akut treten Lärmwirkungen ua in Form von Schreckreaktionen, Orientierungsreflexen, Kommunikationsstörungen sowie Einschlafstörungen und vorzeitigem Erwachen auf. Bei **dauerhafter Exposition** können sich daraus schwerwiegende Erkrankungen entwickeln (kardiovaskuläre Beschwerden wie Hypertonie, Herzinfarkt, Schlaganfall, Vorhofflimmern, Stoffwechselstörungen bis hin zu Diabetes Typ 2).¹⁷

Nordmeyer hält fest, dass **Gesundheit nicht als absoluter Zustand** zu verstehen ist, sondern als Kontinuum zwischen umfassendem physischem, psychischem und sozialem Wohlbefinden einerseits und Krankheit/Tod andererseits. Umweltfaktoren und -einflüsse [wie auch Lärm] verschieben diesen individuellen Gesundheitszustand.¹⁸

b) Auswirkungen auf Schlaf und Alltag

Bereits **Dauerschallpegel über 50 dB(A)** können tagsüber zu **Beeinträchtigungen der Konzentrationsfähigkeit und Kommunikation** führen.¹⁹ Baut sich die Lärmexposition im Zeitverlauf auf, kann dies insbesondere geistige Tätigkeiten oder die **Arbeitsleistung** zunehmend beeinträchtigen, da anfänglich mögliche Kompensationsmechanismen (Konzentration) nachlassen und Störreize schließlich nicht mehr unterdrückt werden können (**kumulative Lärmwirkung**).²⁰

¹⁵ *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 27 ff; *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (808 ff); *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 10 f.

¹⁶ *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 27 ff; *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (808 ff); *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 10 f.

¹⁷ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 11.

¹⁸ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 9 f.

¹⁹ Vgl *WHO*, Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018); *WHO*, Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region - Zusammenfassung (2018); *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm, 27 f; *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (808 ff).

²⁰ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 11.

Besonders während der **Nachtzeit** führen selbst mäßige Pegel zu **Aufwachreaktionen** und einer Verringerung der **Erholungswirkung des Schlafs**. Im Hinblick auf **Schlaf** wird im medizinischen Gutachten besonders hervorgehoben, dass nächtlicher Lärm die gravierendste Form der Lärmbelästigung darstellt. Die WHO strebt zur Sicherung eines ruhigen und erholsamen Schlafes einen Dauerschallpegel von unter 30 dB am Ohr der schlafenden Person (Innenraum) an, womit ein Bereich definiert wird, in dem Schlaf ohne gesundheitlich relevante Störungen möglich ist. Nach den WHO Night Noise Guidelines gilt ein nächtlicher Außenpegel von 40 dB als sogenanntes *No Effect Level*, unterhalb dessen keine nachweisbaren Schlafstörungen auftreten. Ab etwa 40 dB außen, lassen sich bereits Anpassungsreaktionen der Betroffenen beobachten, während bei 45 dB außen davon auszugehen ist, dass 3 % der betroffenen Bevölkerung in ihrem Nachtschlaf gestört werden. Da die WHO für die Nacht grundsätzlich (um Luftaustausch zu ermöglichen) von einem **gekippten Fenster** ausgeht, wird ein Dämpfungswert von etwa 15 dB angenommen; daraus ergibt sich ein anzustrebender nächtlicher Außenwert von höchstens 45 dB in Wohngebieten. Ziel dieser Schwelle ist es, den Anteil der Personen mit lärmbedingten Schlafstörungen möglichst gering zu halten und langfristige gesundheitliche Folgen durch chronisch gestörten Schlaf zu vermeiden.²¹

Nordmeyer verweist in seinem Gutachten auf eine Publikation der Weltschlafgesellschaft im Lancet (2023), die die zentrale Bedeutung ungestörten Schlafs für die Gesundheit betont. Schlafstörungen stehen in Zusammenhang mit Adipositas, Diabetes, koronarer Herzkrankheit, erhöhter kardiovaskulärer Mortalität und einer beeinträchtigten Immunfunktion. Zudem sind sie mit kognitivem Abbau, einem erhöhten Risiko für Alzheimer-Demenz sowie mit Einschränkungen der Gedächtniskonsolidierung und Leistungsfähigkeit verbunden. Schlafmangel beeinträchtigt darüber hinaus die Emotionsregulation und das psychosoziale Wohlbefinden und erhöht das Risiko für psychische Erkrankungen wie Angststörungen, Depressionen, posttraumatische Belastungsstörungen, bipolare Störungen, Substanzabhängigkeit und Suizidalität.²²

c) **Straßenverkehrslärm und gesundheitliche Risiken**

Das Gutachten von *Nordmeyer* zeigt aus umweltmedizinischer Sicht, dass Straßenverkehrslärm bereits bei relativ niedrigen Pegeln zu relevanten Beeinträchtigungen führt und hohe Dauerlärmeinwirkungen **als Kofaktor für Herz-Kreislaufkrankungen** anzusehen sind. Für die Beurteilung der Schallimmissionen sind nicht nur die gemessenen Lärmpegel, **sondern auch Veränderungen der bestehenden Lärmsituation** sowie besondere Geräuschcharakteristika (etwa tonale Anteile von Geräuschen, Zischen, Klopfen) maßgeblich.²³

²¹ Vgl. *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 13.

²² Vgl. *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 11.

²³ Vgl. *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 12.

Tagsüber treten ab etwa 50 dB Störungen der Kommunikation und ab rund 60 dB akute physiologische Reaktionen auf; vegetative Reaktionen bereits an niedrigeren Pegeln. Ab etwa 53 dB gilt ein signifikanter Anteil der Bevölkerung als **stark belästigt**. Besonders bei dauerhafter Exposition, insbesondere durch Straßenverkehr, zeigen sich Hinweise auf ein erhöhtes Herzinfarktrisiko.²⁴

Eine **Gesundheitsgefährdung** ist nach der ÖAL-Richtlinie Nr 3 Blatt 1²⁵ jedenfalls bei Pegeln über 65 dB tags, 60 dB abends und 55 dB nachts anzunehmen. Für Wohngebiete gelten nach WHO-Empfehlungen Tageswerte unter 53 dB und Nachtwerte von höchstens 45 dB außen als anzustrebend, da nächtlicher Lärm besonders gravierende Auswirkungen auf den Schlaf hat und bereits ab etwa 40-50 dB außen messbare Schlafstörungen und Anpassungsreaktionen auftreten können.²⁶

Wie *Nordmeyer* im humanmedizinischen Gutachten betont, wirkt sich **chronischer Straßenverkehrslärm** nachweislich auf den menschlichen Organismus aus und ist mit einem breiten Spektrum von Erkrankungen und Gesundheitsrisiken assoziiert, insbesondere:²⁷

- **Kardiovaskuläre Erkrankungen:** Hypertonie, erhöhtes Risiko für Herzinfarkt, Schlaganfall und Herzrhythmusstörungen (Vorhofflimmern)
- **Zunahme psychischer Erkrankungen:** Depression, Angststörungen, Stressbelastung
- **Schlafstörungen:** Beeinträchtigung der Gedächtnisleistung, kognitive Funktionen, emotionales Wohlbefinden
- **Begünstigung des Auftretens von** Demenz, erhöhter Medikamentenverbrauch

Vor diesem Hintergrund ist aus medizinischer Sicht festzuhalten, dass bereits im Bereich um **53 dB Lden und 45 dB Lnight** relevante Anteile der Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich beeinträchtigt sind und dass bei weiteren Pegelsteigerungen – insbesondere in der Nacht – die Schwelle zur **Gesundheitsgefährdung** im Sinne der oben dargestellten Definition überschritten wird. Die von der WHO empfohlenen Richtwerte besitzen zwar keine normative Bindungswirkung, markieren aber nach der aktuellen umweltmedizinischen Evidenz das **medizinisch gebotene Schutzniveau** für Wohngebiete.

²⁴ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 12.

²⁵ Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL), Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich, ÖAL-Richtlinie Nr 3 Bl 1 (2008).

²⁶ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 13; ÖAL-Richtlinie Nr 3 Bl 1, VI ff (VIII); WHO, Leitlinien Umgebungslärm (2018) 5.

²⁷ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 11, 14.

Neueste Betroffenauswertung in Europa und Österreich (EEA-Bericht Environmental noise in Europe 2025 – berichtet März 2026)

Das Ausmaß der verkehrslärmbedingten Gesundheitsbelastung in Europa wird durch den aktuellen Bericht der *Europäischen Umweltagentur (European Environment Agency – EEA) Environmental noise in Europe 2025*²⁸, der auf Daten aus 32 EEA-Mitgliedstaaten basiert, belegt: Demnach sind über 20 % der europäischen Bevölkerung (112 Millionen Menschen, mehr als jeder fünfte Europäer) langfristig schädlichen Verkehrslärmwerten ausgesetzt, wobei die Meldeschwellen der EU-Umgebungslärm-RL (Lden 55 dB und Lnight 50 dB) als Beurteilungsmaßstab herangezogen werden. Legt man die strengeren WHO-Empfehlungen zugrunde (für Straßenlärm Lden 53 dB bzw Lnight 45 dB), steigt dieser Anteil auf 30 % (150 Millionen Menschen) für den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum und rund 139 Millionen Menschen für den Nachtzeitraum.²⁹ Dabei wird betont, dass gesundheitliche Auswirkungen bereits bei Lärmpegeln auftreten können, die unterhalb der Meldeschwellen liegen, ab denen die Mitgliedstaaten nach der EU-Umgebungslärm-RL zur Berichterstattung verpflichtet sind.

Der **Straßenverkehr stellt die dominierende Umgebungslärmquelle dar**, insbesondere in städtischen Gebieten.³⁰ Europaweit sind geschätzt 92 Millionen Menschen im Tag-Abend-Nacht-Zeitraum schädlichen **Straßenverkehrslärmpegeln** (Lden \geq 55 dB) ausgesetzt, davon 58 Millionen nachts (Lnight \geq 50 dB). Es folgen der Eisenbahnlärm (18 Millionen Betroffene im Tag-Abend-Nacht-Zeitraum, davon 13 Millionen nachts) und Fluglärm (2,6 Millionen Betroffene im Tag-Abend-Nacht-Zeitraum, davon unter einer Million nachts).³¹

Viele Betroffene in Österreich

Für **Österreich** zeigt der Bericht, dass geschätzt 2,08 Millionen Menschen im Tag-Abend-Nacht-Zeitraum (Lden \geq 55 dB) und etwa 1,2 Millionen Menschen nachts (Lnight \geq 50 dB) schädlichem **Straßenverkehrslärm** oberhalb der Schwellenwerte der EU-Umgebungslärm-RL ausgesetzt sind. Insgesamt sind 32 % (2,9 Millionen Menschen) der österreichischen Bevölkerung im Tag-Abend-Nacht-Zeitraum und 20 % (1,78 Millionen Menschen) nachts **Verkehrslärm aller Verkehrsträger** oberhalb der Schwellenwerte der EU-Umgebungslärm-RL ausgesetzt.³² Damit liegt Österreich – bezogen auf den Anteil der lärmbelasteten Bevölkerung über alle Lärmquellen – im Vergleich mit den EEA-Staaten (bezogen auf den Tag-Abend-Nacht-Zeitraum Lden) auf Platz 4 – nur hinter

²⁸ Vgl EEA, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (berichtigte Fassung März 2026) sowie summary for policymakers (berichtigte Fassung März 2026), abrufbar unter <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025> (abgerufen am 2.4.2026)

²⁹ Vgl EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 4, 6; EEA Report 05/2025, 26 f.

³⁰ Vgl EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 4, 6.

³¹ Vgl EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 6.

³² Vgl EEA, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (berichtigte Fassung 2026) 22-23 (Tabelle 2.1).

Luxemburg (68 %), Zypern (52 %) und Frankreich (36 %) und deutlich vor Deutschland (26 %).³³ Der Bericht weist allerdings ausdrücklich darauf hin, dass die Vergleichbarkeit der Lärmexpositionsdaten zwischen den Ländern nur eingeschränkt möglich ist, da Unterschiede in der Kartierungsmethodik, der Datengenauigkeit und dem Umfang der erfassten Verkehrsinfrastruktur dazu führen, dass Länder mit umfassenderer Straßenkartierung – wie Zypern, Belgien und Luxemburg – tendenziell höhere Betroffenenzahlen aufweisen.³⁴

Zugleich betont der Bericht, dass die **gemeldeten Zahlen** der Bevölkerung, die Lärm durch Straßenverkehr ausgesetzt sind, eine **erhebliche Unterschätzung** darstellen dürften, da die EU-Umgebungslärm-RL nur Straßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeugdurchfahrten pro Jahr sowie Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern erfasst.³⁵ Würde man auch die nicht erfassten Straßen (einschließlich Ballungsräume zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern) einbeziehen, wären in **Österreich zusätzlich 47 % der Gesamtbevölkerung** einem Straßenverkehrslärm von $L_{den} \geq 55$ dB ausgesetzt. Dies spricht dafür, dass die Zahl der von Straßenverkehrslärm Betroffenen erheblich höher liegt als jene Zahlen, die gemeldet wurden (oben dargelegt).³⁶

Aktuelle Zahlen der gesundheitlichen Auswirkungen

Obwohl Lärm gemeinhin **primär mit Belästigung und Schlafstörungen assoziiert** wird, sind seine gesundheitlichen Auswirkungen weitaus gravierender: Durch lärmbedingten Stress und Schlafstörungen kann es zu Entzündungen und oxidativem Stress kommen, die wiederum zu gesundheitlichen Folgen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Stoffwechselerkrankungen, psychischen Störungen und vorzeitigem Tod führen können.³⁷ Verkehrslärm **rangiert dabei unter den drei größten Umweltgesundheitsrisiken** in Europa – direkt hinter Luftverschmutzung und temperaturbedingten Faktoren – und hat größere Auswirkungen auf die Gesundheit als etwa Passivrauchen oder Bleibelastung.³⁸ Laut dem Bericht der *EEA* hat die Wissenschaft **gesundheitsschädliche Auswirkungen** von Verkehrslärm **selbst unterhalb der WHO-Richtwerte** festgestellt – beginnend bereits ab einem Lärmpegel von L_{den} 45 dB für verschiedene kardiovaskuläre Diagnosen und Diabetes.³⁹

Das **Ausmaß der gesundheitlichen Auswirkungen** ist erheblich: Laut aktuellen Daten der *EEA* sind in den EEA-32-Staaten für das Jahr 2021 mindestens 73.000 vorzeitige Todesfälle (Österreich:

³³ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (berichtigte Fassung 2026) 22-23 (Tabelle 2,1); vgl *Gabriel*, Österreich zählt zu den "lautesten" Ländern Europas, Die Presse vom 30.3.2026 abrufbar unter <https://www.diepresse.com/20716613/oesterreich-zaehlt-zu-den-lautesten-laendern-europas> (abgerufen am 2.4.2026).

³⁴ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (berichtigte Fassung 2026) 24 (Box 2.1).

³⁵ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (berichtigte Fassung 2026) 137 f Annex 2 (Abbildung A2.1) sowie 27 (Box 2.3).

³⁶ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (2026) 137 f Annex 2, Abbildung A2.1.

³⁷ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 6.

³⁸ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 7.

³⁹ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 9; *EEA Report 05/2025* (berichtigte Fassung 2026), 26.

1.300⁴⁰), 49.000 neue Fälle von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und rund 23.000 neue Fälle von Typ-2-Diabetes auf eine langfristige Belastung durch Verkehrslärm zurückzuführen. Zudem könnte Verkehrslärm nach neuen Forschungsergebnissen zu Tausenden Fällen von Depressionen und Demenz beitragen.⁴¹ Fast 17 Millionen Europäer leiden unter schwerer langfristiger Belästigung durch Verkehrslärm, rund 4,6 Millionen unter schweren Schlafstörungen infolge von Verkehrslärm.⁴²

Besonders besorgniserregend ist die Betroffenheit von **Kindern**: Schätzungen der *EEA* zufolge leiden über eine halbe Million Kinder in Europa unter Leseschwierigkeiten aufgrund von Verkehrslärm und rund 116.000 unter Verhaltensauffälligkeiten infolge von Verkehrslärm; durch hohe Lärmpegel ergeben sich auch Zusammenhänge mit 224.000 Fällen von Übergewicht bei Kindern.⁴³

Auch unter **wirtschaftlichen Aspekten** ist eine Minderung der Lärmbelastung geboten: Verkehrslärm verursacht in Europa jährliche wirtschaftliche Kosten von mindestens 100 Milliarden Euro (ca 0,6 % des Bruttoinlandsprodukts pro Jahr), da lärmbedingte Erkrankungen und vorzeitige Todesfälle die Produktivität der Volkswirtschaft erheblich beeinträchtigen. Lärmschutzmaßnahmen erweisen sich dabei als ausgesprochen kosteneffizient: Laut einer von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie erzielt jeder in spezifische Lärmschutzmaßnahmen investierte Euro einen sozialen Nutzen von 10 Euro.⁴⁴

d) Empfehlung der WHO

Die WHO (Leitlinien Umgebungslärm 2018⁴⁵) empfiehlt, dass die Belastung durch Straßenverkehrslärm folgende Richtwerte nicht überschreiten sollte:

Tag-Abend-Nacht (Lden): 53 dB

Nacht (Lnight): 45 dB

⁴⁰ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (berichtigte Fassung 2026) 57 f (Tabelle 3.7)

⁴¹ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 4, 6.

⁴² Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 4, 5

⁴³ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 4, 7.

⁴⁴ Vgl *EEA*, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 4, 10.

⁴⁵ *WHO*, Leitlinien Umgebungslärm (2018) 5.



Straßenverkehrslärm

Empfehlung	Stärke
Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 Dezibel (dB) L_{den} zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.	Stark
Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 45 dB L_{night} zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.	Stark
Zur Verringerung der gesundheitlichen Auswirkungen empfiehlt die LEG stark, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr für die Bevölkerung ergreift, deren Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt. Was konkrete Maßnahmen betrifft, empfiehlt die LEG, Lärm sowohl an der Quelle als auch auf der Strecke zwischen der Quelle und der betroffenen Bevölkerung durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern.	Stark

Abbildung: WHO, Leitlinien für Umgebungslärm, 5

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang aber, dass alle Grenzwerte der WHO keine normative Kraft haben; ihnen kommt ein **nur empfehlender Charakter** (so der VfGH in VfSlg 18322/2007).⁴⁶

Hinsichtlich der subjektiv wahrgenommenen Lärmbelastigung der Bevölkerung ist festzuhalten, dass **Verkehrslärm** seit 2015 nicht mehr als alleiniger Hauptverursacher für Lärmbelastigungen genannt wird, da nicht-verkehrsbedingte Lärmquellen zunehmend an Bedeutung gewonnen haben (nicht-verkehrsbedingte Lärmquellen wurden im Jahr 2023 für 48,6 % der Befragten als Hauptverursacher von Lärm genannt, wobei darunter va Baustellenlärm sowie Lärm aus Nachbarwohnungen genannt wird⁴⁷).⁴⁸ Dennoch gaben auch im Jahr 2023 48,4 % der Befragten den Verkehr als Ursache für die Lärmstörung an (im Vergleich dazu waren es im Jahr 2003 noch 73,5 %, 2015: 49,5 %).⁴⁹ In belasteten Gebieten sind Einflüsse auf die Herzinfarktrate nachweisbar.⁵⁰ Insbesondere beim Straßenverkehrslärm ändert sich der Schallpegel ständig aufgrund der unterschiedlichen Anzahl, Art und Geschwindigkeit und Entfernung von vorbeifahrenden Fahrzeugen.⁵¹

⁴⁶ VfGH 13.12.2007, V87/06; VfSlg 18322/2007.

⁴⁷ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023 Umweltbedingungen, Umweltverhalten - Im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 56 Grafik 47.

⁴⁸ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 52; zuvor *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 24, 26.

⁴⁹ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 50, Grafik 37.

⁵⁰ *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 26.

⁵¹ Vgl *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 28.

3. Begriffe „Gesundheitsgefährdung“ und (unzumutbare) „Belästigung“

Vorab sei anzumerken, dass für die Beurteilung auf den gesunden normal empfindenden Menschen und das Kind abzustellen ist. Im Gutachten Nordmeyer⁵², sowie auch in der ÖAL-Richtlinie Nr 3 Blatt 1⁵³ wird hinsichtlich der Begriffe „Gesundheitsgefährdung“ und „Belästigung“ auf die „Empfehlungen für die Verwendung medizinischer Begriffe im Rahmen umwelthygienischer Beurteilungsverfahren“ (von M. Haider et al) aus den Mitteilungen der Österr. Sanitätsverwaltung 85. Jhg. (1984) H. 12, verwiesen. Die Begriffe werden wie folgt definiert:

Gesundheitsgefährdung

„Eine Einwirkung (Immission), durch die nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaft, die Möglichkeit besteht, dass Krankheitszustände, Organschäden oder unerwünschte organische oder funktionelle Veränderungen, die die situationsgemäße Variationsbreite vom Körper- oder Organformen bzw. -funktionen signifikant überschreiten, entweder bei der Allgemeinbevölkerung oder auch nur bei bestimmten Bevölkerungsgruppen bzw. auch Einzelpersonen eintreten können. Die Gesundheitsgefährdung ist also die Erwartbarkeit eines Gesundheitsschadens oder eines hohen Gesundheitsrisikos, die mit den Mitteln der wissenschaftlichen Prognose zu belegen ist oder mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschlossen werden kann.“

Belästigung, Störung des Wohlbefindens, Beeinträchtigung des Wohlbefindens

*„Hier handelt es sich weitgehend um **subjektive Wahrnehmungsqualitäten**. Jede Immission – vorausgesetzt, dass sie überhaupt wahrgenommen wird, d.h., dass sie die Wahrnehmungsschwelle überschreitet – kann vom gesunden normal empfindenden Menschen im konkreten Fall als Belästigung empfunden werden und damit eine Störung des Wohlbefindens bewirken. Das Empfinden einer Belästigung ist inter- und intraindividuell sehr unterschiedlich. Die Wahrnehmung einer Immission an sich stellt noch keine Belästigung dar. Zum Belästigungserleben kommt es insbesondere, wenn die Immission **emotional negativ bewertet** wird. Einzuschließen in diese Kategorie wären auch **Störungen** bestimmter höherer Funktionen und Leistungen - wie etwa der geistigen Arbeit, der Lern- und Konzentrationsfähigkeit, der Sprachkommunikation etc. **Es sei an dieser Stelle ausdrücklich betont, dass solche Funktions- und Leistungsstörungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können.**“*

*„Da es offenbar weder möglich noch wünschenswert ist, Maßnahmen gegen jedwede geringste subjektiv empfundene Störung zu ergreifen, muss eine Unterscheidung zwischen **zumutbarer** und **unzumutbarer Belästigung** getroffen werden.“*

⁵² Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 9.

⁵³ ÖAL-Richtlinie Nr 3 Bl 1 (2008) 8 f.

Unzumutbare Belästigung liegt vor, „wenn sie zu erheblichen Störungen des Wohlbefindens, zu funktionellen oder organischen Veränderungen führen kann, **oder** über das ortsübliche Ausmaß hinausgeht, wobei in diesem Fall auch die Widmung von Liegenschaften maßgebenden Vorschriften zu berücksichtigen sind.“

Medizinische Bezugswerte bei Schallimmissionen

Wie Nordmeyer in seinem medizinischen Gutachten erörtert, hängt die Belästigungsreaktion wesentlich davon ab, wie stark sich das Störgeräusch vom vorherrschenden Umgebungsgeräusch abhebt (Signal-to-Noise Ratio). Anhebungen von 1 dB werden praktisch nicht wahrgenommen; 2 dB sind für ungeschulte Hörer deutlich hörbar; eine **Zunahme von mehr als 3 dB** wird als **vollständige Veränderung** der Schallumgebung empfunden. Dabei ist die hinzukommende Geräuschquelle lauter und kann als starke Anhebung angesehen werden.⁵⁴

Belästigungsreaktionen können individuell bereits ab ca 35 dB auftreten. Laut WHO sind bei 53 dB etwa 10 % der Personen stark belästigt.

Nach Haider⁵⁵ können stetig auftretende Belästigungen ebenfalls Gesundheitsgefährdungen verursachen. Gemäß der ÖAL-Richtlinie Nr 3 Bl 1 wird bei 55 dB in der Nacht bzw 65 dB am Tag von einer Beeinträchtigung der Gesundheit ausgegangen, welche, wenn überhaupt nur kurzfristig tolerierbar seien.⁵⁶

C. Lärmbelastung in Österreich

Der **Mikrozensus** „Umweltbedingungen“ 2023 der Statistik Austria⁵⁷ liefert aktuelle Erkenntnisse über die **subjektive Lärmbelastung** der österreichischen Bevölkerung. Die Erhebung, durchgeführt im dritten Quartal 2023 mit über 8.000 Befragten, zeigt eine **deutliche Zunahme der wahrgenommenen Lärmbelastung im Vergleich zu früheren Erhebungen**. Im Jahr 2023 wurde die Fragestellung zur Lärmbelastung angepasst sowie die Online-Erhebung (CAWI) eingeführt, was zu einer deutlichen Veränderung der Ergebnisse führte. 2023 gaben rund **70 %** der Befragten an, sich durch Lärm im Wohnumfeld gestört zu fühlen (2019: 33,3 %).⁵⁸ Der Anteil der stark oder sehr stark Lärmbelasteten liegt bei 13,4 %, was eine fortschreitende Intensivierung der Störung (2011 lag dieser Wert noch bei 10,3 %) anzeigt.⁵⁹ Hinsichtlich der Tageszeit wird generell

⁵⁴ Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 15.

⁵⁵ Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 15 mit Verweis auf M. Haider et al, Empfehlungen für die Verwendung medizinischer Begriffe im Rahmen umweltthygienischer Beurteilungsverfahren“ in den Mitteilungen der Österr. Sanitätsverwaltung 85. Jhg. (1984) H. 12.

⁵⁶ Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 15.

⁵⁷ Statistik Austria, Mikrozensus 2023 Umweltbedingungen, Umweltverhalten. Im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

⁵⁸ Vgl Statistik Austria, Mikrozensus 2023, 42.

⁵⁹ Vgl Statistik Austria, Mikrozensus 2023, 43, Grafik 27.

tagsüber eine Lärmstörung viel häufiger angegeben als nachts – dieses Empfinden (starke oder eher starke Störung durch Lärm) hat im Vergleich zum Jahr 2019 tagsüber auch zugenommen.⁶⁰

Von Bedeutung ist auch jenes Ergebnis, wonach in **ländlichen Gebieten** eine **niedrigere Lärmbelastung** erkennbar ist. Je größer die Gemeinde, desto größer auch die Lärmbelastung.⁶¹

In Oberösterreich geben 38,9 % der Befragten an, dass sie eine Zunahme der Lärmstörung wahrgenommen hatten, hingegen 52,6 % meinen, die Lärmstörung habe sich nicht verändert.⁶²

Im Langzeitvergleich ist der Anteil der Bevölkerung, die keine Lärmbelastung angibt, deutlich gesunken – von nahezu 72 % im Jahr 1998 auf nur noch 30 % im Jahr 2023. Während bis 2011 der Verkehr die dominierende Lärmquelle darstellte, liegt dessen Anteil 2023 nur mehr bei 48,4 % aller Lärmstörungen. Damit halten sich Verkehrs- und Nicht-Verkehrslärmquellen erstmals die Waage (2003: 73,5 % Verkehrsanteil). Diese subjektive Wahrnehmungsverschiebung steht nicht im Widerspruch zu den objektiven Messdaten des EEA-Berichts 2025 (berichtigt 2026), wonach Straßenverkehr nach wie vor die dominierende Umgebungslärmquelle in Europa darstellt. Der Mikrozensus erfasst die subjektiv wahrgenommene Belästigung der Bevölkerung, während der EEA-Bericht auf gemessenen Lärmpegeln basiert.

Innerhalb des **Verkehrssektors** bleiben Pkw (15,4 %) und Lkw/Busse (12,8 %) die Hauptverursacher von Verkehrslärm, gefolgt von einspurigen Kfz (12,4 %), deren Bedeutung seit 2019 deutlich gestiegen ist. In Gebieten mit **geringer oder mittlerer Bevölkerungsdichte** wird **Verkehrslärm stärker wahrgenommen** als in dicht besiedelten Gebieten.⁶³ Ein Grund dafür dürfte die **unterschiedliche Bauweise** sein: In **Ein- und Zweifamilienhäusern**, wie sie in weniger verbauten Gegenden häufig vorkommen, empfinden Personen den Verkehrslärm deutlich intensiver als in **mehrgeschossigen Wohnbauten**. Umgekehrt gewinnen dort, wo mehrere Wohnungen in einem Gebäude liegen, **nicht-verkehrsbedingte Lärmquellen** (z. B. Nachbarn oder Betriebe) stärker an Bedeutung.⁶⁴

Die Bedeutung des **Verkehrs** als Hauptverursacher von Lärmstörungen ist hingegen rückläufig.⁶⁵

⁶⁰ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 43 f, Grafik 28.

⁶¹ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 45 f, Grafik 30.

⁶² Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 49, Grafik 35.

⁶³ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 51 f, Grafik 39.

⁶⁴ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 51 f Grafik 40.

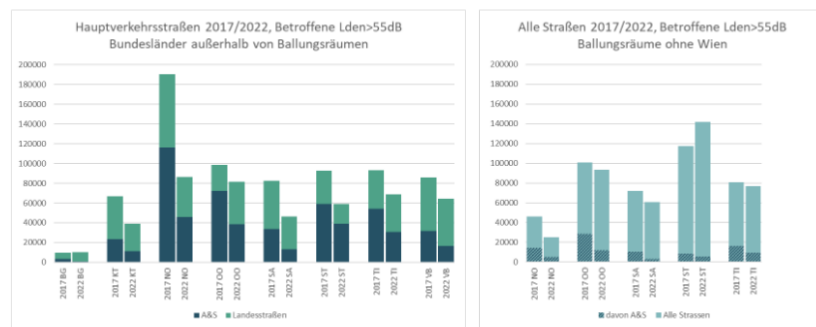
⁶⁵ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 52. Im Jahr 2023 wurde der Verkehr nur noch in **48,4 % der Fälle** als Hauptursache für Lärmstörungen genannt und hat damit im Vergleich zu 2003 rund **25 Prozentpunkte an Bedeutung verloren**.

Der Anteil der Bevölkerung, der durch Straßenlärm **belästigt** wird zwar entlang der Oberösterreichischen Autobahnen und Schnellstraßen abgenommen, **entlang der Landesstraßen aber zugenommen.**⁶⁶

Die Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung 2022⁶⁷

zeigen, dass der Anteil von Betroffenen von Straßenverkehrslärm im Ausmaß von **Lden > 55dB an Landesstraßen** (im Zeitraum 2017-2022) erheblich **zugenommen** hat.

STRASSENVERKEHR - VERGLEICH: 2017 - 2022



Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung 2022 | 17

Bei der Betrachtung einzelner Verkehrsmittel zeigt sich eine deutliche Verschiebung innerhalb des Verkehrslärms. Während Pkw weiterhin am häufigsten als störend empfunden werden (31,8 % der durch Verkehrslärm belasteten Personen), ist der Anteil der einspurigen Kraftfahrzeuge (Motorräder, Mopeds) stark angestiegen – von 15,4 % im Jahr 2015 auf 25,5 % im Jahr 2023. Diese Zunahme könnte teilweise auf eine geänderte Antwortkategorie im Fragebogen zurückzuführen sein.⁶⁸

Die tageszeitliche Verteilung zeigt, dass der Lärm durch Schwerverkehr, Pkw, Eisen- und Straßenbahnen nachts stärker wahrgenommen wird, während einspurige Kfz und Flugzeuge tagsüber als störender empfunden werden. **Etwa 21,3 % der durch Lärm beeinträchtigten Personen gaben an, nachts aufgrund des Geräuschpegels nicht bei geöffnetem Fenster schlafen zu können;** bei 9,7 % war der Verkehrslärm die Ursache dafür.⁶⁹ „15,2 % der Personen, die aufgrund des Verkehrslärms in der Nacht nicht das Fenster offen lassen konnten, fühlten sich in ihrem Wohlbefinden sehr stark gestört, 55,3 % waren davon eher stark beeinträchtigt. Allerdings war die Beeinträchtigung durch andere Lärmquellen noch stärker (20,1 % sehr stark und 52,1 % eher stark).“⁷⁰

⁶⁶ Vgl. Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 17; BMK/Umweltbundesamt, Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung 2022, 17 abrufbar unter https://sophienpark.at/images/pl_downloads/PL281/Laermkartierung_2022.pdf (abgerufen am 23.2.2026).

⁶⁷ BMK/Umweltbundesamt, Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung 2022, 17; Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 17.

⁶⁸ Vgl. Statistik Austria, Mikrozensus 2023, 52 f, Grafik 41.

⁶⁹ Vgl. Statistik Austria, Mikrozensus 2023, 53 f, Grafik 43.

⁷⁰ Vgl. Statistik Austria, Mikrozensus 2023, 54, Grafik 43.

Die Befragten bewerteten im Mikrozensus 2023 die Qualität verschiedener Umweltbereiche, wobei bei der Wasserqualität (Trinkwasser 96,6 %, Seen und Flüsse 95,3 %), der Verfügbarkeit hochwertiger Lebensmittel (93,4 %) und der Luftqualität (91,7 %) mit sehr gut oder eher gut eingeschätzt wurden. **Am schlechtesten wurde die Lärmsituation beurteilt – nur 68,5 % der Befragten stuften sie als „sehr gut“ oder „eher gut“ ein.**

„Stark beeinflusst wird die Beurteilung der allgemeinen Lärmsituation in Österreich durch die persönliche Betroffenheit der Befragten durch Lärm in ihrem Wohnbereich (Grafik 49). Personen, die nicht durch Lärm im Wohnbereich beeinträchtigt waren, beurteilten die Qualität der Lärmsituation in Österreich zu 89,0 % als sehr gut oder eher gut. Wurden Personen in ihrer Wohnung dagegen durch Lärm gestört, so sank die positive Beurteilung der allgemeinen Lärmsituation auf durchschnittlich 60,3 %.“ Personen, die sehr stark oder stark von Lärm im Wohnbereich betroffen waren, schätzten diesen Umweltqualitätsbereich nur mehr zu 26,0 % als sehr gut oder eher gut ein. Mit steigender persönlicher Beeinträchtigung durch Lärm im Wohnumfeld wurde die allgemeine Lärmsituation in Österreich also zunehmend schlechter bewertet.⁷¹

Bericht Umgebungslärm Österreich 2022 - Auswertung auf Gemeindeebene⁷²

Der Bericht wertet die **strategische Lärmkartierung 2022 gemeindeweise** aus (getrennt nach Autobahnen/Schnellstraßen vs übrige Hauptverkehrsstraßen) und dient als Basis für verpflichtende Aktionspläne. Dabei wird zwischen Straßenverkehrslärm im Ballungsraum Linz⁷³ und Straßenverkehrslärm außerhalb des Ballungsraums Linz⁷⁴ unterschieden.

Medizinische Bewertung vertretbarer Zusatzbelastung durch Straßenverkehr

Eine Erhöhung des Umgebungsgeräuschpegels um mehr als 3 dB stellt eine vollkommene Veränderung der Schallumgebung dar. Gemäß ÖAL-Richtlinie Nr 3 Bl 1 bedarf dies der Zustimmung bzw. individuellen Beurteilung durch einen Humanmediziner. Die Beurteilung erfolgt einzelfallbezogen, da Schallcharakteristik und Verkehrsspitzen eine wesentliche Rolle spielen (zB Motorradlärmstudie Tirol).⁷⁵

Gemäß **WHO, Environmental Noise Guidelines** (2018) [deutsche Fassung: **WHO, Leitlinien für Umgebungslärm** für die Europäische Region, 2018]⁷⁶ wurden die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm angepasst, wobei lediglich der Grenzwert tagsüber gesenkt wurde (Tag: 53 dB), der Grenzwert für die Nacht aber gleichblieb (Nacht: 45 dB). Dies ergibt sich daraus, dass

⁷¹ Vgl *Statistik Austria*, Mikrozensus 2023, 58 f, Grafik 49.

⁷² *BMK, Umgebungslärm Österreich 2022 – Auswertung auf Gemeindeebene* (2023)

⁷³ Vgl *BMK, Umgebungslärm Österreich 2022 – Auswertung auf Gemeindeebene*, 63 (Tabelle 21 und Tabelle 22).

⁷⁴ Vgl *BMK, Umgebungslärm Österreich 2022 – Auswertung auf Gemeindeebene*, 64 ff (Tabelle 23).

⁷⁵ *Nordmeyer*, Gutachten Human- und Umweltmedizin 16.

⁷⁶ *WHO, Environmental Noise Guidelines for the European Region* (2018), abrufbar unter <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053952> (abgerufen am 23.2.2026) [englisches Original; deutsche Fassung: *WHO, Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region - Zusammenfassung* (2018)].

die WHO ein erhöhtes Schutzniveau der Bevölkerung anstrebt, um gesundheitliche Auswirkungen von Verkehrslärm zu minimieren. Dies ergibt sich folgendermaßen:

Die WHO-Fachgruppe legte fest, dass **maximal 3 %** der Bevölkerung durch **Schlafstörungen** beeinträchtigt sein sollten und **maximal 10 %** „highly annoyed“ werden dürfen. Ein geringer Teil der Bevölkerung wird sich auch bei niedrigen Pegeln belästigt fühlen; ein vollständiges Eliminieren der Belästigung ist gesellschaftlich nicht realistisch. Als „**No Effect Level**“ für den **Nachtschlaf** wird **40 dB** angesehen – ab diesem Wert sollten nach menschlichem Ermessen keine Schlafstörungen auftreten.⁷⁷

Fazit

Insgesamt zeigt die Analyse, dass die Lärmbelastung durch den Verkehr zwar anteilig zurückgegangen ist, innerhalb des Verkehrssektors jedoch eine Verschiebung zu einspurigen Fahrzeugen und eine zunehmende Sensibilisierung gegenüber nächtlichem Verkehrslärm zu beobachten ist. Zwar hat der relative Anteil des Verkehrslärms an der Gesamtbelastung abgenommen, dennoch bleibt der Verkehrssektor – insbesondere der motorisierte Individualverkehr – ein zentraler Faktor der Lärmbelastung in der österreichischen Bevölkerung. Trotz rückläufigem Gesamtanteil bleibt der Verkehr eine wesentliche Ursache der Lärmbelastung, insbesondere im Zusammenhang mit der Lebensqualität in dicht besiedelten und touristisch frequentierten Regionen.

III. Rechtsgrundlagen

A. Überblick: Vorgaben und Grenzwerte

1. EU-rechtliche Vorgaben und Umsetzung in Österreich

Auf **EU-Ebene** verpflichtet die **EU-Umgebungslärm-RL 2002/49/EG**⁷⁸ die Mitgliedstaaten zur Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen, zur Lärminderung, zur regelmäßigen Überprüfung und zur Information der Öffentlichkeit (genauer dazu siehe sogleich).

Umsetzung in Österreich

Kompetenzrechtlich ist Lärmschutz und Lärmbekämpfung in Österreich kein eigener Kompetenztatbestand, sondern als Querschnittsmaterie anzusehen und wird nach dem Adhäsionsprinzip der jeweils einschlägigen Sachmaterie der Hauptsache zugeordnet und oftmals im Zusammenhang mit anderen Verwaltungsangelegenheiten geregelt.⁷⁹ Die Zuständigkeit,

⁷⁷ Nordmeyer, Gutachten Human- und Umweltmedizin 16.

⁷⁸ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Erklärung der Kommission im Vermittlungsausschuss zur Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI L 2002/189, 12.

⁷⁹ Kind, Lärmrecht: Rechtsgrundlagen zum österreichischen Lärmschutz (1999) 90.

Regelungen zum Schutz vor Lärm zu erlassen, liegt je nach Rechtsmaterie beim Bund oder bei den Ländern. Hinsichtlich des von Verkehrsanlagen ausgehenden Lärms liegt die Zuständigkeit für den Erlass von Schutzregelungen bei Bundesstraßen (sowie Eisenbahnen und Flughäfen) beim Bund (Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG), während für Landesstraßen die Länder zuständig sind.⁸⁰

Aufgrund dessen wurde die EU-Umgebungslärm-RL in Österreich nicht in einem einheitlichen Materiengesetz erlassen, sondern auf Bundes- und Landesebene (mit Einschränkung auf OÖ) wie folgt umgesetzt:⁸¹

- **Bundesebene** (für Bundesstraßen): Die zentrale Umsetzung der Richtlinie auf Bundesebene erfolgte im **Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG)**⁸². Dieses regelt die relevanten Lärmquellen, sieht Lärmkartierungen vor sowie Aktionspläne für Hauptverkehrsstraßen, Eisenbahnstrecken und Großflughäfen und Lärminderungsmaßnahmen.⁸³
 - Auf Basis dessen erging die **Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV)**⁸⁴, wodurch die Lärmindizes und die Bewertungsmethoden sowie die Schwellenwerte konkretisiert wurden.
- **Landesebene** (für Landesstraßen, Gemeindestraßen) **in OÖ**: Im Bereich der Landeszuständigkeit für Straßen in OÖ erfolgte die Umsetzung der RL im **Oö. Straßengesetz 1991**⁸⁵ in den **§§ 32a–32 f**, welche die RL für Landes- und Gemeindestraßen in OÖ übernimmt.
 - Auf Basis des § 32 f Oö. Straßengesetz 1991, der eine Verordnungsermächtigung enthält, wurde etwa die **Oö. Umgebungslärmschutzverordnung – Straßen**⁸⁶ erlassen. Diese Verordnung dient der konkreten Durchführung der EU-Umgebungslärm-RL im Bereich der Landes- und Gemeindestraßen. Die Oö. Umgebungslärmschutzverordnung – Straßen **verweist auf die Bundes-LärmV** und normiert, dass die Bundes-LärmV als Verordnung iSd § 32 f Oö. Straßengesetz 1991 insofern gilt, als dass die **Schwellenwerte** des § 8 Abs 2 Z 1 der Bundes-LärmV **auch für alle Landes- und Gemeindestraßen im Ballungsraum Linz gelten.**

⁸⁰ *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ 802 (812).

⁸¹ Vgl *Sachs*, Straßenlärm – Bemessung/rechtliche Vorgaben für Straßenlärm (2019), Diplomarbeit JKU Linz 24, abrufbar unter <https://epub.jku.at/obvulihs/download/pdf/4051526> (abgerufen am 23.2.2026).

⁸² Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG), BGBl I 2005/60.

⁸³ Vgl ErläutRV 857 BlgNR 22. GP 1.

⁸⁴ 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 2006/144, zuletzt geändert durch BGBl II 2023/294.

⁸⁵ Landesgesetz vom 24. Mai 1991 über die öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (Oö. Straßengesetz 1991), StF: LGBl 1991/84; **Umsetzung der Umgebungslärm-RL durch LGBl 2008/61.**

⁸⁶ Oö. Umgebungslärmschutzverordnung – Straßen, LGBl 2008/94.

Demnach gelten für den durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärm folgende Schwellenwerte: Lden: 60 dB und Lnight 50 dB.

- In anderen – nicht verkehrsbezogenen Bereichen – wurde die RL in Landes-Umweltschutzgesetzen wie dem **Oö Umweltschutzgesetz**⁸⁷ §§ 38a-38 f (industrielle Tätigkeiten) umgesetzt.

Immissionsschutz bei Planung, Bau und Betrieb von Straßen

- Strategische Ebene:

Die **Umgebungslärmschutz-Verordnungen** sind strategischer Natur und enthalten Vorgaben, ab welchem Lärmpegel Land oder Bund Lärmkartierung und Aktionspläne erstellen müssen (Definition von Schwellenwerten etc). Wenn auf Basis der Lärmkarten Schwellenwerte überschritten werden, müssen Aktionspläne erstellt werden, in denen sodann identifiziert wird, wo Handlungsbedarf besteht und wo Maßnahmen zu setzen sind.

- Konkrete projektbezogene Vorschriften:

Bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von konkreten Straßenbauprojekten für Bundes- und Landesstraßen gelten konkrete Immissionsgrenzwerte samt baulicher Maßnahmen, die durch Verordnungen (Bundesstraßen: **BStLärmIV**, Landesstraßen: **Oö. LStr-LärmIV**) festgelegt werden. Dabei handelt es sich um technische Schutzvorschriften, die bei konkreten Straßenbauprojekten zur Anwendung kommen und bestimmte Grenzwerte vorgeben und bauliche Maßnahmen bei Überschreitung (Schallschutzwände, Lärmschutzfenster etc) vorsehen. Diese sind nicht direkt Teil der Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL im engeren Sinn.

2. Überblick über gesetzliche Grundlagen und Empfehlungen (mit Grenzwerten)

- Die **BStLärmIV** ist eine Bundesverordnung und gilt für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von **Bundesstraßenvorhaben**, die nach § 4 Abs 1 oder § 4a BStG 1971 oder nach dem UVP-G 2000 genehmigungspflichtig sind.⁸⁸ Die BStLärmIV und das darin vorgesehene Grenzwertsystem hat der VfGH (hinsichtlich der § 6 Abs 1 bis 4 der BStLärmIV) als verfassungskonform bestätigt. Der **VfGH** wies den Antrag des BVwG auf Aufhebung der § 6 Abs 1 bis 4 BStLärmIV mit Erkenntnis vom 15.3.2017, V 162/2015 (Autobahn Lobau) ab.⁸⁹ Die BStLärmIV dient als rechtliches Vorbild für die Oö. LStr-LärmIV.

⁸⁷ Vgl Oberösterreichisches Umweltschutzgesetz, LGBl 2006/44.

⁸⁸ Vgl § 1 BStLärmIV; BGBl II 215/2014 idF II 11/2026.

⁸⁹ Vgl VfGH 15.3.2017, V 162/2015; *Ennöckl/Fitz*, Schnell und Aktuell, RdU 2017/35, 48; *Hörtenhuber/Dörnhöfer*, Entscheidungen des VfGH - März-Session 2017, ÖJZ 2017/131, 933; *Gratt/Hoislbauer/Strohmayr*, Das 1-dB-Kriterium bei Verkehrslärm, RdU-UT 2017/16, 42; *Bergthaler*, Über die Grenzen der Grenzwerte, RdU-UT 2017/15, 41; *Karahodžić/Trofaier-Leskovar*, Bundesstraße, Lärmimmissionsschutz, Umweltverträglichkeitsprüfung, Verordnungserlassung, Präjudizialität, Jus-Extra VfGH 2017/5516.

Auszug aus den §§ 5 – 9 BStLärmIV

§ 5 Beurteilungsmaßstab

Die Gesundheitsgefährdung und die unzumutbare Belästigung sind danach zu beurteilen, wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

§ 6 Grenzwerte

(1) Bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr ist der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse ausgehende, Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwertes gemäß Abs. 2 bei Nachbarn wie folgt begrenzt: Bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr ist der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse ausgehende, Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwertes gemäß Absatz 2, bei Nachbarn wie folgt begrenzt:

$$L_{den} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 45,0 \text{ dB}$$

(2) Für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{den} = 60,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 50,0 \text{ dB}$$

Immissionen aus dem Straßenverkehr gelten auch dann als zumutbar, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, irrelevant sind. Im Bereich von $60,0 \text{ dB} < L_{den} \leq 65,0 \text{ dB}$ sowie im Bereich von $50,0 \text{ dB} < L_{night} \leq 55,0 \text{ dB}$ sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.

(3) Für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{den} = 65,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 55,0 \text{ dB}$$

Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.

(4) Für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, gelten die Abs. 1 bis 3 nicht; für sie sind der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag und die Immissionsgrenzwerte im Einzelfall festzulegen. Für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, gelten die Absatz eins bis 3 nicht; für sie sind der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag und die Immissionsgrenzwerte im Einzelfall festzulegen.

(5) Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen, die vom Betrieb anderer Schallemissionen als der Straße ausgehen, sind zu berechnen und im Einzelfall zu beurteilen.

§ 7 Ermittlung und Beurteilung

(1) Die Lärmemissionen aus dem Straßenverkehr sind gemäß Punkt 4 (Ermittlung des Schalleistungspegels) der RVS 04.02.11 Berechnung von Schallemissionen und

Lärmschutz, Stand 1. November 2021, zu berechnen (Anlage 2). Zur Berechnung der Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr ist Punkt 5.2 (Berechnung der Schallausbreitung von Straßen-, Eisenbahn- und Industrie-/Gewerbequellen) der ÖAL-Richtlinie Nr. 28, Ausgabe: 2021-10-01, heranzuziehen (Anlage 1).

(2) Für die Beurteilung der durch den Betrieb des Bundesstraßenvorhabens bedingten Lärmimmissionen sind der Zustand zum Prognosezeitpunkt ohne das Vorhaben (Nullplanfall) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Vorhabensplanfall) heranzuziehen.

§ 8 Straßenseitige Maßnahmen

(1) Bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, ist der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des § 6 Abs. 4, vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen. Als straßenseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus. Bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, ist der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß Paragraph 6, erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des Paragraph 6, Absatz 4., vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen. Als straßenseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus.

(2) Abs. 1 gilt nicht für Objekte oder Objektteile, deren Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung unzulässig ist. Absatz eins, gilt nicht für Objekte oder Objektteile, deren Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung unzulässig ist.

§ 9 Objektseitige Maßnahmen

(1) Wenn bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 technisch nicht realisierbar oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind, ist in Ergänzung zu oder anstelle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Schutz für Räumlichkeiten mittels objektseitiger Maßnahmen zulässig. Wenn bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß Paragraph 6, technisch nicht realisierbar oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind, ist in Ergänzung zu oder anstelle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Schutz für Räumlichkeiten mittels objektseitiger Maßnahmen zulässig.

(2) Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4, bei vorhabensbedingten Lärmzunahmen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag für L_{night} gemäß § 6 Abs. 1 überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden ohne Austausch bestehender Fenster. Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß Paragraph 6, Absatz 4., bei vorhabensbedingten Lärmzunahmen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag für L_{night} gemäß Paragraph 6, Absatz eins, überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu

ergreifen, haben sie Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden ohne Austausch bestehender Fenster.

(3) Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4, bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für L_{den} gemäß § 6 Abs. 2 überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4, bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für L_{night} gemäß § 6 Abs. 2 überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern und den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß Paragraph 6, Absatz 4., bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für L_{den} gemäß Paragraph 6, Absatz 2, überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß Paragraph 6, Absatz 4., bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für L_{night} gemäß Paragraph 6, Absatz 2, überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern und den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren.

(4) Wird bei Nachbarn gemäß § 6 Abs. 4 der im Einzelfall festgelegte zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag oder einer der im Einzelfall festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf objektseitige Maßnahmen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Wird bei Nachbarn gemäß Paragraph 6, Absatz 4, der im Einzelfall festgelegte zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag oder einer der im Einzelfall festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf objektseitige Maßnahmen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren.

(5) Im Bereich von Zulaufstrecken im untergeordneten Straßennetz sowie im Fall des § 6 Abs. 5 ist es zulässig, den Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen sicherzustellen.

Immissionsgrenzwerte für den betriebsbedingten Schall (§ 6 Abs 1 bis 3 BStLärmIV)

Grenzwerte	L_{den}	L_{night}
höchst zulässiger Immissionsgrenzwert nach Immissionseintrag	55 dB	45 dB
Immissionsgrenzwert für unzumutbare Belästigung	60 dB	50 dB
Immissionsgrenzwert für Gesundheitsgefährdung	65dB	55 dB

Für **Landesstraßen in Oberösterreich, die UVP-pflichtig** sind, wurde (mit Wirkung vom 18. Jänner 2024) die Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (Oö. LStr-LärmIV, LGBl. Nr. 3/2024) erlassen. Die **Oö. LStr-LärmIV** ist verbindlich für UVP-pflichtige Landesstraßen und enthält klar definierte Grenzwerte. Sie gilt nur für Projekte, die nach dem UVP-G 2000 geprüft werden und ist im Wesentlichen an die BStLärmIV angelehnt und entspricht weitgehend den medizinischen Empfehlungen der *WHO*. Die Verordnung gleicht im Wesentlichen der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung.

Sonstige Empfehlungen und Richtwerte/Gesundheitliche Fachstandards

- *WHO, Leitlinien für Umgebungslärm 2018 („Environmental Noise Guidelines“)*⁹⁰: Die Leitlinien für Umgebungslärm der *WHO* sind nicht verbindliche medizinische Empfehlungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit, die aber als Orientierungswert in der Auslegung herangezogen werden. Die Leitlinien unterscheiden hinsichtlich des Umgebungslärms zwischen einzelnen Lärmquellen, wobei die Empfehlung für Straßenverkehrslärm in Wohngebieten folgende Grenzwerte empfiehlt:
 - Tag/Abend (Lden): 53 dB
 - Nachts (Lnight): 45 dB
- *WHO, Grenzwerte für einen vorbeugenden Gesundheitsschutz (Guidelines for community noise, 1999)*⁹¹ – mittlerweile bei der nächtlichen Lärmbelastung ersetzt durch die „Night Noise Guidelines“: Frühere Empfehlung war demnach folgender Grenzwert:
 - nachts, außen (Schlafraum): 45 dB(A)
 - nachts, innen (Schlafraum): 30 dB(A)
- *WHO, Grenzwerte für einen vorbeugenden Gesundheitsschutz (Night Noise Guidelines for Europe, 2009)*⁹²: In Bezug auf die Nachtlärmbelastung wurde der Pegel durch diese Empfehlung von 45 dB(A) auf 40 dB(A) gesenkt. Der Wert gilt als gesundheitlich begründeter Richtwert zum Schutz der Bevölkerung – insbesondere empfindlicher Gruppen wie Kindern, Älteren oder chronisch Kranken – vor negativen Folgen durch Nachtlärm. Diese Richtwerte werden in verschiedensten Richtlinien zur Definition von Zumutbarkeit und Gesundheitsstörung angewendet.⁹³

⁹⁰ Vgl. *WHO, Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018)*, abrufbar unter <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053952> (abgerufen am 23.2.2026) [englisches Original; deutsche Fassung: *WHO, Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region - Zusammenfassung (2018)*].

⁹¹ Vgl. *WHO, Guidelines for Community Noise (1999)*, abrufbar unter <https://www.who.int/publications/i/item/a68672> (abgerufen am 23.2.2026).

⁹² Vgl. *WHO, Night Noise Guidelines for Europe (2009)*.

⁹³ Vgl. *Oö. Umweltschutz, Messung und Bewertung von Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich (2025)*, abrufbar unter <https://www.ooe->

- nachts, außen (L_{night}): **40 dB(A)**
- nachts, innen: 30 dB(A)
- In Österreich gilt auf fachlicher Ebene zur Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich die **ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1**⁹⁴ die folgende Schwellenwerte als Übergang zur Gesundheitsgefährdung anführt:
 - Tag: 65 dB
 - Abend: 60 dB
 - Nacht: 55 dB

Bei Überschreitung der Grenzwerte kann das Projektvorhaben grundsätzlich nicht genehmigt werden oder es müssen Sanierungsmaßnahmen erfolgen.⁹⁵ Verwaltungsgerichte in Oberösterreich beziehen sich regelmäßig auf die ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1, insbesondere im Hinblick auf die Übergänge von Belästigung zu Gesundheitsgefährdung.

- **Raumordnung: ÖNORM S 5021 (2017)** „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und -ordnung“: sieht Planungsrichtwerte bzw Immissionsgrenzwerte für Gebietskategorien (nach Flächenwidmung bzw -nutzung) vor, jeweils für die Tag- und Nachtzeit.
- **RVS 04.02.11 Lärmschutz (Stand 1. November 2021)**: Richtlinie für die Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz. Für die Beurteilung von Straßenbauvorhaben ist die Vorbelastung durch bestehende Immissionen miteinzubeziehen und im Hinblick auf Gesundheit und Wohlbefinden darzustellen.⁹⁶

Konkurrenz

Stehen mehrere Regelwerke (wie ÖNORMEN, RVS, etc) zur Verfügung, so ist nach der ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1 hinsichtlich des Vorrangs der Normen wie folgt vorzugehen (Einordnungskriterien des VwGH):⁹⁷

- Wird in einem Gesetz oder Verordnung auf eine bestimmte Richtlinie verwiesen, ist nur diese anzuwenden.

umwelthanwaltschaft.at/Mediendateien/Messung_und_%20Bewertung_%20von_%20Laermstoeru.pdf (abgerufen am 23.2.2026).

⁹⁴ Vgl ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1 (2008).

⁹⁵ Oö. *Umwelthanwaltschaft*, Messung und Bewertung von Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich 11.

⁹⁶ § 7 Abs 1 BStLärmIV ordnet die Berechnung der Straßenverkehrsemissionen nach Punkt 4 der RVS 04.02.11 an.

⁹⁷ Vgl ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1 (2008) 5.

- Liegt keine gesetzliche Vorgabe vor, ist jene Richtlinie zu wählen, die nach ihren Prämissen und Beurteilungskriterien den anzuwendenden gesetzlichen Maßstäben entspricht und ausreichende Prognosesicherheit bietet.
- Mehrere gleichrangige Richtlinien können genutzt werden, sofern der Sachverständige eine problemadäquate Methode auswählt.⁹⁸

Aus rechtlicher Sicht besteht keine Verpflichtung zu einer Methode. Entscheidend ist, dass die gewählte Methode für die konkrete Fragestellung geeignet ist, wobei die Prognoseunsicherheit zu berücksichtigen ist sowie die Auswahl- und Verwertungskriterien hinsichtlich der Ergebnisse.⁹⁹

B. Vorgaben der EU-Umgebungslärm-RL (RL 2002/49/EG)

Die EU-Umgebungslärm-RL verfolgt das Ziel, schädliche Wirkungen von Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern und ein einheitliches Konzept zu schaffen (vgl Art 1). Kerninstrumente sind strategische Lärmkarten (Art 7) und darauf aufbauende Aktionspläne (Art 8). Erfasst wird Umgebungslärm im Freien mit Fokus auf die Betroffenheit von Menschen, insbesondere in bebauten Gebieten oder ruhigen Gebieten, in der Umgebung von Parks oder Schulen und Krankenhäusern (lärmempfindliche Gebiete); ausgenommen sind ua Innenraum-, Nachbarschafts- und Arbeitsplatzlärm (vgl Art 2 Abs 1–2, Art 3 lit a). Bewertet wird mit den Indizes L_{day}, L_{evening}, L_{night} und L_{den} auf Jahresbasis (Anhang I); die Bewertungsmethoden wurden unionseinheitlich durch die RL (EU) 2015/996 festgelegt (Anhang II).

Strategische Lärmkarten stellen die aktuelle bzw. prognostische Lärmsituation, mögliche Grenzwertüberschreitungen und Betroffenenzahlen dar und sind für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in Fünfjahreszyklen zu erstellen und zu überprüfen (Art 3 lit q–r, Art 7 Abs 2–5). Auf dieser Grundlage definieren **Aktionspläne Minderungsmaßnahmen** oder den Erhalt ruhiger Gebiete; sie enthalten u. a. Angaben zu nationalen Grenzwerten, bereits gesetzten und geplanten Maßnahmen sowie deren Evaluierung (Art. 1 Abs 1 lit c, Art 3 lit t, Art 8, Anhang V). Die RL setzt dabei bewusst einen strategischen Rahmen; konkrete Grenzwerte werden nicht unionsweit vorgegeben, sondern **von den Mitgliedstaaten festgelegt**.

Für Österreich bedeutet das: Je nach Rechtsmaterie und Ebene gelten unterschiedliche Immissionsgrenzwerte. Strategisch orientieren sich Bund und Länder an den Vorgaben zur Kartierung und Aktionsplanung (Bundes-LärmG/Bundes-LärmV bzw landesrechtliche Umsetzungen), während auf Projektebene technische Immissionsschutzverordnungen greifen (zB

⁹⁸ Vgl ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1 (2008) 5 mit Verweis auf VwGH 27.6.2003, 2002/04/0195.

⁹⁹ Vgl ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1 (2008) 5.

BStLärmIV für Bundesstraßen, Oö. LStr-LärmIV für Landesstraßen). Dadurch entsteht eine differenzierte Rechtslage: **Nicht-UVP-pflichtige Landesstraßen** können teils **niedrigeren Anforderungen** unterliegen als **UVP-pflichtige Landesstraßen in Oberösterreich**, für die projektbezogene Verordnungen strengere Grenz- und Maßnahmvorgaben vorsehen. Diese Differenz ist für die lärmschutzrechtliche Studie relevant, weil sie erklärt, warum identische Lärmexpositionen je nach Zuständigkeit und Verfahrensart unterschiedlich strengen Rechtsfolgen unterliegen.

Die aktuelle Umsetzung dieser Vorgaben im Straßenverkehrsbereich – insbesondere durch den Aktionsplan Autobahnen/Schnellstraßen 2024 und den OÖ Aktionsplan für Straßen außer A&S – wird im Kapitel III.C.3. Aktionsplan näher analysiert.

C. Überblick Rechtsgrundlagen in Österreich (Bundesebene & Land OÖ)

1. Rechtsgrundlagen – Überblick

a) Bund

(1) Strategische Ebene

- Bundes-LärmG
- Bundes-LärmV

(2) Konkrete Ebene

(a) Neubauvorhaben/Wesentliche Änderungen von Bundesstraßen

Rechtsgrundlage: **BStLärmIV**

Geltungsbereich: Bundesstraßenbauvorhaben, die zu genehmigen sind nach

- § 4 Abs 1 BStG 1971: Folgende Vorhaben sind erfasst:
 - Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte,
 - Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn,
 - Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen
(alles jeweils per Bescheid mit Festlegung der Straßenachse/Projektbeschreibung)
- § 4a BStG 1971: Folgende Vorhaben sind erfasst:
 - Änderungen eines gemäß § 4 Abs 1 genehmigten Vorhabens oder
 - Abweichungen von Nebenbestimmungen des § 4-Bescheids vor Verkehrsfreigabe, sofern dies zur Wahrung der in §§ 4 Abs. 1, 7 und 7a genannten Interessen/Rechte erforderlich ist.
- UVP-G 2000:

- Vorhaben von Bundesstraßen unterliegen einem eigenen Abschnitt im UVP-G (3. Abschnitt UVP für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken, §§ 23a ff), die nach § 23a Abs 1 einer UVP zu unterziehen sind:
 - **Neubau von Bundesstraßen** oder ihrer Teilabschnitte, (ausgenommen Anschlussstellen)
 - **Ausbau** einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen (mind 10 km Länge)
 - Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn von mind 10 km

§ 23a Abs 2 normiert Vorhaben, für die eine UVP im **vereinfachten Verfahren** durchzuführen ist: Neue, erweiterte Anschlussstellen, Teilprojekte und Ausbaumaßnahmen in gewissem Maß bzw bei Erwartung einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzwecks

(b) Bestehende Bundesstraßen

Rechtsgrundlage: Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)

b) Land OÖ

(1) Strategische Ebene

- Oö Straßengesetz 1991
- Oö Umgebungslärmschutzverordnung – Straßen

(2) Konkrete Ebene

(a) Neubauvorhaben von UVP-pflichtigen Landesstraßen

Rechtsgrundlage: **Oö. LStr-LärmIV**

Geltungsbereich: Straßenbauvorhaben des Landes samt Zulaufstrecke, die einer Genehmigungspflicht nach dem **UVP-G 2000** unterliegen, vgl § 1 Oö. LStr-LärmIV

UVP-pflichtig sind gem § 3 Abs 1 UVP-G 2000 alle Vorhaben, die in Anhang 1 des UVP-G 2000 angeführt sind, sowie deren wesentliche Änderung (vgl § 3 Abs 1 UVP-G 2000). In **Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000** sind Infrastrukturprojekte gelistet, darunter jene **Straßenbauvorhaben**, die **einer UVP-Pflicht unterliegen** und damit dem Anwendungsbereich der **Oö. LStr-LärmIV unterfallen**. Zur näheren Abgrenzung, welche Straßenbauvorhaben im Einzelnen UVP-pflichtig sind und welche nicht, wird auf die Ausführungen auf S 85 ff der Studie sowie die dortige Übersichtstabelle verwiesen.

Hinsichtlich der materiellen Genehmigungsvoraussetzungen normiert das UVP-G 2000, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen sind (vgl § 24 f Abs 1 Z 1 UVP-G 2000). Darüber hinaus wird vorausgesetzt, dass die verbleibende Immissionsbelastung zu

schützende Güter – namentlich Leben, Gesundheit von Menschen, Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn – weder gefährden noch zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn führen darf und möglichst gering zu halten ist (vgl § 17 Abs 3 iVm § 24 f Abs 1 Z 1 und 2 UVP-G).

(b) Neubauvorhaben von nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen (Genehmigung nach Oö. Straßengesetz 1991)

Rechtsgrundlage: **Oö. Straßengesetz 1991**: Herstellung und Erhaltung **sonstiger Landesstraßen**:

§ 14: „Bei der Herstellung von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, 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.“

„**Zumutbarkeit**“: Für das Kriterium der Zumutbarkeit werden in der Praxis die Grenzwerte (50/60 dB), die sich aus der OÖ RL Lärmschutz an *bestehenden* Landesstraßen aus 2008 ergeben, auch für den *Neubau* von nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen herangezogen

(c) Bestehende Landesstraßen

Rechtsgrundlage: **OÖ Richtlinie Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen, Juni 2008**

Geltungsbereich: **Bestehende** Landesstraßen iSd OÖ Richtlinie sind **alle** für den Verkehr freigegebenen Landesstraßen.¹⁰⁰ Damit sind sowohl bestehende UVP-Pflichtige, als auch nicht UVP-pflichtige Landesstraßen erfasst.

Überblick Rechtsquellen und maßgebliche Grenzwerte

Geplante Straßenbauvorhaben (sowie Änderungen) iSd § 4 Abs 1, § 4a BStG, UVP-G

Rechtsquelle	Anwendungsbereich	Grenzwerte (Tag/Nacht)
BStLärmIV	Bundesstraßenbauvorhaben (nach § 4,4a BStG/UVP-G genehmigungspflichtig)	differenziertes Grenzwertsystem mit Vorbelastungsbewertung § 6 Abs 1: Immissionseintrag Bei Immissionserhöhung ist der bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwerts iSd

¹⁰⁰ Vgl Land OÖ, Richtlinie - Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008) 2. Hier besteht etwa ein wesentlicher Unterschied zur niederösterreichischen Regelung, die nur für nicht UVP-pflichtige bestehende Landesstraßen gilt.

		<p>§ 6 Abs 2 wie folgt begrenzt: Lden: 55 dB und Lnight: 45 dB</p> <p>§ 6 Abs 2: Grenzwert unzumutbare Belästigung</p> <p>Gesamtimmissionen: Lden: 60 dB; Lnight: 50 dB</p> <p>Gesundheitsgefährdung</p> <p>Gesamtimmission: Lden: 65 dB; Lnight: 55 dB</p>
Oö. LStr-LärmIV	Landesstraßenbauvorhaben, (UVP-G genehmigungspflichtig)	Regime nach Vorbild der Bundesstraßen- Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV)
§ 14 Oö. Straßengesetz 1991	sonstige Landesstraßen und Gemeindestraßen (nicht UVP-pflichtig, Genehmigung nach Oö. Straßengesetz 1991)	<p>„zumutbar“ bis zu 60 dB (Tag)/ 50 dB (Nacht); keine Vorbelastungsberücksichtigung</p> <p>Nach der Rsp des OÖ LVwG¹⁰¹ wird hier für die Beurteilung die OÖ RL aus 2008 herangezogen; Diese gilt aber nach eigenen Angaben nur für bestehende Landesstraßen¹⁰²</p>

¹⁰¹ Vgl OÖ LVwG 8.7.2021 LVwG-151499, dazu näher S 55 der Studie.

¹⁰² Der lärmtechnische ASV im erstinstanzlichen Verfahren hielt dem Vorbringen der Oö. Umweltschutzbehörde, wonach Betroffene mit einem Schallimmissionspegel von über 55 dB (Tag) und 45 dB (Nacht) besonders ausgewiesen werden sollen, entgegen, dass dies aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sei, wobei auf die geltenden Grenzwerte der Immissionsbelastung von 60 dB (Tag) und 50 dB (Nacht) in diesem Zusammenhang verwiesen wurde (vgl OÖ LVwG 8.7.2021, LVwG-151499, 25). IdZ judiziert das LVwG in Gefolgschaft zu den Ausführungen des lärmtechnischen Sachverständigen wie folgt: „Was das neuerliche Vorbringen bezüglich Rechtswidrigkeit wegen Anwendung falscher Lärmgrenzwerte schließlich betrifft, so ist diesen Einwänden klar mit dem Gutachten des lärmtechnischen Amtssachverständigen anlässlich der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde zu begegnen, wo dieser dezidiert ausführt, dass zur Stellungnahme Prof. Dr. M, wonach die ÖNORM S 5021 tatsächlich heranzuziehen sei, auszuführen sei, dass nach dem Anwendungsbereich dieser Norm die schalltechnischen Grundlagen für den Standplatz und Flächenwidmung bei der örtlichen und überörtlichen Raumordnung und Raumplanung zur Vermeidung von Lärmbelästigungen Gegenstand sind, aber nicht jene für die Beurteilung von einzelnen Lärmstörungsfällen. Daher sei diese ÖNORM definitiv nicht anzuwenden. Sie gebe keine Beschreibung von zumutbaren oder unzumutbaren Emissionen oder Immissionen und enthalte keine relevanten Grenzwerte.“

Unter mehrfach schon erfolgter Begründung sei daher jedenfalls die Ende 2014 herausgegebene Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung eben anzuwenden und wäre, gleichwohl diese nur für Bundesstraßen verpflichtend gültig sei, aber dennoch heranzuziehen, da das Schutzziel bei Lärm von Bundesstraßen das gleiche wie bei Lärm von Landesstraßen, nämlich jenes des Schutzes von Personen, sei, weshalb aus fachlicher Sicht die Heranziehung als legitim auch anzuwenden sei.

<p>Richtlinie NÖ Lärmschutz an Landesstraßen (2019)</p>	<p>geplante und bestehende Landesstraßen (nicht UVP-pflichtig)</p>	<p>differenziertes Grenzwertsystem mit Vorbelastungsbewertung (4.1)</p> <p>lit a: Bei Immissionserhöhung ist der bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwerts iSd § 6 Abs 2 wie folgt begrenzt: Lden: 55 dB und Lnight: 45 dB</p> <p>lit b: Grenzwert unzumutbare Belästigung Gesamtimmissionen: Lden: 60 dB; Lnight: 50 dB</p> <p>lit c: Gesundheitsgefährdung Gesamtimmission: Lden: 65 dB; Lnight: 55 dB</p>
--	---	--

Sowohl die BStLärmIV, die Oö. LStr-LärmIV als auch die NÖ-Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ (2019) arbeiten mit einem differenzierten, gesundheitsorientierten Grenzsysteem und **berücksichtigen die Vorbelastung** – entsprechend dem Stand der Technik. Demgegenüber gelten für nicht UVP-pflichtige Landesstraßen in OÖ die Grenzwerte des § 14 Oö. Straßengesetz 1991: Dort wird **keine Vorbelastung** einbezogen und ein „Auffüllen“ bis zu fixen Schwellen ist zulässig – **mit der Folge eines niedrigeren Lärmschutzniveaus für die betroffenen Anrainern.**

In diesem Zusammenhang wird unmissverständlich festgehalten, dass es dem Amtssachverständigen auch obliegt, entsprechend zu begründen (was im vorliegenden Fall auch geschehen ist), warum er welche Normen heranzieht, was der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch entspricht.

Den Ausführungen des Amtssachverständigen kommt Antwortcharakter auf die immer wieder geäußerten Bedenken im Zusammenhang mit der Heranziehung der Normen zu. Es wurde konkret begründet, warum die Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ eben heranzuziehen ist.

Mit den gegenteiligen Ausführungen wurde die Glaubwürdigkeit des Gutachtens nicht erschüttert. Der innere Wahrheitswert des Gutachtens des beigezogenen Amtssachverständigen ist daher als letztlich erhöht bleibend zu betrachten und ist diesem damit zu folgen (hierzu auch VwGH 19.3.1992, 91/09/0007).“ vgl OÖ LVwG 8.7.2021 LVwG-151499, 47.

Lärmschutz an bestehenden Straßen

Rechtsquelle	Anwendungsbereich	Grenzwerte (Tag/Nacht)
Dienstanweisung Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (2022)	alle bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen & Schnellstraßen)	Tag/Abend: 60 dB Nacht: 50 dB
Richtlinie OÖ Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008)	alle bestehenden Landesstraßen ¹⁰³	Tag/Abend: 60 dB Nacht: 50 dB
Richtlinie NÖ Lärmschutz an Landesstraßen (2019)	geplante und bestehende Landesstraßen (nicht UVP-pflichtig)	Tag: 60 dB Nacht: 50 dB

2. Vergleich der Rechtsnormen auf Bundes- und Landesebene mit Grenzwerten

Tabelle: Lärmgrenzwerte für Nachbarn (betriebsbedingter Schall)

Rechtsquelle	Geltung	Grenzwerte (Tag/Nacht)	Schutzsystem (gestuft, Vorbelastung)	Kurzbewertung
BStLärmIV	Bundesverordnung Bundesstraßenbau- projekte Autobahnen, Schnellstraßen	55/45 db(A)	Gestuftes System (Belästigung/ Gesundheit) Vorbelastungs- berücksichtigung § 6 BStLärmIV	Rechtsverbindliche Grenzwerte; mit Korrektur für Vorbelastung nach VfGH verfassungskonform
Oö. LStr-LärmIV	Landesverordnung UVP-pflichtige Landesstraßenbau- vorhaben OÖ	55/45 db(A)	Gestuftes System analog zur BStLärmIV § 6 Oö. LStr-LärmIV	–

¹⁰³ Vgl. *Land OÖ*, Richtlinie - Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008) 2. Die Richtlinie in OÖ gilt für alle bestehenden Landesstraßen, die für den Verkehr freigegeben sind. Dies stellt einen Unterschied zur NÖ Richtlinie dar, die nur für bestehende, nicht UVP-pflichtige Landesstraßen gilt. Damit gelten in NÖ unterschiedliche Grenzwerte für bestehende Landesstraßen, in OÖ hingegen nicht!

§ 14 Oö. Straßengesetz 1991	Landesgesetz Herstellung sonstiger Landesstraßen	Keine fixen Werte	keine gesetzlichen Schutzstufen; Beurteilung im Ermessen nach „wirtschaftlich vertretbarem Aufwand“ & Zumutbarkeit	Keine verbindlichen Grenzwerte kein abgestuftes System; Entscheidung nach wirtschaftlicher Vertretbarkeit keine Gesundheitsprüfung Schutzlücke
Dienst-anweisung (Bund) Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen	Dienstanweisung ¹⁰⁴ Bestehende Bundesstraßen	60/50 dB(A)	Bei geringer Vorbelastung können sich die Grenzwerte um bis zu 5 dB verringern. ¹⁰⁵	–
RL (OÖ) Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008)	Richtlinie (interne Verwaltungsvorschrift) Bestehende Landesstraßen	60/50 dB(A)	keine Unterscheidung – pauschale „Zulässigkeit“ bis 60/50 dB	Medizinisch überholt und fachlich veraltet
RVS 04.02.11 (2021)	Richtlinie (interne Verwaltungsvorschrift) Stand der Technik Zur Ermittlung der Beurteilungspegel des Straßenverkehrs	Keine Grenzwerte	–	–
ÖAL RL Nr 3 BI 1 (2008)	Fachliche Beurteilungsgrundlage für Kriterien wie zB Gesundheitsgefährdung hinsichtlich der Methoden	Keine Grenzwerte	–	–
WHO-Leitlinien (2018)	Gesundheitsempfehlung (Soft Law, nicht verbindlich)	53 (Lden)/ 45 (Lnight)	Schwellwerte zur Gesundheitsgefährdung, nicht nur Belästigung	Medizinisch empfohlene Werte zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen (höchstes Schutzniveau)

¹⁰⁴ Rechtsgrundlage: § 7 Abs 2 BStG 2971, Fruchtgenussvertrag, 23.06./25.07.1997; „Diese Dienstanweisung regelt die vom BMK an die ASFINAG übertragenen Aufgaben zur Umsetzung des Bundes-Umgebungs-lärmschutzgesetzes für Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen).“

¹⁰⁵ BMLFUW (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 34.

3. Aktionsplan

Die EU-Umgebungslärm-RL 2002/49/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einer zweistufigen Vorgehensweise: strategische Lärmkartierung und darauf aufbauend Lärmaktionspläne, die insbesondere übermäßige Lärmbelastungen verringern und ruhige Gebiete vor zusätzlicher Belastung schützen sollen (Art 8, Anh. V–VI). In Österreich erfolgt die Umsetzung über das Bundes-LärmG und die Bundes-LärmV sowie ergänzende landesrechtliche Regelungen. Die Aktionspläne bestehen in Österreich aus mehreren Teil-Aktionsplänen für unterschiedliche Lärmquellen. Für den Straßenverkehr sind für diese Studie vor allem zwei aktuelle Teil-Aktionspläne relevant:

- **Aktionsplan Umgebungslärm 2024 – Autobahnen und Schnellstraßen (BMK/ASFINAG)**¹⁰⁶
- **Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2024 – Straßen außer A&S in Oberösterreich inkl. Ballungsraum Linz (Amt der OÖ Landesregierung)**¹⁰⁷

Die Pläne müssen bei wesentlichen Änderungen der Lärmsituation, mindestens aber alle fünf Jahre, überprüft und nötigenfalls überarbeitet werden.

a) Teil-Aktionsplan Autobahnen und Schnellstraßen 2024

Der bundesweite Aktionsplan für Autobahnen und Schnellstraßen umfasst das gesamte ASFINAG-Netz (rund 2.260 km) samt Rampen und Zubringern in einem Korridor von jeweils 2 km beidseits der Trasse. Grundlage sind die **strategischen Lärmkarten 2022**, die bereits nach dem aktualisierten europäischen Berechnungsverfahren (Anhang II RL 2002/49/EG idF RL (EU) 2021/1226) und den geänderten Vorgaben des Anhangs III (Bewertung gesundheitlicher Auswirkungen, RL (EU) 2020/367) erstellt wurden.

Für die Aktionsplanung gelten – im Einklang mit der Bundes-LärmV – Schwellenwerte von

- **L_{den} = 60 dB,**
- **L_{night} = 50 dB,**

die zugleich den maßgeblichen Grenzwerten der „Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) (2022)“ entsprechen.

Wesentliche inhaltliche Elemente des Aktionsplans

¹⁰⁶ BMK, Aktionsplan Umgebungslärm 2024 – Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen (2024), abrufbar unter https://www.laerminfo.at/dam/jcr:03917f2e-1ddd-475a-a803-bff93f44dd49/Aktionsplan_Umgebungslaerm_2024_AutobahnenSchnellstrassen.pdf (abgerufen am 23.2.2026).

¹⁰⁷ Amts der OÖ LReg, Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2024 – Straßen außer A&S in Oberösterreich inklusive Ballungsraums Linz (2024), abrufbar unter https://www.laerminfo.at/dam/jcr:4230854d-4f91-41c2-8ef5-9134e7e75c1f/Aktionsplan_Umgebungslaerm_2024_Strassen_Oberoesterreich.pdf (abgerufen am 23.2.2026).

- **Systematische Priorisierung:** Auf Basis der strategischen Lärmkarten werden sogenannte Lärmschutzabschnitte gebildet; für jeden Abschnitt wird – in Anlehnung an Anhang III der EU-Umgebungslärm-RL – u. a. die Zahl der „**stark belästigten**“ (**highly annoyed, HA**) Personen berechnet. Danach erfolgt eine Reihung der Abschnitte nach der Zahl der HA-Betroffenen. Aus dieser Prioritätenreihung wurden zunächst 14 hochprioritäre Lärmschutzabschnitte identifiziert, die bereits in das Bauprogramm der ASFINAG aufgenommen wurden.
- **Maßnahmenprogramm:** Vorgesehen sind insbesondere aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/-wälle, Einhausungen, lärmindernde Fahrbahndecken, Tempolimits bzw. deren Überwachung) sowie ergänzend passive Maßnahmen (Schallschutzfenster). Der Plan verweist ausdrücklich auf die überarbeitete Dienstanweisung 2022, welche zusätzliche Maßnahmen durch geänderte Wirtschaftlichkeitskriterien ermöglicht (z. B. Berücksichtigung lärmindernder Fahrbahndecken und Geschwindigkeitsbeschränkungen als aktive Maßnahmen).
- **Langfristige Strategie und Budgetierung:** Der Aktionsplan enthält eine langfristige Strategie zur weiteren Reduktion der Lärmbetroffenen an Bundesstraßen und sieht eine deutliche Aufstockung des jährlichen Lärmschutzbudgets im bestehenden Netz (von ca. 50 Mio. auf rund 100 Mio. EUR ab 2025) vor. Die Wirksamkeit des Plans soll in der nächsten Kartierungs- und Aktionsplanungsrunde (Lärmkarten 2027/2028) evaluiert werden.

Zwischenfazit

Im Bereich der Autobahnen und Schnellstraßen ist die EU-Umgebungslärm-RL damit **formell und weitgehend auch materiell** umgesetzt: Es existiert ein aktueller, auf den strategischen Lärmkarten 2022 beruhender Aktionsplan mit definierter Priorisierungsmethodik, konkretem Maßnahmenprogramm, Langfriststrategie und Evaluationsmechanismus. Defizite bestehen vor allem darin, dass

- die Schwellenwerte von 60/50 dB deutlich über den medizinisch empfohlenen WHO-Werten von 53/45 dB liegen,
- „ruhige Gebiete“ nicht eigenständig kartiert und geschützt werden, sondern nur mittelbar über das allgemeine Ziel der Lärminderung adressiert werden, und
- aus Aktionsplan und Dienstanweisung keine subjektiven Rechte abgeleitet werden können.

Diese Punkte korrespondieren mit den allgemeinen Kritikpunkten der Studie (fehlende Ausrichtung am WHO-Schutzniveau, begrenzte Rechtsschutzmöglichkeiten).

b) Teil-Aktionsplan „Straßen außer A&S in Oberösterreich inkl Ballungsraum Linz“ 2024

Ziel der Lärm-Aktionspläne ist es, gesundheitsschädlichen und unzumutbaren Umgebungslärm zu vermeiden und besonders schutzbedürftige Gebiete zu erhalten, basierend auf der EU-Umgebungslärm-RL und den nationalen Umsetzungen.¹⁰⁸

Der OÖ Teil-Aktionsplan betrifft **Landes- und Gemeindestraßen** im Bereich des Ballungsraums Linz sowie alle maßgeblichen Landesstraßen in Oberösterreich mit einer jährlichen Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio Kfz pro Jahr.¹⁰⁹

Als **Schwellenwerte** für die Aktionsplanung gelten: **L_{den} 60 dB, L_{night} 50 dB**

Kurze Darstellung der Inhalte des OÖ-Aktionsplans

Der Aktionsplan erklärt, alle Bereiche mit Schwellenwertüberschreitungen seien „grundsätzlich gleich zu bewerten“; spezifische „Gebiete mit besonderen Lärmproblemen“ werden bewusst nicht definiert. Es fehlt damit ein explizites Priorisierungssystem nach Schweregrad (zB. nach HA-Anteil wie im Bundes-Aktionsplan).

Bestehende und geplante Maßnahmen

Der Aktionsplan stellt im Wesentlichen die **Fortführung der bestehenden Lärmschutzpraxis** dar:

- seit Jahrzehnten Förderung von Schallschutzfenstern im Bereich von Gemeindestraßen (Stadt Linz) sowie landesweite Förderung von Schallschutzfenstern, -türen und Schalldämmlüftern nach der Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008);
- seit 2000 Errichtung von Lärmschutzwänden an Landesstraßen (über 51 km, rund 137.000 m²) mit Investitionen von über 21,5 Mio. EUR;
- städtebauliche und planungsrechtliche Maßnahmen (schalltechnische Vorgaben in Bebauungsplänen, Förderung aktiver und passiver Mobilität, ÖV-Ausbau).

Im Maßnahmenkapitel werden als zentrale zukünftige Maßnahmen im Wesentlichen **passive Schutzinstrumente** (Schallschutzfenster, -türen) genannt; aktive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen „nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel“ und im Rahmen der Richtlinie 2008.

Wirksamkeit/Evaluierung

Die Wirksamkeit des Aktionsplans soll über die nächste Runde der strategischen Lärmkartierung (bis 2027) dokumentiert werden; bei passivem Lärmschutz besteht der Plan selbst darauf, dass ein

¹⁰⁸ Siehe insbesondere Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz und Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung sowie in OÖ: Oö. Straßengesetz-Novelle 2008 und Oö. Umgebungslärmschutzverordnung.

¹⁰⁹ Anzumerken gilt, dass zur Vermeidung von Lücken teilweise auch Strecken mit geringerer Belastung einbezogen werden.

gesonderter Kataster für geförderte Objekte geführt werden müsse, da passiver Schutz in der Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL derzeit nicht abgebildet ist. Die voraussichtliche Reduktion der Lärmbelasteter wird nicht quantifiziert, sondern von der Anzahl der Förderfälle und den verfügbaren Budgets abhängig gemacht.

Zwischenfazit

Der OÖ Aktionsplan für Landesstraßen erfüllt die **formellen Anforderungen** der EU-Umgebungslärm-RL (Kartierung, Erstellung eines Aktionsplans, Öffentlichkeitsbeteiligung, Berichtspflichten). Materiell bleibt er jedoch deutlich hinter dem Schutzniveau zurück, das in dieser Studie – insbesondere nach Maßgabe der WHO-Leitlinien und der neuen Oö. LStr-LärmIV – als erforderlich angesehen wird.

Vereinbarkeit mit der EU-Umgebungslärm-RL und den Anforderungen dieser Studie

Aus Sicht der Studie ist zwischen **formeller** und **materieller** Umsetzung zu unterscheiden:

1. Formelle Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL

- Für Autobahnen/Schnellstraßen sowie für Landesstraßen bestehen aktuelle Aktionspläne auf Grundlage der Lärmkartierung 2022, die die Mindestinhalte der RL (Planungsgebiet, Betroffenenzahlen, Maßnahmen, Evaluierung, Öffentlichkeitsbeteiligung) erfüllen.
- Die Fünf-Jahres-Zyklen (Überarbeitung/Überprüfung mindestens alle fünf Jahre) werden eingehalten; der aktuelle Zyklus läuft bis 2024/2025.

Die **formellen Vorgaben** der EU-Umgebungslärm-RL sind daher im Bereich der oberösterreichischen Landesstraßen grundsätzlich erfüllt.

2. Materielle Umsetzung für Autobahnen und Schnellstraßen

- Der Bundes-Aktionsplan für Autobahnen/Schnellstraßen implementiert ein systematisches Priorisierungssystem auf Basis der Zahl der „stark Belästigten“ (HA) und sieht ein umfangreiches Maßnahmenpaket sowie eine deutliche Budgetaufstockung vor.
- Damit werden die RL-Vorgaben, gesundheitlich relevante Lärmbelastungen schrittweise zu verringern, jedenfalls **in Grundzügen** erfüllt, wenn auch auf einem Grenzwertniveau (60/50 dB), das aus medizinischer Sicht oberhalb des WHO-Schutzniveaus liegt.

3. Materielle Umsetzung für Landesstraßen – Defizite

Im Bereich der oberösterreichischen Landesstraßen besteht dagegen – gemessen an den Anforderungen der EU-Umgebungslärm-RL und dieser Studie – ein **Schutz- und Vollzugsdefizit**:

- **Schwellenwerte/Schutzniveau:** Der Aktionsplan knüpft ausschließlich an die Schwellenwerte von 60 dB (L_{den}) und 50 dB (L_{night}) an, ohne ein abgestuftes Grenzwertregime (z. B. Schwelle Gesundheitsgefährdung vs. unzumutbare Belästigung) oder eine Orientierung an den WHO-Richtwerten 53/45 dB vorzusehen. Dies steht im **Spannungsverhältnis zur medizinischen Evidenz** und zum in der Studie geforderten Schutzniveau.
- **Fehlende Berücksichtigung der Vorbelastung:** Die Aktionsplanung übernimmt die Logik der Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ 2008: Es findet **keine systematische Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastung** statt; selbst ehemals ruhige Gebiete können „bis zum Grenzwert aufgefüllt“ werden. Damit wird das in Art 8 RL 2002/49/EG verankerte Erfordernis, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, materiell nicht erfüllt.
- **Keine Priorisierung nach Gesundheitsrisiko:** Anders als im Bundes-Aktionsplan erfolgt keine Reihung nach der Zahl stark belastigter oder gesundheitlich besonders betroffener Personen; alle Schwellenwertüberschreitungen gelten „grundsätzlich gleich“. Damit fehlen klare prioritäre Programme für besonders belastete Abschnitte, obwohl die Betroffenenauswertungen für Landesstraßen in OÖ (außer A&S) z. T. erhebliche Belastungen (L_{den} > 55 dB, L_{night} > 45 dB) ausweisen.
- **Fokus auf passivem Lärmschutz:** Der Maßnahmenkatalog setzt überwiegend auf die Förderung von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Tempolimits, Verkehrsverlagerung) werden nur nach Maßgabe der Mittel und im Rahmen der Richtlinie 2008 vorgesehen, ohne verbindliche Zielgrößen oder ein Programm zur schrittweisen Reduktion der Belastung an der Quelle. Das steht im Spannungsverhältnis zu den RL-Vorgaben, wonach primär die Lärmbelastung an der Emissionsquelle zu reduzieren ist.
- **Keine systematische Strategie für ruhige Gebiete:** Der OÖ-Aktionsplan enthält keine eigenständige Identifikation und Sicherung ruhiger Gebiete. Damit bleibt der von der RL geforderte Bereich der „Ruhevorsorge“ unzureichend abgedeckt.
- **Fehlende quantifizierte Zielwerte und Evaluation:** Die voraussichtliche Reduktion der von Lärm belasteten Bevölkerung wird nicht quantifiziert; die Wirkung des Plans wird primär vom Zufall (Anzahl Förderansuchen) und vom Budget abhängig gemacht.

Dies genügt den in der Studie aus Art 8 EMRK, Art 37 GRC und den Staatszielbestimmungen abgeleiteten positiven Schutzpflichten nur eingeschränkt.

Ergebnis im Hinblick auf die Fragestellung der Studie

- **Für Autobahnen und Schnellstraßen** kann die Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL – trotz einzelner Kritikpunkte (WHO-Schutzniveau, subjektive Rechte) – als relativ weitgehend angesehen werden; die Anforderungen der Studie (strategische Kartierung, Priorisierung, Maßnahmen- und Langfriststrategie) sind hier im Kern erfüllt.
- **Für oberösterreichische Landesstraßen** ist die EU-Umgebungslärm-RL zwar formal umgesetzt, sie erreicht aber **materiell nicht das von medizinischer Seite¹¹⁰ geforderte Schutzniveau**, insbesondere:
 - kein an WHO-Richtwerten und aktueller medizinischer Evidenz orientiertes Grenzwert- und Schutzsystem,
 - keine Berücksichtigung der Vorbelastung und kein konsequenter Schutz ruhiger Gebiete,
 - keine Priorisierung nach Gesundheitsrisiko,
 - Übergewicht passiver Maßnahmen statt einer strukturierten Strategie zur Reduktion des Straßenverkehrslärms an der Quelle.

Vor diesem Hintergrund besteht – jedenfalls für den Bereich der nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen – ein **deutlicher Anpassungs- und Nachschärfungsbedarf** sowohl beim materiellen Schutzstandard (Grenzwerte, Maßnahmenmix) als auch bei der Ausgestaltung der Aktionsplanung im Sinne eines gesundheitsorientierten, prioritäten- und zielwertbasierten Systems.

Fazit

Die EU-Umgebungslärm-RL ist im Bereich der Landesstraßen in Oberösterreich zwar formal umgesetzt (Lärmkartierung, Aktionsplan 2024, Beteiligung, Berichterstattung), materiell bleibt der Aktionsplan jedoch deutlich hinter dem in dieser Studie geforderten Schutzniveau zurück. Der Aktionsplan 2024 schreibt hohe Schwellenwerten vor (60/50 dB), verzichtet auf eine Priorisierung nach Gesundheitsrisiko und setzt überwiegend auf passiven Schallschutz, anstatt einem Maßnahmenprogramm zur Reduktion des Lärms an der Quelle. Damit bleiben zentrale Anforderungen der RL – insbesondere die Verringerung hoher Belastungen und der Schutz ruhiger Gebiete – unzureichend erfüllt.

¹¹⁰ Nordmeyer, Human- und Umweltmedizinisches Gutachten.

D. BStLärmIV¹¹¹ (Neubau von Bundesstraßen)

1. Anwendungsbereich: Neubau von Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)

Die BStLärmIV gilt für **Bundesstraßenvorhaben**, die nach dem Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) oder nach dem UVP-G 2000 zu genehmigen sind (vgl § 1). Sie regelt **Grenzwerte** für betriebs- und baubedingte Schallimmissionen. Im Zuge dieser Studie wird insbesondere auf die betriebsbedingten Schallimmissionen eingegangen. § 3 regelt die Lärmindizes, wobei für den Betrieb L_{den} und L_{night} gelten. Maßgeblicher Immissionsort liegt auf der Fassade in Höhe des jeweiligen Geschosses (vgl § 4). § 5 regelt den Beurteilungsmaßstab: Bei der Beurteilung der Gesundheitsgefährdung und unzumutbaren Belästigung ist darauf abzustellen, wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

2. Systematik und Bedeutung des § 6 BStLärmIV

§ 6 lautet wie folgt:

Grenzwerte § 6.

(1) Bei **vorhabensbedingten Immissionserhöhungen** aus dem Straßenverkehr ist der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse ausgehende, Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwertes gemäß Abs. 2 bei Nachbarn wie folgt begrenzt:

$$L_{den} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 45,0 \text{ dB}$$

(2) Für die Beurteilung **unzumutbarer Belästigungen** von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{den} = 60,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 50,0 \text{ dB}$$

Immissionen aus dem Straßenverkehr gelten auch dann als zumutbar, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, irrelevant sind. Im Bereich von $60,0 \text{ dB} < L_{den} \leq 65,0 \text{ dB}$ sowie im Bereich von $50,0 \text{ dB} < L_{night} \leq 55,0 \text{ dB}$ sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.

(3) Für die Beurteilung der **Gesundheitsgefährdung** von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{den} = 65,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 55,0 \text{ dB}$$

Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die

¹¹¹ Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl II 2014/215.

Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.
[Hervorhebungen durch die Autorinnen]

§ 6 der BStLärmIV definiert ein mehrstufiges Bewertungs- bzw Schutzsystem für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm bei Neu- oder Ausbauvorhaben. **Ziel** der Regelung ist der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen durch Straßenverkehrslärm, unter **besonderer Berücksichtigung der Vorsorge in ruhigen Gebieten mit geringer Vorbelastung**.¹¹² Es werden Grenzwerte festgelegt, die bei betriebsbedingtem Schall aus Straßenlärm auf Bundesstraßen für die Beurteilung bei Nachbarn maßgeblich sind. Dabei wird sowohl der humanmedizinische Stand der Wissenschaft¹¹³ als auch die bestehende Vorbelastung (Nullplanfall) systematisch berücksichtigt. Es wird geregelt wie stark der Lärm durch ein neues oder geändertes Straßenprojekt zusätzlich ansteigen darf, abhängig davon, wie laut es an einem Ort bereits vorher ist (Vorbelastung/Nullplanfall). Ziel ist es, einerseits Gebiete mit niedriger Vorbelastung zu schützen, sodass in ruhigen Gebieten nicht in hohem Maß Lärm hinzukommt, auch wenn der Gesamtlärmpegel noch nicht gesundheitsgefährdend ist (Vorsorge, § 6 Abs 1).¹¹⁴ Andererseits sollen unzumutbare Belästigungen (§ 6 Abs 2) und Gesundheitsgefährdungen (§ 6 Abs 3) vermieden werden.

Methodik

§ 6 Abs 1: Der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag ist von der Vorbelastung abhängig

§ 6 Abs 2: Schutz vor Unzumutbarer Belästigung (Gesamtimmission); Schwelle: 60 dB/50 dB

§ 6 Abs 3: Schutz vor Gesundheitsgefährdung (Gesamtimmission); Schwelle: 65 dB/55 dB

Begriffe

Nullplanfall: Umgebungslärm ohne das Vorhaben.

Immissionseintrag: Der **zusätzliche** Lärmanteil, der allein durch die Bundesstraße dazukommt.

Gesamtimmission: Der **gesamte** Lärm am Ort (alle Quellen zusammen).

a) Abs 1 – Grenzwerte zur Vorsorge und dem Schutz von Gebieten mit geringer Vorbelastung

Bewertungsgröße gemäß § 6 Abs 1 ist der sog Nullplanfall, der den prognostizierten Ist-Zustand des Verkehrslärms im Beurteilungsgebiet ohne das Vorhaben beschreibt.¹¹⁵ Der zulässige Immissionseintrag aus dem geplanten Straßenverkehr wird so begrenzt, dass kein übermäßiger

¹¹² Vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

¹¹³ Nach den Erläuterungen wurde zur Festlegung der Grenzwerte ein humanmedizinisches Gutachten eingeholt, vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

¹¹⁴ Vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

¹¹⁵ Vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

Anstieg des Gesamtpegels eintritt. Festgelegt wird somit ein Grenzwert, wie hoch der vorhabensbedingte Immissionseintrag (Lärmanteil aus der neuen oder geänderten Straße) sein darf.

Diese Begrenzungen gelten so lange, bis durch das Vorhaben die Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 Abs 2 (unzumutbarer Belästigungen) erreicht werden. Werden diese Grenzwerte bereits im Nullplanfall (Ist-Zustand zum Prognosezeitpunkt ohne das Vorhaben) erreicht oder überschritten, gelangen die Bestimmungen des § 6 Abs. 2 zur Anwendung.¹¹⁶

Mit steigender Vorbelastung reduziert sich die zulässige vorhabensbedingte Immissionserhöhung: In sehr ruhigen Gebieten (zB 35 dB L_{night}) sind rechnerisch Erhöhungen von rund 10 dB zulässig, während bei Vorbelastungen um etwa 48 dB nur mehr 1–1,5 dB akzeptiert werden (vgl Tabelle 1 der ergänzenden Erläuterungen).

Wird der gemäß § 6 Abs 2 zulässige Immissionseintrag überschritten, sind Lärmschutzmaßnahmen nach §§ 8 und 9 BStLärmIV umzusetzen.

Die Grenzwerte und zulässigen Erhöhungen beruhen auf einem humanmedizinischen Gutachten und orientieren sich weitgehend an den Regelungen der Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV).

b) Abs 2 – Grenzwerte für unzumutbare Belästigung

In diesem Abschnitt werden die Grenzwerte für unzumutbare Belästigungen festgelegt. Diese beziehen sich auf die **Gesamtimmission** aus dem Straßenverkehr (bestehend aus Vorbelastung + Straßenverkehrslärm des neuen Vorhabens).

Grenzwerte:

$$L_{\text{den}} = 60 \text{ dB(A)}$$

$$L_{\text{night}} = 50 \text{ dB(A)}$$

Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen gelten gem § 6 BStLärmIV als **irrelevant**, wenn sie – bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall – im Bereich von $60,0 \text{ dB} < L_{\text{den}} \leq 65,0 \text{ dB}$ sowie im Bereich von $50,0 \text{ dB} < L_{\text{night}} \leq 55,0 \text{ dB}$ **1,0 dB** nicht überschreiten.¹¹⁷ Überschreitungen dieser Werte oder Erhöhungen von mehr als 1 dB verpflichten damit zur Umsetzung von **Lärmschutzmaßnahmen** nach §§ 8 und 9 BStLärmIV.

¹¹⁶ Vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

¹¹⁷ Vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

Pegeländerungen **bis 1 dB** werden als „**kaum wahrnehmbar**“¹¹⁸ und damit aus humanmedizinischer Sicht als akzeptabel angesehen.¹¹⁹ Überschreitet die vorhabensbedingte Immissionserhöhung 1,0 dB oder werden die Grenzwerte gem § 6 Abs 2 BStLärmIV überschritten, sind **Lärmschutzmaßnahmen** gemäß §§ 8 und 9 BStLärmIV umzusetzen.¹²⁰ Primär sind aktive, straßenseitige Maßnahmen zu ergreifen, wie etwa die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen oder die Ausbildung von Terrassierungen im Einschnitt (vgl § 8 BStLärmIV). Objektseitige Maßnahmen sind hingegen nur dann – ergänzend oder ersetzend – vorzusehen, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht realisierbar oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden sind. Diese können etwa in Form von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den Fassaden oder durch Austausch der bestehenden Fenster umgesetzt werden (vgl § 9 BstLärmIV). § 9 BStLärmIV regelt im Detail, welche Maßnahmen bei welcher Grenzwertüberschreitung zu setzen sind.¹²¹

Die Grenzwerte beruhen auf der humanmedizinischen Expertise und finden sich auch in der Bundes-Umgebungslärmverordnung¹²², in der Verordnung des BMVIT über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (LuLärmIV)¹²³, in der Dienstanzweisung – Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (Fassung Jänner 2011), in den Lärmschutzrichtlinien der Bundesländer und in der Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV).¹²⁴

c) Abs 3 – Gesundheitsgefährdung

In Abs 3 beziehen sich die Grenzwerte auf die **Gesamtmissionen** aus dem Straßenverkehr (einschließlich der Immissionen des neuen Vorhabens). In diesem Abschnitt lassen die Grenzwerte eine höhere Lärmbelastung zu als jene nach Abs 2.

Lden: 65,0 dB

Lnight: 55,0 dB

Werden diese Grenzwerte **überschritten**, hat ein Gutachter im Einzelfall über die Erhöhungen des Straßenlärms durch das neue Vorhaben **zu entscheiden**. Diese Einzelfallentscheidung muss nach dem **Stand der Wissenschaft** in der Humanmedizin erfolgen.¹²⁵ Die Grenzwerte beruhen auf einer humanmedizinischen Expertise.

¹¹⁸ Vgl *BMLFUW* (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm 24.

¹¹⁹ Vgl dazu VfGH 15.3.2017, V 162/2015, 13.

¹²⁰ Ergänzende Erläuterungen zu den Bestimmungen in § 6 Abs 1 bis 3 der BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 1.

¹²¹ Vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 4 f.

¹²² Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV, BGBl II 2006/144.

¹²³ Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung – LuLärmIV), BGBl II 2012/364.

¹²⁴ Vgl Erläut BstLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

¹²⁵ Vgl Erläut BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

„Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.“¹²⁶ Liegt demnach bereits eine hohe Vorbelastung vor, darf keine große Lärmsteigerung durch das Projekt hinzukommen. In bereits stark belasteten Gebieten darf der Verkehrslärm **nicht mehr spürbar steigen**, da jede zusätzliche Belastung das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen erhöht (zB Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Risiken).

Bedeutung der Vorbelastung

Durch § 6 wird die Vorbelastung, also der bereits bestehende Lärmpegel in einem bestimmten Gebiet (zB Wohngebiet) berücksichtigt, der bereits besteht, bevor ein neues Straßenbauvorhaben hinzukommt. Wird ein neues bzw auszubauendes Straßenbauvorhaben geplant, ist der zusätzliche Lärm durch das Vorkommen auf die bestehende Vorbelastung aufzuschlagen. Damit kann beurteilt werden, ob der Gesamtlärmpegel (Vorbelastung + neues Vorhaben) innerhalb der Grenzwerte liegt, oder Schwellenwerte überschreitet. Je höher die Vorbelastung bereits ist, desto geringer darf die Erhöhung der Lärmimmissionen sein.

Werden Grenzwerte überschritten, sind Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsreduktion) zu prüfen.

Im Rahmen des § 6 erfolgt eine Differenzierung: Für ruhigere Gebieten gibt es eine Begrenzung des Lärmeintrags durch das Vorhaben selbst (§ 6 Abs 1 BStLärmIV). Für bereits stärker belastete Gebiete wird in Abs 2 und Abs 3 eine höhere Belästigungsschwelle festgelegt.

Die **folgenden Tabellen** (aus den ergänzenden Erläuterungen zur BStLärmIV) zeigen, wie hoch der zusätzliche Lärm durch das Projekt nach § 6 Abs 1 sein darf – und zwar abhängig davon, wie laut es ohne das Vorhaben wäre (Nullplanfall). Außerdem führen sie beispielhaft an, welche Gesamtlärmbelastung aus dem Straßenverkehr nach § 6 Abs 2 noch zumutbar ist. Werden diese Vorgaben überschritten, sind Lärmschutzmaßnahmen nach §§ 8 und 9 BStLärmIV umzusetzen: Entweder weil der zulässige zusätzliche Lärmeintrag nach § 6 Abs 1 überschritten wird, oder weil die Grenzwerte nach § 6 Abs 2 überschritten werden und die Immissionserhöhungen durch das Vorhaben gegenüber dem Nullplanfall (bereits vorherrschende Immissionen) nicht irrelevant sind (irrelevant ist eine Erhöhung um mehr als 1,0 dB erst oberhalb von 60,0 dB bis 65,0 dB L(den) bzw oberhalb von 50,0 dB bis zu 55 dB Lnight).¹²⁷

Gleiches gilt bei Überschreitungen der Grenzwerte nach § 6 Abs 3 hinsichtlich der Gesundheitsgefährdung. Hier ist die als zulässig bzw irrelevant geltende projektbedingte Erhöhung jedoch kein fester 1,0-dB-Wert, sondern wird im Einzelfall festgelegt und kann auch darunter liegen.

¹²⁶ Vgl § 6 Abs 3 BStLärmIV.

¹²⁷ Erläut BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 3.

Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB sind ohne die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen keinesfalls zulässig.¹²⁸

	Nullplanfall L_{night} [dB]	Zulässiger Immissionseintrag aus dem Verkehr auf der Bundesstraßentrasse [dB]	Gesamtmission L_{night} [dB]	Immissions- erhöhung [dB]	Zulässige Immissionserhöhung ohne Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen [dB]
Abschnitt 1 (§ 6 Abs. 1)	35,0	45,0	45,4	10,4	
	36,0	45,0	45,5	9,5	
	37,0	45,0	45,6	8,6	
	38,0	45,0	45,8	7,8	
	39,0	45,0	46,0	7,0	
	40,0	45,0	46,2	6,2	
	41,0	45,0	46,5	5,5	
	42,0	45,0	46,8	4,8	
	43,0	45,0	47,1	4,1	
	44,0	45,0	47,5	3,5	
	45,0	45,0	48,0	3,0	
	46,0	45,0	48,5	2,5	
	47,0	45,0	49,1	2,1	
	48,0	45,0	49,8	1,8	
48,4	45,0	50,0	1,6		
Abschnitt 2 (§ 6 Abs. 2)	48,5		50,0		1,5
	48,6		50,0		1,4
	48,7		50,0		1,3
	48,8		50,0		1,2
	48,9		50,0		1,1
	49,0		50,0		1,0
	50,0		51,0		1,0
	51,0		52,0		1,0
	52,0		53,0		1,0
	53,0		54,0		1,0
54,0	55,0	1,0			
Abschnitt 3 (§ 6 Abs. 3)	55,0		> 55,0 dB	Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen sind im Einzelfall zu beurteilen	≤ 1,0
	56,0				
	57,0				
	58,0				
	59,0				
	60,0				
	61,0				
	62,0				
	63,0				
	64,0				
65,0					

Tabelle 1 (vgl. Ergänzende Erläuterungen¹²⁹): Zulässiger vorhabensbedingter Immissionseintrag gem. § 6 Abs. 1, zumutbare Gesamtmissionen gem. § 6 Abs. 2 und zulässige Immissionserhöhungen im Sinne von § 6 Abs. 2 und 3 anhand von Pegelbeispielen für den Nachtlärmindex

¹²⁸ Ergänzende Erläut § 6 Abs 1 bis 3 BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 2.

¹²⁹ Ergänzende Erläut § 6 Abs 1 bis 3 BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 1.

	Nullplanfall L_{den} [dB]	Zulässiger Immissionseintrag aus dem Verkehr auf der Bundesstraßentrasse [dB]	Gesamtmission L_{den} [dB]	Immissions- erhöhung [dB]	Zulässige Immissionserhöhung ohne Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen [dB]
Abschnitt 1 (§ 6 Abs. 1)	45,0	55,0	55,4	10,4	
	46,0	55,0	55,5	9,5	
	47,0	55,0	55,6	8,6	
	48,0	55,0	55,8	7,8	
	49,0	55,0	56,0	7,0	
	50,0	55,0	56,2	6,2	
	51,0	55,0	56,5	5,5	
	52,0	55,0	56,8	4,8	
	53,0	55,0	57,1	4,1	
	54,0	55,0	57,5	3,5	
	55,0	55,0	58,0	3,0	
	56,0	55,0	58,5	2,5	
	57,0	55,0	59,1	2,1	
	58,0	55,0	59,8	1,8	
58,4	55,0	60,0	1,6		
Abschnitt 2 (§ 6 Abs. 2)	58,5		60,0		1,5
	58,6		60,0		1,4
	58,7		60,0		1,3
	58,8		60,0		1,2
	58,9		60,0		1,1
	59,0		60,0		1,0
	60,0		61,0		1,0
	61,0		62,0		1,0
	62,0		63,0		1,0
	63,0		64,0		1,0
	64,0		65,0		1,0
Abschnitt 3 (§ 6 Abs. 3)	65,0		> 65,0 dB	Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen sind im Einzelfall zu beurteilen	≤ 1,0
	66,0				
	67,0				
	68,0				
	69,0				
	70,0				
	71,0				
	72,0				
	73,0				
	74,0				
75,0					

Tabelle 2 (vgl. Ergänzende Erläuterungen¹³⁰): Zulässiger vorhabensbedingter Immissionseintrag gem. § 6 Abs. 1, zumutbare Gesamtmissionen gem. § 6 Abs. 2 und zulässige Immissionserhöhungen im Sinne von § 6 Abs. 2 und 3 anhand von Pegelbeispielen für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex

§ 6 Abs 4 und 5 regelt Sonderfälle: Abs 4 regelt die Beurteilung für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe: Hier wird die kürzere Expositionszeit berücksichtigt, sodass gegebenenfalls abweichende Grenzwerte gelten. Abs 5 betrifft indirekte Lärmerhöhungen durch Wegfall von Abschirmungen (zB

¹³⁰ Ergänzende Erläut § 6 Abs 1 bis 3 BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 2.

Schiene oder Industrieanlagen). Solche Effekte müssen technisch berechnet und medizinisch bewertet werden.

d) Zwischenfazit

Die Tabellen zu § 6 BStLärmIV zeigen, dass der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag vom Nullplanfall (Vorbelastung) abhängt:

- In gering vorbelasteten Gebieten (zB 35 dB L_{night} bzw 45 dB L_{den}) darf der Immissionseintrag so hoch sein, dass eine Gesamtimmission von 45 dB (Nacht) bzw 55 dB (L_{den}) erreicht wird. Daraus ergeben sich rechnerisch Erhöhungen von rund 10 dB.
- Mit steigender Vorbelastung nimmt die zulässige Immissionserhöhung kontinuierlich ab. Im Bereich von etwa 45-49 dB L_{night} bzw 55-59 dB L_{den} reduziert sie sich stufenweise auf 1 dB.
- Ab einer Gesamtbelastung von mehr als 55 dB L_{night} bzw mehr als 65 dB L_{den} (§ 6 Abs 3) sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen im Einzelfall zu beurteilen. Erhöhungen von mehr als 1,0 dB sind jedenfalls unzulässig; auch geringere Erhöhungen können unzulässig sein.

§ 6 BStLärmIV stellt somit ein vorbelastungsabhängiges System dar, das die zulässige Zusatzbelastung direkt an die bestehende Immissionssituation knüpft.

§ 6 BStLärmIV stellt ein wissenschaftlich fundiertes, abgestuftes Bewertungssystem dar, das den Bestandsschutz, die medizinische Belastungsgrenze und das Vorsorgeprinzip vereint. Die Kombination aus Vorbelastungsanalyse, medizinisch begründeten Schwellenwerten und der 1-dB-Regel ermöglicht eine präzise, nachvollziehbare Entscheidung über notwendige Lärmschutzmaßnahmen bei Straßenbauvorhaben.

Je lauter es vorher war, desto kleiner darf die zusätzliche Lärmzunahme durch das Projekt sein.

Bei einer bestehenden Belastung um die Grenzwerte (50 dB nachts, 60 dB tags) darf die Zunahme höchstens 1 dB betragen. Mehr als +1 dB ist *immer unzulässig*, wenn keine Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

e) Berücksichtigung des Stands der Technik

Nach § 7 (Ermittlung und Beurteilung) sind (beim Betrieb) die Lärmemissionen und -immissionen nach dem **für den Straßenverkehr einschlägigen Stand der Technik** zu berechnen, wobei bei der Ermittlung der Emissionen Punkt 4.1 (Maßgebende Verkehrsstärken) der **RVS 04.02.11** Lärmschutz und Punkt 5.1 (Emissionsschallpegel) **der RVS 04.02.11** Lärmschutz anzuwenden sind.

(2) Für die Beurteilung der durch den Betrieb des Bundesstraßenvorhabens bedingten Lärmimmissionen sind der Nullplanfall und der Vorhabensplanfall heranzuziehen.

f) Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen (iSd §§ 8 und 9 BStLärmIV) müssen gesetzt werden, wenn

- der zulässige Immissionseintrag (§ 6 Abs. 1) überschritten wird, oder
- der Gesamtgrenzwert (§ 6 Abs 2) überschritten wird und die Erhöhung > 1 dB ist, oder
- bei hoher Vorbelastung (§ 6 Abs 3) jede Erhöhung > 1 dB festgestellt wird.

Die §§ 8 und 9 BStLärmIV sehen Lärmschutzmaßnahmen vor. Dabei ist zwischen **straßenseitigen** (§ 8) und **objektseitigen** (§ 9) Maßnahmen zu unterscheiden.

§ 8 Abs 1 S 1: „Bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, ist der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des § 6 Abs. 4, vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen.“

Primär sind **straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen** wie Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und Kombinationen daraus zu ergreifen.¹³¹

Erst wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrags und der Grenzwerte in § 6 technisch nicht realisierbar oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind¹³², sollen ergänzend oder anstatt der aktiven Lärmschutzmaßnahmen **objektseitige Maßnahmen am Gebäude** zum Schutz der Räumlichkeiten ergriffen werden.¹³³ So etwa durch den Einbau von Schallschutzfenstern, -türen oder Schalldämmlüftern.

§ 9 regelt den Einsatz objektseitiger Maßnahmen, wenn straßenseitige Lösungen technisch nicht realisierbar oder nur mit unverhältnismäßigem wirtschaftlichem Aufwand umsetzbar sind. In solchen Fällen kann der Schutz der Räume durch Maßnahmen direkt am Gebäude erfolgen, etwa durch den Einbau von Schallschutzfenstern, -türen oder Schalldämmlüftern.

Wird der zulässige Grenzwert für den zulässigen Schalleintrag L_{night} überschritten sind **Schalldämmlüfter**¹³⁴ einzubauen, um eine ausreichende Luftqualität bei geschlossenem Fenster sicherzustellen.¹³⁵ Bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes L_{den} gem § 6 Abs 2 sind **Schallschutzfenster bzw -türen** in den Aufenthaltsräumen einzubauen und wenn auch der

¹³¹ Der Vorrang straßenseitiger Lärmschutzmaßnahmen gilt nicht für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe iSd § 6 Abs 4, da sich diese überwiegend innerhalb von Gebäuden aufhalten, Erläut BStLärmIV, BGBl II 2014/21,5 4.

¹³² In den Materialien finden sich Gründe für die Ersatzmaßnahmen, so etwa bei Platzmangel oder Zwangspunkten in innerstädtischen Gebieten, Verkehrserschließung oder dem Schutz des Ortsbildes, lockerer Bebauung oder aufgrund ungünstiger topografischer Einschränkungen, vgl Erläut BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 4.

¹³³ Vgl §§ 8 Abs 1 und 9 Abs 1 BStLärmIV.

¹³⁴ Diese Lüfter ermöglichen in der Nacht einen Luftaustausch bei geschlossenem Fenster, vgl Erläut BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 4.

¹³⁵ Vgl § 9 Abs 2 sowie Erläut BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 4.

Immissionsgrenzwert für L_{night} gemäß § 6 Abs 2 überschritten wird, ist zusätzlich zum Einbau von Schallschutzfenstern bzw -türen der Einbau von Schalldämmlüftern erforderlich.

Auch Arbeitnehmer benachbarter Betriebe haben Anspruch auf objektseitige Maßnahmen, wenn die im Einzelfall festgelegten zulässigen Immissionswerte überschritten werden und straßenseitige Maßnahmen nicht durchführbar sind.

Entlang von Zulaufstrecken oder im untergeordneten Straßennetz, wo straßenseitige Maßnahmen aufgrund technischer Gegebenheiten oder rechtlicher Rahmenbedingungen oft nicht realisierbar sind, wird der Lärmschutz ausschließlich über objektseitige Maßnahmen sichergestellt. Damit wird gewährleistet, dass Anrainer auch in hochbelasteten Bereichen, insbesondere während der Nacht, einen ausreichenden Schutz vor Lärm erhalten und ein erholsamer Schlaf möglich ist.

3. Rsp zu § 6 BStLärmIV

VfGH 15.3.2017, V 162/2015¹³⁶

In der E (Lobau-Autobahn) hatte sich der VfGH – aufgrund einer vom BVwG beantragten Verordnungsprüfung – mit der Gesetzmäßigkeit der BStLärmIV (insbesondere des § 6 Abs 1 bis 4) zu befassen und diese bestätigt, wobei er sich dabei intensiv mit § 6 BStLärmIV (Grenzwerte zulässiger Lärmbelastung) auseinandergesetzt hat.

Der VfGH hält fest, dass die in der Verordnung festgelegten **Lärmgrenzwerte zulässig** sind und **Mindeststandards** darstellen und auf **ausreichenden Erhebungen** (humanmedizinische und schalltechnische Gutachten) beruhen. Der VfGH betont, dass sich die Sachverständigen „*bei der Erstattung des humanmedizinischen Gutachtens bzw. ihrer ergänzenden Stellungnahme mit den (auch in den im hg. Verfahren abgegebenen Äußerungen meist übereinstimmend zitierten) einschlägigen internationalen Empfehlungen und der bestehenden Literatur hinreichend auseinandergesetzt und kommen nachvollziehbar zu dem Schluss, dass die nunmehr in § 6 BStLärmIV enthaltenen Grenzwerte auch im internationalen Vergleich eine Entsprechung finden.*“ (vgl Pkt 2.3.6) Ob und welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, ist erst im jeweiligen Genehmigungs- bzw UVP-Verfahren zu prüfen. Der VfGH betont, dass sich die Gutachter mit internationalen Empfehlungen und wissenschaftlicher Literatur auseinandersetzen. Dem Argument des BVwG, dass in einzelnen Studien niedrigere Grenzwerte (55 dB Tag und 45 dB Nacht) empfohlen werden, entgegnet der VfGH damit, dass dies die Verordnung noch nicht rechtswidrig mache unter Hinweis auf den Gestaltungsspielraum des Ordnungsgebers hinsichtlich der Abwägung zwischen Anrainerschutz, Gesundheitsschutz und Verkehrserfordernissen. Der Gerichtshof stellt weiter fest, dass das Irrelevanzkriterium von 1 dB zulässig ist, da ein solcher

¹³⁶ VfGH 15.3.2017, V 162/2015.

Anstieg aus medizinischer Sicht in Bereichen ohne Gesundheitsgefährdung hinnehmbar ist. Eine Einzelfallbeurteilung sei zudem ohnedies zwingend vorzunehmen, wenn die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten werde (§ 6 Abs 3 und 4), wobei bei der Beurteilung notwendiger Schutzmaßnahmen auf die Art der betroffenen Errichtung (Gewerbebetrieb, Schule, Krankenhaus) Bedacht zu nehmen ist (insb § 6 Abs 4).

Der VfGH betont, dass die **Grenzwerte regelmäßig überprüft** werden müssen und eine **Anpassung** erforderlich werde, wenn sich die tatsächlichen Verhältnisse wesentlich ändern (Pkt 2.5).¹³⁷ **Damit betont der VfGH die Bedeutung der wissenschaftlichen und empirischen Grundlagen der BStLärmIV.**¹³⁸

Ableitungen für das OÖ Landesrecht aus der VfGH-Entscheidung (V 162/2015-50 vom 15.3.2017)

Aus der Entscheidung des VfGH ergibt sich, dass der Verordnungsgeber (bei der Festlegung von Grenzwerten) **ausreichend Erhebungen** – insbesondere humanmedizinische und schalltechnische Gutachten – als Grundlage heranzuziehen hat (vgl Pkt 2.3, 2.3.4, 2.3.6). Er betont, dass es sich um ein Regelungsfeld handelt, in dem das Gesetz **nur Ziele vorgibt** (Schutz vor Gefährdung und Belästigung), weshalb die **Ermittlung der wissenschaftlichen Grundlagen** „besonders ausschlaggebende Bedeutung“ hat (Pkt 2.3). Beruht die Festlegung von Lärmgrenzwerten demnach auf Grundlage **humanmedizinischer und schalltechnischer Expertise** (wie hier), so spricht dies für die Gesetzmäßigkeit dieser Akte. Zudem betont der VfGH, „*dass die humanmedizinische Beurteilung der festgelegten Grenzwerte einer **regelmäßigen Überprüfung** zu unterziehen ist und die Höchstwerte **nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft** erforderlichenfalls eine **Anpassung** erfahren müssen*“ (Pkt 2.5).

Der VfGH erkennt die BStLärmIV deshalb als rechtmäßig an, **weil**:

- **humanmedizinische und schalltechnische Gutachten** eingeholt wurden (Pkt 2.3.6),
- die Gutachter nach einer hinreichenden **Auseinandersetzung mit internationalen Empfehlungen** und der **bestehenden Literatur** nachvollziehbar darlegten, dass die **Grenzwerte im internationalen Vergleich eine Entsprechung finden** (Pkt 2.3.6),
- eine **stufenweise Grenzwertsystem** mit **Mindeststandards** und Einzelfallprüfung bei potenzieller Gesundheitsgefährdung besteht (Pkt 2.3.7, 2.3.8),
- die humanmedizinische Beurteilung der festgelegten Grenzwerte **regelmäßig zu überprüfen ist und die Höchstwerte bei geänderten tatsächlichen Verhältnissen nach**

¹³⁷ Vgl dazu VfGH 15.3.2017, V 162/2015, 34 mit Verweis auf VfSlg 19.805/2013.

¹³⁸ Vgl *Bergthaler* in Ennöckl/Raschauer/Wessely, Handbuch Umweltrecht³ 802 (825) mit Verweis auf *Grattl/Hoislbauer/Strohmayer*, RdU – U&T 2017/16, 42 f.

dem jeweiligen Stand der Wissenschaft anzupassen sind (Pkt 2.5);
andernfalls kann eine nichtangepasste Verordnung rechtswidrig werden.

Diese Argumentation ist **nicht auf einen gewissen Kompetenzbereich oder ein bestimmtes Gebiet oder einen Straßentyp bezogen**, sondern betrifft die **verfassungsrechtlichen Anforderungen an jeden Lärmschutz-Regelungsvollzug**, sofern das jeweilige Gesetz nur Schutz-Ziele vorgibt und die konkrete Ausgestaltung dem Verordnungsgeber überlassen bleibt.

Für den Bereich der Landesstraßen in Oberösterreich ist zunächst festzuhalten, dass für UVP-pflichtige Landesstraßenbauvorhaben die Oö LStr-LärmIV Anwendung findet, welche der BStLärmIV nachgebildet ist und daher ein vergleichbares Schutzniveau mit verbindlichen Grenzwerten gewährleistet.

Anders stellt sich jedoch die Rechtslage bei **nach dem Oö. Straßengesetz 1991 zu genehmigenden Landesstraßenbauvorhaben** dar, bei denen regelmäßig auf die Richtlinie „*Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen*“ zurückgegriffen wird. Die Richtlinie sieht zwar fixe Grenzwerte von 50 dB nachts und 60 dB am Tag/Abend vor, bei deren Überschreitung Maßnahmen (insbesondere Förderung von Lärmschutzfenstern) vorzusehen sind. Die Richtlinie weist allerdings kein normiertes Grenzwertregime – iS eines **abgestuften Schutzsystems (unter Berücksichtigung der unzumutbaren Belastung und Gesundheitsgefährdung)**, kein System zur Berücksichtigung der Vorbelastung des betroffenen Gebiets (Auffüllen bis zum Grenzwert möglich, selbst wenn das Gebiet zuvor besonders ruhig war) auf, keine Einzelfallprüfung bei möglicher Gesundheitsgefährdung und insbesondere keine derartige aktuelle wissenschaftliche Grundlage oder eine Verpflichtung zur laufenden wissenschaftlichen Anpassung.

Damit fehlt der Richtlinie jene normative und auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Grundlage, die der VfGH als verfassungsrechtlich notwendige Voraussetzung für die Festlegung von Immissionsschutzstandards fordert. Wenn – wie der VfGH ausführt – sowohl die gesundheitliche Relevanz von Lärmimmissionen als auch die Abwägung zwischen Gesundheitsschutz, Nachbarschutz und Verkehrsinteressen nur auf Basis nachvollziehbarer, empirisch fundierter und regelmäßig überprüfter Sachgrundlagen erfolgen darf, genügt die Anwendung einer statischen, älteren und verwaltungsinternen Empfehlung diesen Anforderungen nicht.

Aus der VfGH-Judikatur ist daher abzuleiten, dass **auch für nach dem Oö. Straßengesetz 1991 genehmigte Landesstraßenbauvorhaben ein aktualisiertes, normativ verbindliches und wissenschaftlich gestütztes Grenzwertregime** einzuführen ist, das dem **Schutzniveau der BStLärmIV bzw der Oö. LStr-LärmIV** entspricht. Nur ein solches abgestuftes, medizinisch begründetes System gewährleistet, dass der Schutz der Bevölkerung vor **Gesundheitsgefährdung**

und unzumutbarer Lärmbelastung verfassungskonform, rechtsstaatlich nachvollziehbar und **gesundheitsspolitisch verantwortungsvoll** erfolgt.

Zwar bestehen – wie vom VfGH (VfGH 13.12.2007, V87/06, vgl VfSlg 18.322/2007) festgehalten – unterschiedliche Auffassungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm. Auch dass WHO-Richtwerten keinen normativen Charakter haben, steht fest. Allerdings lässt sich folgender Umkehrschluss ableiten, da man davon ausgehen darf, dass das Höchstgericht seine Entscheidungen wohlwogen und tragfähig in Bezug auf getroffene Argumente und Feststellungen trifft. Höchstgerichtliche Urteile dürfen nicht als bloße Erzählungen zum „Seitenfüllen“ angesehen werden oder gar als Einzelfallbeurteilungen, die Ursachen einer Erledigung zuführen und im nächsten Fall eine gänzlich andere Argumentation wählen; vielmehr geben sie Aufschluss über die Meinung des Höchstgerichts. Wenn die BStLärmIV – aus Sicht des Höchstgerichts – nur deshalb verfassungskonform ist, weil sie auf **wissenschaftlich fundierten Gutachten, einem abgestuften Schutzsystem und Einzelfallprüfungen** beruht, kann eine **statische, unverbindliche Richtlinie ohne solche Grundlagen** – wie in OÖ für Landesstraßen üblich – diesen Anforderungen nicht genügen.

E. Landesebene

Landesstraßen - Lärmschutz bei bestehenden und neu geplanten Landesstraßen

In Oberösterreich wird der Lärmschutz bei bestehenden sowie neu geplanten Landesstraßen durch wie folgt geregelt:

Bei der Planung **neuer** Landesstraßen, die (gem UVP-G 200) **einer UVP unterliegen**, gilt seit dem 18. Jänner 2024 die Oberösterreichische Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (**Oö. LStr-LärmIV**). Diese VO legt Grenzwerte für betriebsbedingte Schallimmissionen fest, die den Werten der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung entsprechen. Die Grenzwerte betragen dabei für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{den}) 55 dB und für den Nachtlärmindex (L_{night}) 45 dB (vgl § 6 Abs 1 Oö. LStr-LärmIV).

Für Landesstraßen, die **nicht der UVP-Pflicht** unterliegen, gilt das Oö. Straßengesetz 1991. Dieses sieht aber keine Grenzwerte vor sondern nur das Kriterium der Zumutbarkeit. In der Praxis (so etwa vom OÖ LVwG) werden die Immissionsgrenzwerte gemäß der **OÖ Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen"** aus 2008 angewendet. Diese sehen Grenzwerte von 60 dB (L_{den}) und 50 dB (L_{night}) vor. Bei Überschreitung der Grenzwerte sind Maßnahmen vorzusehen (Förderung

Lärmschutzfenster).¹³⁹ Dabei findet keine Berücksichtigung der Vorbelastung der örtlichen Umgebungslärsituation statt.

Für sämtliche bestehende Landesstraßen gilt auch die **OÖ Richtlinie "Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen"** aus 2008.

F. Oö. LStr-LärmIV

Die Verordnung gilt für Vorhaben im Bereich der Straßen- bzw Verkehrsplanung, **die einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegen**. Der Anwendungsbereich umfasst sowohl die Betriebsphase (Verkehrslärm) als auch die Bauphase (Baulärm) eines Straßenprojekts.

Ziel und Gegenstand dieser Verordnung ist die Festlegung einer rechtsverbindlichen Grundlage zur Beurteilung von Lärmimmissionen während der Bau- und Betriebsphase von Landesstraßenvorhaben des Landes Oberösterreich, die einer **Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht unterliegen**. Inhaltlich orientiert sich diese Verordnung im Wesentlichen an der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung.

Grenzwerte bei betriebsbedingtem Schall (vgl § 6 Oö. LStr-LärmIV)

Kategorie	L _{den}	L _{night}
Zulässiger Immissionseintrag (§ 6 Abs 1)	55 dB	45 dB
Grenzwerte für unzumutbare Belästigung (§ 6 Abs 2)	60 dB	50 dB
Grenzwerte für Gesundheitsgefährdung (§ 6 Abs 3)	65 dB	55 dB

G. Zum Oö. Straßengesetz 1991

1. Geltungsbereich, Grundsätze

Das Oö. Straßengesetz 1991 regelt die **Verwaltung** von öffentlichen (Landes- und Gemeinde-)straßen, ausgenommen Bundesstraßen (vgl § 1 Abs 1 Oö. Straßengesetz 1991). „Bestehen auf

¹³⁹ Oö. *Umweltanwaltschaft*, Grenzwerte für Lärmimmissionen von Oö. Landesstraßen aus umweltmedizinischer Sicht (Beitrag vom 3.4.2025) abrufbar unter <https://www.ooe-umweltanwaltschaft.at/1497.htm> (abgerufen am 23.2.2026).

Grund einer Vereinbarung oder einer behördlichen Entscheidung besondere, von diesem Landesgesetz abweichende Verpflichtungen zur Herstellung oder Erhaltung einer öffentlichen Straße oder von Teilen davon, so bleiben diese Verpflichtungen weiter bestehen.“ (vgl § 1 Abs 2 Oö. Straßengesetz 1991)

Erfasst sind im gegenständlichen Kontext daher jene Landesstraßen, die nicht einer UVP-Genehmigungspflicht nach dem UVP-G 2000 unterliegen (siehe oben).

§ 12 Oö. Straßengesetz 1991 definiert die **Straßenverwaltung** und damit den Geltungsbereich des Gesetzes näher. Die Straßenverwaltung umfasst die **Herstellung** und **Erhaltung** der obliegenden Verkehrsflächen.

§ 13 Abs 1 – 3 Oö. Straßengesetz 1991 normiert **Grundsätze** für die Herstellung und Erhaltung der Straßen und nennt **Schutzgüter**, auf die die Straßenverwaltung besonders Bedacht zu nehmen hat und die gegeneinander **abzuwägen** sind (Abwägungsgebot/Gesamtabwägung vgl Abs 3). Darunter fallen das Verkehrsbedürfnis, die **Wirtschaftlichkeit** der Bauausführung, die Sicherheit der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen, die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers, **Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße**, bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Erhaltung von Kunst und Naturdenkmälern, die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern und die barrierefreie Gestaltung.

2. Schutz der Nachbarn

§ 14 Oö Straßengesetz 1991 lautet:

§ 14 Schutz der Nachbarn

*(1) Bei der **Herstellung** von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, 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. (Anm: LGBl.Nr. 82/1997)*

*(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**. (Anm: LGBl.Nr. 82/1997)*

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

(5) Die beim Bau einer öffentlichen Straße von Grundstücken der Straßenverwaltung ausgehenden Einwirkungen können von den Nachbarn nicht untersagt werden. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung eines benachbarten Grundstückes wesentlich beeinträchtigt, so hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen die Straßenverwaltung nur dann, wenn Organe der Straßenverwaltung an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft. Anspruch auf Schadenersatz besteht aber jedenfalls bei Sachschäden an Bauwerken und bei nicht bloß vorübergehender oder unerheblicher Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung von Quell- oder Grundwasser.

[Hervorhebungen durch die Autorinnen]

Nach § 14 Oö. Straßengesetz 1991 sind beim Neubau von Straßen die Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr **so weit herabsetzen**, wie es **mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand** möglich ist. Dies gilt nicht, wenn die Beeinträchtigung (wegen Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes) **zumutbar** ist. Damit hängt die **Zumutbarkeit** der Lärmbeeinträchtigung von der Nutzung des benachbarten Geländes ab.

Begriff der Zumutbarkeit der Lärmbeeinträchtigung

Im Oö. Straßengesetz 1991 sind damit keine fixen dB-Grenzwerte für die zulässige Lärmbelastung von Anrainern normiert. Wesentliches Kriterium ist damit die **Zumutbarkeit**, wobei fraglich ist, wie dieser **Begriff auszulegen ist**:

Nach der Oö. Umweltanwaltschaft werden hierbei stets die Grenzwerte der BStLärmIV bzw Oö. LStr-LärmIV für die „unzumutbare Belästigung“ herangezogen (Lnight: 50 dB und Lden: 60 dB). Abgestellt wird aber nur auf das zumutbare Maß der Lärmbeeinträchtigung und damit die starren Grenzwerte 50/60 dB, ohne dass das gestufte Schutzsystem iSd BStLärmIV bzw Oö. LStr-LärmIV hinsichtlich der Berücksichtigung der Vorbelastung und der Gesundheitsgefährdung mitberücksichtigt wird. Dieselben Grenzwerte finden sich auch in der Richtlinie des Landes OÖ „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (Juni 2008), die in der Rsp des Oö. LVwG¹⁴⁰ für die Beurteilung der Zumutbarkeit herangezogen wird.

Der **Umgebungslärm-Aktionsplan 2024** (OÖ) nennt 60 dB (Lden)/50 dB (Lnight) als **Schwellenwerte** der Aktionsplanung; Fachunterlagen und Behörden-Infos (ASFINAG/Dienstanweisungen) verwenden dieselben Pegel als **Maßstab**.¹⁴¹

In den **Materialien**¹⁴² findet sich hierzu folgendes:

„Die Bestimmungen über den Nachbarschutz sind den §§ 7 a und 24 Abs. 5 BStG 1971 nachgebildet. Die Straßenverwaltung wird verpflichtet (Abs. 1), bereits bei der Planung auf die voraussichtlichen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Straßenverkehr

¹⁴⁰ Vgl OÖ LVwG 8.7.2021, LVwG-151499/26/RK/FE; LVwG-151523/13/RK/FE; LVwG-151524/13/RK/FE.

¹⁴¹ Amt der OÖ LReg, Umgebungslärm-Aktionsplan (2024) Straßen außer A&S in Oberösterreich inklusive Ballungsraum Linz 7.

¹⁴² Vgl AB 453/1991 BlgOöLT 23. GP 5 zu § 14 Oö Straßengesetz 1991.

*vorsorglich in der Weise Bedacht zu nehmen, daß die Beeinträchtigungen (Immissionen) entweder möglichst gering gehalten oder durch geeignete Maßnahmen abgeschirmt werden (Abs. 2). Unter Beeinträchtigungen im hier maßgeblichen Sinn ist in erster Linie wohl der **Straßenlärm** zu verstehen, doch fallen sicherlich auch Beeinträchtigungen durch Staub, Spritzwasser oder Streumaterial und die Blendwirkung durch Scheinwerfer unter diesen Begriff. Im Abs. 3 wird klargestellt, daß die Abs. 1 und 2 zunächst nur eine Verpflichtung der Straßenverwaltung festlegen, deren Einhaltung die Behörde im Verfahren nach den §§ 31 und 32 zu gewährleisten hat. Subjektiv-öffentliche Rechte werden durch Abs. 1 und Abs. 2 für die Nachbarn, also für alle Grundeigentümer, die Beeinträchtigungen durch die Straße zu erwarten haben, grundsätzlich nicht begründet. Nur den Eigentümern der innerhalb eines bestimmten Bereiches neben der Straße liegenden Grundstücke (§ 31 Abs. 3 Z. 3) sollen auf Grund der Bestimmungen des Nachbarschutzes subjektiv-öffentliche Rechte zukommen, die sie auch als Partei im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren durchsetzen können.“*

Die Verwaltungspraxis stützt sich (teils) auf die OÖ **Richtlinie aus 2008**; die OÖ Umweltschutzbehörde kritisiert dies, weil Vorbelastungen fehlen. Die LVwG-Entscheidung zeigt aber, dass in der Praxis 60/50 dB als **Zumutbarkeitsmaß** herangezogen wird.

Erkenntnis des LVwG OÖ vom 8.7.2021, LVwG-151499/26/RK/FE – 151518/3¹⁴³

Im Erkenntnis des LVwG OÖ vom 8.7.2021 hinsichtlich der straßenrechtlichen Bewilligung des Abschnitts 3 einer Umfahrung (ca 2,6 km) wurde die Notwendigkeit der Durchführung einer UVP mangels ausreichender Längen des Straßenprojekts verneint. In weiterer Folge wurde zur **Lärmbewertung** die **OÖ Richtlinie** „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2018) herangezogen, deren **Immissionsgrenzwerte** (L_{den} 60 dB, L_{night} 50 dB) den Maßstab bilden.

Im Verfahren brachte die **Oö. Umweltschutzbehörde** im Kern vor, dass sich die Behörde bei der Lärmbeurteilung auf eine veraltete OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“, (2008) stützte, die nicht mehr dem Stand der Technik entspreche; bei der Lärmbeurteilung zeitgemäß wäre eine Bewertung mit angepassten Maßstäben (ua Berücksichtigung der Vorbelastung [kein „Auffüllen“ bis hin zu den Grenzwerte 50 dB nachts und 60 dB am Tag in ruhigen Gebieten], Ausweisung von Betroffenen schon ab 55 dB L_{den} bzw 45 dB L_{night} , Erstellung von Differenz-Lärmkarten) sowie der Vorrang aktiver Maßnahmen. Außerdem wurde die ÖNORM S 5021 als Beurteilungsmaßstab ins Treffen geführt. Die Oö. Umweltschutzbehörde verwies auf die Heranziehung einer aktuelleren RL, wie etwa in NÖ die RL „Lärmschutz an Landesstraßen“ aus 2019.

¹⁴³ Vgl. OÖ LVwG 8.7.2021, LVwG-151499/26/RK/FE; LVwG-151523/13/RK/FE; LVwG-151524/13/RK/FE.

Das **LVwG OÖ** ist dem nicht gefolgt: Mangels gesetzlicher dB-Grenzen sei es **fachlich legitim**, die **OÖ-Richtlinie 2008** heranzuziehen; deren **Zumutbarkeitsgrenzen** decken sich mit der **BStLärmIV (60 dB Lden/50 dB Lnight** für *unzumutbare Belästigung*, **65/55 dB** für *Gesundheitsgefährdung*). Diese Werte **seien daher ein geeigneter Immissionsmaßstab**; zusätzliche Markierungen schon ab **55/45** seien **fachlich nicht erforderlich**. Eine **Pflicht**, Grenzwerte wegen leiser Ausgangslage **abzusenken**, bestehe **nicht**.

Der Argumentation der Oö. Umweltschutzbehörde, wonach eine Erhöhung der Lärmimmissionen von unter 40 dB (Nacht) bzw unter 50 dB (Tag) auf die Grenzwerte von 50 dB (Nacht) bzw 60 dB (Tag) jedenfalls unzumutbar sei, hält das Gericht entgegen, dass dieser Hinweis allein nicht genüge: Da es sich bei „Erheblichkeit“ und „Unzumutbarkeit“ um Rechtsbegriffe handle, bedürfe deren Bejahung einer substantiierten fachlichen Begründung. Überdies begeben sich die Umweltschutzbehörde damit in das Gebiet von Rechtsbegriffen und kritisieren indirekt den medizinischen Amtssachverständigen, indem sie geltend mache, dessen Gutachten sei „zu ergänzen“. Die **ÖNORM S 5021** sei **nicht anwendbar**, weil sie die (über)örtliche Raumordnung/Flächenwidmung betreffe und keine Einzelfall-Immissionsgrenzen definiere. Bei der Maßnahmenwahl verweist das Gericht auf das wirtschaftliche Kriterium der OÖ-Richtlinie: aktive Maßnahmen seien grundsätzlich vorrangig, aber nur bis etwa dem Dreifachen der Kosten gleich wirksamer passiver Maßnahmen geboten; lärmarme Beläge werden wegen höherer Kosten, kürzerer Lebensdauer und nachlassender Wirkung nicht verlangt (freiwillige lärmoptimierte Ausführung bleibt möglich). Insgesamt hält das Gericht die **amtlichen lärm- und medizinischen Gutachten** für schlüssig und bestätigt die **60/50 dB Schwelle** als **Zumutbarkeitsmaßstab** für die Beurteilung nach § 14 Oö Straßengesetz 1991.

Schlussfolgerung

Damit lässt das Gericht in seiner Beurteilung außer Acht, dass die Heranziehung der alten OÖ RL zu Schutzdefiziten und einer Gefährdung der Schutzgüter führt (siehe medizinisches Gutachten) und in weiterer Folge zu einer Ungleichbehandlung (dazu sogleich, Gleichheitssatz).

Die §§ 13, 14 Oö. Straßengesetz 1991 verlangen eine „möglichst schonende“ Herstellung und die Herabsetzung von Beeinträchtigungen. Diese Vorgaben können durch die starren Grenzwerte 50/60 dB nicht erfüllt werden. Es fehlt eine Gesamtabwägung (§ 13 Abs 1–3 Oö. Straßengesetz 1991), die Berücksichtigung der Vorbelastung und das Ziel, „möglichst zu schonen“. Wie im human- und umweltmedizinischen Gutachten deutlich wird, können bereits weit unter den Werten von 60/50 dB relevante Störungen auftreten (zB gestörte Kommunikation ab etwa 50 dB am Tag; „highly annoyed“ bereits ab Lden 53 dB). Dadurch wird eine Lärmbelastung rasch „zumutbar“, obwohl sie medizinisch bereits mit erhöhten Risiken einhergeht (Belästigung, kardiovaskuläre Effekte, Schlafstörungen).¹⁴⁴

¹⁴⁴ Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 11 – 14 sowie WHO, Leitlinien Umgebungslärm (2018) 5.

Auch ist die Berücksichtigung der Vorbelastung und die Erhöhung der Immissionen medizinisch relevant: Das human- und umweltmedizinische Gutachten verlangt ausdrücklich, Vorzustand, Änderung und Endzustand zu erheben; schon eine Erhöhung um mehr als 3 dB gilt als „vollkommene Veränderung der Schallumgebung“ und bedarf einer humanmedizinischen Beurteilung.¹⁴⁵ Zudem sind – wie bereits zuvor festgestellt – für die Beurteilung der Schallimmissionen nicht nur die gemessenen Lärmpegel, **sondern auch Veränderungen der bestehenden Lärmsituation** maßgeblich.¹⁴⁶ Wenn ruhige Gebiete ohne Vorbelastungsprüfung bis 60/50 dB „aufgefüllt“ werden, verschlechtert sich die Wohn- und Erholungssituation strukturell; Außen- und Aufenthaltsbereiche bleiben trotz „Zumutbarkeit“ spürbar beeinträchtigt.¹⁴⁷

Zudem wird die Nacht als besonders sensibler Zeitraum unzureichend geschützt. Medizinisch wird für Wohngebiete außen ein Zielwert von 45 dB (bei gekipptem Fenster etwa 30 dB innen) empfohlen, Schallspitzen ab 42 dB außen stören den Schlaf. Eine „Auffüllung“ bis 50 dB Night akzeptiert daher systematisch einen Anteil gestörten Schlafs (3 % der Bevölkerung), obwohl Schlafstörungen weitreichende Gesundheitsfolgen haben. Das ist mit dem Schutzziel der Nachbarn (§ 14 Oö. Straßengesetz 1991) schwer vereinbar.¹⁴⁸

Zusätzlich zeigt der Befund, dass gerade entlang oberösterreichischer Landesstraßen die Zahl der stark Belästigten (7.500 Personen) und der von schweren Schlafstörungen Betroffenen hoch ist (2.500 Personen). Zudem kam es in den letzten Jahren zu einem Anstieg von Personen, die sich von Lärm entlang der oberösterreichischen Landesstraßen gestört fühlen.¹⁴⁹ Somit ist fraglich, ob das bestehende Schutzniveau auch tatsächlich ausreicht.

Außerdem wird das **Ziel ruhiger Gebiete** (EU-Umgebungslärmrecht) dadurch unterlaufen: Eine „Auffülllogik“ bis 60/50 dB kann **ruhige Gebiete** strukturell **verschlechtern**, obwohl § 13 Abs 1 Z 5 Oö. Straßengesetz 1991 („Beeinträchtigungen der Nachbarn“) und Z 4 („Schonung der Natur und des Landschaftsbildes“; auch Erholwert) gerade dort **höheren Schutz** nahelegen.

3. Umgebungslärmschutz iSd § 32a ff Oö. Straßengesetz 1991

Durch die **Oö. Straßengesetz-Novelle 2008** wurde ua die EU-Umgebungslärm-RL für den Geltungsbereich des Oö. Straßengesetzes 1991 auf landesgesetzlicher Ebene umgesetzt und im Zuge dessen 6a. Hauptstück Umgebungslärmschutz eingefügt (§ 32a ff).

6a. HAUPTSTÜCK UMGEBUNGSLÄRMSCHUTZ

¹⁴⁵ Vgl. Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 15.

¹⁴⁶ Vgl. Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 12.

¹⁴⁷ Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 16.

¹⁴⁸ Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 13 f, 15 f.

¹⁴⁹ Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 19.

§ 32a
Erhebung und Bekanntgabe der Hauptverkehrsstraßen

§ 32b
Strategische Teil-Umgebungslärmkarten

§ 32c
Strategische Teil-Aktionspläne

§ 32d
Umweltprüfung für strategische Teil-Aktionspläne

§ 32e
Information der Öffentlichkeit

§ 32f *Verordnungsermächtigung-Umgebungslärm*

§ 32f Verordnungsermächtigung-Umgebungslärm

Die Landesregierung wird ermächtigt, unter Bedachtnahme auf die Ziele dieses Hauptstücks und die umzusetzenden Regelungen der Europäischen Gemeinschaft sowie auf die Erfahrungen und Erkenntnisse im Bereich des Lärmschutzes, der Lärminderung und der Lärmverhütung durch Verordnung nähere Regelungen festzulegen über

- 1. die Lärmindizes,*
- 2. die Bewertungsmethoden für Lärmindizes,*
- 3. die Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen,*
- 4. die Anforderungen für die Ausarbeitung von strategischen Teil-Umgebungslärmkarten und Teil-Aktionsplänen sowie der jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen,*
- 5. die elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Teil-Umgebungslärmkarten, Teil-Aktionspläne und Berichte.*

In einer solchen Verordnung kann auch die Verbindlichkeit von technischen Normen und Richtlinien, wie sie insbesondere in den Anhängen der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl.Nr. L 189 vom 18.7.2002, S. 12, oder in Europäischen Normen (EN-Normen) enthalten sind, angeordnet werden. (Anm: LGBl.Nr. 61/2008)

Die auf § 32a ff Oö. Straßengesetz 1991 und der Oö. Umgebungslärmschutzverordnung beruhende Aktionsplanung 2024 für Straßen außer A&S in Oberösterreich übernimmt im Wesentlichen die Schwellenwerte und das Schutzniveau der OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008); eine inhaltliche Anpassung an das durch Oö. LStr-LärmIV und WHO-Leitlinien vorgegebene Schutzniveau erfolgt bislang nicht.

H. Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) 2022¹⁵⁰

Als maßgebliche Lärmindizes gelten L_{den} und L_{night} mit folgenden Grenzwerten

- L_{night} Nachtzeitraum: 50 dB
- L_{den} Tag/Abend: 60 dB

Werden diese Werte überschritten, sind für schutzwürdige Wohngebäude geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, wobei aktive Maßnahmen vorzuziehen sind, da sie Gebäude und Freiraum umfassend schützen und mindestens 5 dB Reduktion gewährleisten müssen.

Können aktive Maßnahmen die Lärminderung technisch oder wirtschaftlich nicht erreichen, sind passive oder kombinierte Maßnahmen umzusetzen. Bei Überschreitung der Grenzwerte an Gebäudeöffnungen können Förderbeiträge für Schallschutzfenster oder -türen gewährt werden (alle 20 Jahre). Bei besonderen Härtefällen ist eine zusätzliche Förderung für näher am Gebäude gelegene Schutzmaßnahmen möglich.

Sie sieht sowohl aktive als auch passive Schutzmaßnahmen vor, aus ihr können jedoch keine subjektiven öffentlichen Rechte abgeleitet werden.

Die Dienstanweisung enthält Begriffsbestimmungen, Verweise auf technische Regelwerke, Grenzwerte und Kriterien zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

I. OÖ Richtlinie: Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008)¹⁵¹

Als maßgebliche Lärmindizes gelten L_{den} und L_{night} mit folgenden Grenzwerten

- L_{night} Nachtzeitraum: 50 dB
- L_{den} Tag/Abend: 60 dB

J. OÖ Dienstanweisung und Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen (Vom 10.10.2005 Version 01) vom Land OÖ (nicht mehr in Kraft)¹⁵²

Das Land Oberösterreich („Abteilung Strassenerhaltung und -betrieb“) hat 2005 eine „Dienstanweisung und Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen vom 10.10.2005 Version 01“

¹⁵⁰ BMK, Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), GZ 2022-0.500.818 (2022), abrufbar unter file:///C:/Users/AK123398/Downloads/Laermschutz_Dienstanweisung_221031.pdf (abgerufen am 23.2.2026).

¹⁵¹ Land OÖ, Richtlinie - Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008).

¹⁵² Land OÖ, Dienstanweisung und Richtlinie - Lärmschutz an Landesstraßen (Vom 10.10.2005 Version 01).

erlassen und am 18.10.2005 auch in Kraft gesetzt. In weiterer Folge wurde die Dienstanweisung aber **zurückgezogen**.

Diese Dienstanweisung **galt für geplante und für bestehende Landesstraßen** und sah in Punkt 3. folgende Immissionsgrenzwerte für den Straßenverkehr vor:

„3. Immissionsgrenzwerte und Beurteilung von Straßenverkehrslärm

Die Immissionsgrenzwerte sind für geplante und bestehende Straßen ident und betragen 60 dB für den Tag und 50 dB für die Nacht.

Für geplante Straßen in besonders ruhigen Gebieten, das sind Gebiete mit einem Fremdgeräuschpegel (bei dem aber Bahn- und Fluglärm nicht zu berücksichtigen sind) von weniger als 50 dB bei Tag und 40 dB bei Nacht, gelten Grenzwerte von 55 dB für den Tag und 45 dB für die Nacht.

Bei geplanten Straßen in ruhigen Gebieten mit einem Fremdgeräuschpegel zwischen 50 und 55 dB tags und zwischen 40 und 45 dB nachts sind die Grenzwerte linear zu interpolieren (Fremdgeräuschpegel + 5 dB).

Die Beurteilung von Straßenverkehrslärm hat ausschließlich auf der Basis physikalisch messbarer bzw. wissenschaftlich abgesicherter Größen zu erfolgen. Subjektive Einschätzungen sind nicht in Rechnung zu stellen.“

Vergleich der OÖ Dienstanweisung aus 2005 gegenüber der OÖ Richtlinie aus 2008

Im Vergleich zeigt sich, dass die OÖ Dienstanweisung aus 2005 gegenüber der OÖ Richtlinie aus 2008 in mehrfacher Hinsicht ein höheres Schutzniveau aufwies, das auch den gesetzlichen Vorgaben insbesondere in Hinblick auf das Oö. StG (§§ 13, 14) sowie den Vorgaben der EU-RL näherkam:

Hinsichtlich der allgemeinen Immissionsgrenzwerte für **bestehende** Straßen betragen die Grenzwerte in beiden Regelungswerken 60 dB für den Tag und 50 dB für die Nacht. Wie bereits festgehalten, gilt die OÖ RL aus 2008 zwar lediglich für bestehende Landesstraßen, in der Praxis (siehe oben, vgl E des Oö LVwG) wird diese aber **auch für geplante Landesstraßen**, die nicht UVP-pflichtig sind **herangezogen**. Diese RL enthält jedoch ausschließlich starre Grenzwerte von 60/50 dB.

Die OÖ-Dienstanweisung aus 2005 hingegen regelt nicht nur bestehende, sondern auch geplante Straßen und normiert über die Grenzwerte hinaus auch eine Berücksichtigung des **Vorzustands** und den **Schutz** von **ruhigen** und besonders ruhige **Gebieten** durch abgestufte Grenzwerte systematisch. Die Dienstanweisung 2005 sah für geplante Straßen neben der allgemeinen Immissionsgrenzwerte auch eine Unterscheidung zwischen besonders ruhigen Gebieten und ruhigen Gebieten vor. Für besonders ruhige Gebiete (Gebiete mit Fremdgeräuschpegel ohne Bahn- und Fluglärm von weniger als 50 dB bei Tag und 40 dB bei Nacht) sah sie strengere Grenzwerte (55/45 dB) vor. Für ruhige Gebiete (Fremdgeräuschpegel zwischen 50 und 55 dB tags und 40 bis 45 dB nachts) galt es die Grenzwerte linear zu interpolieren (Fremdgeräuschpegel + 5 dB).

Damit wäre die OÖ Dienstanweisung aus 2005 zumindest besser geeignet gewesen diese Schutzlücke für geplante Straßen, die nicht UVP-pflichtig sind zu schließen. Die Richtlinie aus 2008 kennt nur starre Grenzwerte von 60/50 dB, unabhängig davon, ob ein Gebiet zuvor sehr ruhig war oder bereits vorbelastet. Diese „Auffülllogik“ erlaubt es, ruhige Gebiete ohne differenzierte Prüfung oder Abwägung bis an diese Schwellenwerte heranzuführen, wodurch diese strukturell verschlechtert werden. Dies widerspricht dem Schutzziel ruhiger Gebiete iSd d EU-Umgebungslärm-RL. Genau hier setzt die Regelung aus 2005 an und ermöglicht einen besseren Schutz der bestehenden Qualität. Dies entspricht auch den Kriterien der §§ 13, 14 Oö. StG iS einer möglichst schonenden Herstellung bzw Minimierung der Beeinträchtigung (Zumutbarkeit). Durch die niedrigeren Grenzwerte in ruhigen Gebieten wird zumindest indirekt eine vorschnelle Qualifizierung von gesundheitsrelevanten Belastungen als „zumutbar“ verhindert.

Auch aus dem human- und umweltmedizinischen Gutachten ergibt sich, dass relevante Einwirkungen auf die Gesundheit bereits deutlich unter 60/50 dB auftreten, so etwa eine gestörte Kommunikation ab etwa 50 dB (Tagzeit, außen); eine starke Belästigung („highly annoyed“) ab etwa 53 dB (Tagzeit, außen),¹⁵³ Unterbrechungen des Nachtschlafes durch Schallspitzen ab etwa 42 dB (bei gekipptem Fenster entspricht dies 57 dB an der Fassade)¹⁵⁴ sowie relevante Gesundheitsfolgen (Belästigung, kardiovaskuläre Effekte, Schlafstörungen) bereits unterhalb der Grenzwerte 60/50 dB.

In der Regelung aus 2008 hingegen sind Lärmbelastungen jedenfalls formal zulässig sobald und solange die Grenzen von 50/60 dB nicht überschritten werden, selbst dann, wenn sie bereits medizinisch erhöhte Risiken mit sich bringen.

K. NÖ Richtlinie: Lärmschutz an Landesstraßen (2019)¹⁵⁵

Vorab sei angemerkt, dass ein **direkter Vergleich mit Regelungen anderer Bundesländer** aufgrund des bundesstaatlichen Prinzips **unzulässig** ist (wie dies noch näher gezeigt wird). Die Darstellung erfolgt hier lediglich zur Verdeutlichung einer möglichen, praxisgerechten Lösung (auch für OÖ). Die Richtlinie legt ein Grenzwertregime für Lärmimmissionen fest, das eine dreistufige Bewertungsskala enthält und damit den Grenzwerten der BStLärmIV entspricht.

Darstellung der relevanten Passagen der NÖ-RL

4.1 Immissionsgrenzwerte für geplante Landesstraßen

Für geplante, nicht UVP-pflichtige Straßen, gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

¹⁵³ Vgl. Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 13.

¹⁵⁴ Vgl. Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 14.

¹⁵⁵ Amt der NÖ LReg, Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen in Niederösterreich (2019) abrufbar unter [https://www.noel.gv.at/noe/Sanieren-Renovieren/Richtlinie_Laermschutz_an_Landesstrassen_in_NOe_\(2019\).pdf](https://www.noel.gv.at/noe/Sanieren-Renovieren/Richtlinie_Laermschutz_an_Landesstrassen_in_NOe_(2019).pdf) (abgerufen am 23.2.2026).

a) Bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr ist der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Landesstraßentrasse ausgehende, Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwertes bei Nachbarn wie folgt begrenzt:

$$L_{den} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 45,0 \text{ dB}$$

b) Für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch den vorhabensbedingten Straßenverkehrslärm auf Landesstraßen, gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{den} = 60,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 50,0 \text{ dB}$$

Immissionen aus dem Straßenverkehr gelten auch dann als zumutbar, wenn die Vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, irrelevant sind. Im Bereich von $60,0 \text{ dB} < L_{den} \leq 65,0 \text{ dB}$ sowie im Bereich von $50,0 \text{ dB} < L_{night} \leq 55,0 \text{ dB}$ sind Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.

c) Für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{den} = 65,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 55,0 \text{ dB}$$

Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig. Der Untersuchungsraum für diese Einzelfallbeurteilung darf auf jene Straßenabschnitte beschränkt bleiben, bei denen der projektbedingte zusätzliche Straßenverkehr diese jedenfalls unzulässigen Immissionen erreichen kann oder bei denen der projektbedingte zusätzliche Straßenverkehr für sich die Immissionsgrenzwerte nach Punkt b) erreichen kann.

4.2. Immissionsgrenzwerte für bestehende Landesstraßen

Die Grenzwerte für Immissionen zufolge bestehender Landesstraßen betragen 60 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht. Maßgebend sind die Immissionen im Analysejahr (Bestandsjahr, Jahr der lärmtechnischen Untersuchung).

L. Vergleich des Nachbarschutzes nach den einschlägigen Regelungen

1. Nachbarschutz nach dem BStLärmIV:

Grenzwerte betriebsbedingter Schall nach BStLärmIV:

Kategorie	L _{den}	L _{night}
Grenzwert	55 dB	45 dB
Grenzwert für unzumutbare Belästigung	60 dB	50 dB
Grenzwert für Gesundheitsgefährdung	65 dB	55 dB

2. Nachbarschutz nach dem Oö. LStr-LärmIV (UVP-Landesstraße)

Grenzwerte betriebsbedingter Schall nach der Oö. LStr-LärmIV

Kategorie	L _{den}	L _{night}
Grenzwert	55 dB	45 dB
Grenzwert für unzumutbare Belästigung	60 dB	50 dB
Grenzwert für Gesundheitsgefährdung	65 dB	55 dB

3. Nachbarschutz nach dem Oö. Straßengesetz 1991 („normale“ Landesstraße), Genehmigung nach Oö Straßengesetz 1991

Kategorie	L _{den}	L _{night}
Grenzwert	60 dB	50 dB

IV. Weitere Mängel der OÖ RL 2008

Die Richtlinie weist neben den bereits dargelegten Defiziten weitere Mängel auf:

A. Fehlende Berücksichtigung der Vorbelastung und Wirtschaftlichkeitskriterium

Gemäß § 14 Oö. Straßengesetz 1991 ist bei der Herstellung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr so weit wie möglich auf ein wirtschaftlich vertretbares Maß reduziert werden. Beeinträchtigungen gelten jedoch als zulässig, wenn sie wegen der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zumutbar sind. Aus medizinischer Sicht ist problematisch, dass diese Bestimmung in Oberösterreich faktisch Grenzwerte für zumutbaren Straßenlärm von $L_{den} = 60$ dB und $L_{night} = 50$ dB festlegt, ohne die Vorbelastung zu berücksichtigen. In bislang unbelasteten oder wenig belasteten Umgebungen kann dies zu einer deutlichen Verschlechterung der Wohn- und Erholungssituation führen, da bereits eine Anhebung um mehr als 3 dB spürbare Belästigungen verursacht. Dabei wird in Kauf genommen, dass mehr als 3 % der Bevölkerung im Schlaf gestört und über 10 % tagsüber stark belästigt werden. Auch bisher für Erholung genutzte Bereiche (Gärten, Parks, Ruhezone) werden betroffen; tagsüber treten ab 50 dB alltagsrelevante Kommunikationsstörungen auf.¹⁵⁶

Zudem kann das Kriterium der **Wirtschaftlichkeit** (vgl § 14 Abs 1) dazu führen, dass Lärmschutzmaßnahmen selbst bei Grenzwertüberschreitungen nicht umgesetzt werden. Dies steht im Widerspruch zum Vorsorgeprinzip, das einen vorbeugenden Schutz der Gesundheit vorsieht.

B. Fehlende Differenzierung nach Gebietstypen – keine Berücksichtigung von „ruhigen Gebieten“

1. EU-Umgebungslärm-RL zu „ruhigen Gebieten“

a. Zweck

Die EU-Umgebungslärm-RL verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Erstellung strategischer Lärmkarten und Aktionspläne. Ziel ist es, Umgebungslärm systematisch zu erfassen und zu bewerten, schädliche Auswirkungen zu verhindern oder zu mindern und eine zufriedenstellende Umweltqualität zu erhalten.

Die EU-Umgebungslärm-RL legt ein gemeinsames Konzept fest, wonach Umgebungslärm mittels strategischer Lärmkarten erfasst und auf dieser Grundlage durch Aktionspläne der Mitgliedstaaten

¹⁵⁶ Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 16.

– insbesondere bei gesundheitsrelevanten Belastungen – verhindert oder gemindert und dort, wo die Umweltqualität bereits zufriedenstellend ist, erhalten wird.¹⁵⁷ Insbesondere zur Erhaltung der zufriedenstellenden Umweltqualität spielen sog „**ruhige Gebiete**“ eine zentrale Rolle. Bereits in den Erwägungsgründen wird klargestellt, dass nach dem **Vorsorgeprinzip** ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind.¹⁵⁸

b. Vorgaben der EU-Umgebungslärm-RL zu „ruhigen Gebieten“

In der **EU-Umgebungslärm-RL** werden ruhige Gebiete an mehreren Stellen ausdrücklich erwähnt:

- Art 1 Abs 1 lit c: **Ziel** der Richtlinie ist u. a., die Umweltqualität zu **erhalten**, wo sie zufriedenstellend ist, was ruhige Gebiete miteinschließt.
- Art 2 Abs 1: Der Geltungsbereich der RL umfasst auch den Umgebungslärm, dem Menschen in „**ruhigen Gebieten** eines Ballungsraums“ (die RL nennt bspw öffentliche Parks als solche) oder in „**ruhigen Gebieten** auf dem Land“ ausgesetzt sind.
- Art 3 lit l und m: Definition der Begriffe „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ und ruhiges Gebiet auf dem Land“.
- Art 5 Abs 2 iVm Anhang I Abschnitt 3: Die Mitgliedstaaten können für Sonderfälle, wie beispielsweise die in Anhang I Abschnitt 3 genannten Fälle, zusätzliche Lärmindizes verwenden. Ruhige Gebiete auf dem Land können **Sonderfälle** darstellen, bei denen **zusätzliche Lärmindizes** verwendet werden.
- Art 8 Abs 1 lit b: **Erstellung von Aktionsplänen**: Die Mitgliedstaaten haben Aktionspläne zu erstellen, ua für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern, deren Ziel **auch der Schutz ruhiger Gebiete** gegen eine Zunahme des Lärms ist.
- Anhang V Abschnitt iVm Art 8: Mindestanforderungen für Aktionspläne: Diese müssen auch **Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete** enthalten.
- Art 11 Abs 2 lit c: Die Kommission soll bei der Überprüfung der Durchführung der Richtlinie auch den **Schutz ruhiger Gebiete auf dem Land** berücksichtigen. Verpflichtung, über den Stand der Umsetzung, inkl Schutz ruhiger Gebiete, zu berichten.

Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten also **verbindlich zur Berücksichtigung und zum Schutz ruhiger Gebiete**, aber **überlässt die konkrete Ausgestaltung (Grenzwerte, Maßnahmen, Auswahl)** den nationalen Behörden. Es besteht damit zwar ein Gestaltungsspielraum für die Mitgliedsstaaten, Freiwilligkeit bedeutet dies jedoch nicht.

Pflichten der Mitgliedstaaten

¹⁵⁷ Vgl Art 1 der EU-Umgebungslärm-RL.

¹⁵⁸ Vgl ErwGr 8 der EU-Umgebungslärm-RL.

- Identifikation und Schutz ruhiger Gebiete: Mitgliedstaaten müssen bestimmen, welche Gebiete als ruhige Gebiete gelten (vgl Art 2, Art 8).
- Erhebung der Lärmbelastung: Anwendung gemeinsamer Lärmindizes (L_{den} , L_{night}) zur Bewertung; für ruhige Gebiete können auch andere Indizes verwendet werden (Art 5, Art 7).
- Erstellung von Aktionsplänen: Pflicht zur Ausarbeitung von Plänen, die auch Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten (Art 8, Anhang V).
- Berichterstattung an die Kommission: Verpflichtung, über den Stand der Umsetzung, inkl Schutz ruhiger Gebiete, zu berichten (Art 11).

c. Rolle der ruhigen Gebiete

Die EU-Umgebungslärm-RL etabliert ein präventives Lärmschutzkonzept: Neben der Reduktion bestehender Belastungen sollen ruhige Gebiete erhalten werden, bevor sie beeinträchtigt sind.

Bereits der **Geltungsbereich** der EU-Umgebungslärm-RL umfasst ausdrücklich „ruhige Gebiete eines Ballungsraums“ und „ruhige Gebiete auf dem Land“ (Art 2 Abs 1). Diese werden in Art 3 lit l und m legaldefiniert: **Ruhige Gebiete in Ballungsräumen** sind von der zuständigen Behörde festgelegte Gebiete, in denen bspw der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex einen bestimmten, national festgelegten Wert nicht überschreitet. **Ruhige Gebiete auf dem Land** sind hingegen solche, die keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind.

Die RL sieht für ruhige Gebiete keine konkreten Grenzwerte in dB vor, sondern überlässt deren Festlegung sowie die Auswahl der Gebiete den Mitgliedsstaaten.¹⁵⁹ Als gemeinsame Bewertungsindizes legt die RL L_{den} (zur Bewertung der Lärmbelastung) und L_{night} (zur Bewertung von Schlafstörungen) fest; für spezielle Lärmsituationen, insbesondere in ruhigen Gebieten, gestattet sie den Mitgliedsstaaten ausdrücklich die Verwendung ergänzender Indizes.¹⁶⁰ Anhang I der RL nennt als Beispiele für geeignete Zusatzindizes den Maximalpegel L_{max} sowie den Schallleistungspegel SEL, etwa wenn in einem Beobachtungszeitraum nur wenige Schallereignisse auftreten (Lärmschutz in der Nacht bei Lärmspitzenwerten).¹⁶¹

Im Rahmen der **Lärmaktionsplanung** gemäß Art 8 verpflichtet die EU-Umgebungslärm-RL die Mitgliedstaaten, Strategien zur Lärminderung zu entwickeln und zugleich **ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen**.¹⁶² Nach Anhang V müssen Aktionspläne ausdrücklich auch **Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete** enthalten.¹⁶³ Die RL **verpflichtet** die Mitgliedsstaaten damit dem Grunde nach, **ruhige Gebiete zu berücksichtigen und durch planerische Maßnahmen zu sichern**. Die RL enthält jedoch weder eine abschließende Definition ruhiger

¹⁵⁹ ErwGr 8 der EU-Umgebungslärm-RL.

¹⁶⁰ ErwGr 9 EU-Umgebungslärm-RL.

¹⁶¹ Anhang 1 EU-Umgebungslärm-RL.

¹⁶² Art 8 Abs 1 lit b EU-Umgebungslärm-RL.

¹⁶³ Anhang V EU-Umgebungslärm-RL.

Gebiete noch verbindliche Ausweisungskriterien; die konkrete Abgrenzung und Festlegung obliegen vielmehr der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaates.¹⁶⁴ Die unpräzise Begrifflichkeit lässt den Mitgliedstaaten erheblichen Ermessensspielraum und hat auch in der bisherigen Praxis zu divergierenden nationalen Ansätzen geführt.¹⁶⁵

Die *Europäische Umweltagentur (EEA)* bzw das EPoN (Expert Panel on Noise) hat in diesem Zusammenhang festgehalten, dass die Bezeichnung „ruhige Gebiete“ (quiet areas) nicht mit Stille oder sehr niedrigen Schallpegeln gleichzusetzen ist – in städtischen Gebieten kämen Pegel unter 45 dB Lday oder 40 dB Lnight kaum vor. Ziel sei es nicht, Schall gänzlich zu vermeiden, sondern Möglichkeiten zur Entspannung und Erholung zu schaffen. Eine Definition allein anhand von Dezibel-Grenzen sei nicht treffend, entscheidend sei vielmehr, ob in dem Bereich unerwünschte Geräusche nicht vorhanden oder nicht dominant sind. Solche Gebiete könnten in städtischen Gebieten etwa Parks, Innenhöfe, Gärten oder Freizeitgebiete sein.¹⁶⁶

Gesundheitliche und soziale Funktion

Die *EEA* erachtet den **Zugang zu ruhigen Gebieten** als einen wichtigen Faktor für die Gesundheit und die Erholung der Bevölkerung. Menschen, die in ruhigen Gebieten leben leiden weniger unter den negativen Gesundheitsfolgen von Lärmpegeln, die üblicherweise in städtischen Bereichen herrschen. Zudem steigert bereits die Zugänglichkeit ruhiger Gebiete das Wohlbefinden.¹⁶⁷ Der Zugang zu einer ruhigen Gebäudeseite ($L_{Aeq,24h} < 45$ dB) etwa verringert nachweislich die Lärmbelastung;¹⁶⁸ Eine natürliche und ruhige Umgebung scheint Erholung und Regeneration zu fördern.¹⁶⁹ Festzuhalten gilt aber, dass es bisher nur wenige Belege hinsichtlich der Frage, ob Ruhe Lärmbelastung ausgleichen kann.¹⁷⁰ In Umfragen geben viele Menschen an, regelmäßig ruhige Orte aufzusuchen: In den Niederlanden betrachten 46 % der Bevölkerung ihre Nachbarschaft als nicht ruhig und die Hälfte sucht täglich oder wöchentlich ruhige Orte auf; 75 % der Bevölkerung in Amsterdam erachten Ruhe rund um ihr Haus als wichtig.¹⁷¹

Ruhige Gebiete erfüllen nach dem Verständnis der *EEA* mehrere **Funktionen**: Sie dienen der Erholung und Stressreduktion, mindern Lärmbelastungen und bilden zugleich Lebensräume und Rückzugsorte für Lebewesen und sind ein wesentlicher Bestandteil der grünen Infrastruktur.¹⁷²

¹⁶⁴ Art 3 lit l und m sowie ErwGr 8 EU-Umgebungslärm-RL.

¹⁶⁵ *EEA*, Quiet areas in Europe – The environment unaffected by noise pollution, Report No 14/2016 (2016) 9 mwN.

¹⁶⁶ *EEA*, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014 (2014) 7 f; *EEA*, Quiet areas in Europe, Report No 14/2016, 6 f;

¹⁶⁷ *EEA*, Quiet areas in Europe, Report No 14/2016, 10 ff sowie 21 f mwN; *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 16.

¹⁶⁸ *EEA*, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 12.

¹⁶⁹ *EEA*, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 12 mwN.

¹⁷⁰ *EEA*, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 7.

¹⁷¹ *EEA*, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 12 mwN.

¹⁷² *EEA*, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 12 f; *EEA*, Quiet areas in Europe, Report No 14/2016, 10 f.

Biodiversität

Ruhige Gebiete sind auch für die Biodiversität von Bedeutung. Einer der wichtigsten Ursachen für den Verlust der Artenvielfalt in Europa ist die Zerstörung und Fragmentierung von Lebensräumen. Der Schutz ruhiger Gebiete stellt damit einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Biodiversität in Europa dar, da sie natürliche Korridore ohne intensive störende Geräuschquellen bieten können.¹⁷³ Zudem stellen Kollisionen mit Fahrzeugen eine wesentliche Ursache für das Wildtiersterben dar¹⁷⁴ - großflächige ruhige Gebiete können diesbezüglich einen vergleichsweise sichereren Lebensraum bieten.¹⁷⁵

Da viele Tierarten auf **akustische Kommunikation** angewiesen sind, kann sich anthropogener Lärm nachteilig auf Wildtiere auswirken und ihr Verhalten und ihre Kommunikation deutlich beeinflussen (insbesondere im Hinblick auf Artenvielfalt, Fortpflanzungserfolg und Populationsgröße). Darüber hinaus kann Lärmbelastung gemäß den im EEA-Bericht 2025¹⁷⁶ dargestellten Befunden auch physiologische Prozesse, die Sinneswahrnehmung sowie ökologische Interaktionen – etwa die Dynamik zwischen Raub- und Beutetieren – beeinträchtigen und grundlegende Ökosystemfunktionen wie die Bestäubung durch Insekten stören. Ruhige Gebiete können hier als akustische Rückzugsräume dienen.¹⁷⁷

In diesem Zusammenhang ist auf den jüngsten Bericht der EEA hinzuweisen, wonach mindestens 29% der Natura-2000-Flächen von Verkehrslärm beeinträchtigt sind, wodurch nicht nur direkte Risiken für Wildtiere und die ökologische Funktionsfähigkeit dieser Schutzgebiete entstehen.¹⁷⁸

Zwischen Biodiversität und ruhigen Gebieten eine wechselseitig förderliche Beziehung zu erwarten ist. Ruhige Gebiete begünstigen die Artenvielfalt und artenreiche Lebensräume erhöhen die Qualität ruhiger Gebiete (etwa durch die positive Wahrnehmung von Naturgeräuschen als Indikator für geringe Verkehrsbelastung).¹⁷⁹

Medizinische Bewertung des in OÖ angewendeten Grenzwertregimes und Zwischenergebnis

Aus medizinischer Sicht ist besonders problematisch, dass das OÖ Grenzwertregime nach § 14 Oö. Straßengesetz 1991 keine Vorbelastung berücksichtigt und damit **auch in bisher ruhigen Gebieten eine Auffüllung bis zur Zumutbarkeitsgrenze (Lden 60 dB, Lnight 50 dB) zulässt.**

¹⁷³ EEA, Quiet areas in Europe, Report No 14/2016, 11.

¹⁷⁴ EEA, Quiet areas in Europe, Report No 14/2016, 11; EEA, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 13.

¹⁷⁵ EEA, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 13.

¹⁷⁶ EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary for policymakers (berichtigte Fassung 2026) 7.

¹⁷⁷ EEA, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 13.

¹⁷⁸ EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary for policymakers (berichtigte Fassung 2026) 7.

¹⁷⁹ EEA, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014, 13.

Eine **Anhebung** bzw. „**Auffüllung**“ des Lärmniveaus in bislang unbeeinträchtigt oder wenig belasteten Umgebungen (schon ab **mehr als 3 dB**) **verschlechtert die Wohn- und Erholungssituation** deutlich und stellt eine vollkommene Veränderung der Schallumgebung dar.¹⁸⁰ Bei Lden 60 dB und Lnight 50 dB ist zu erwarten, dass mehr als 3 % der Betroffenen im Schlaf gestört und mehr als 10 % am Tag stark belästigt werden; bereits **ab 50 dB** treten alltagsrelevante Kommunikationsstörungen auf – auch in Gärten, Parks und anderen **Erholungsflächen, die als Ruhezonen iSd EU-Umgebungslärm-RL gelten**.¹⁸¹ Medizinisch spricht daher alles gegen eine pauschale „Auffüllung“ bis zur Zumutbarkeitsgrenze, insbesondere in **ruhigen Gebieten**, die ua dem Gesundheitsschutz dienen.¹⁸²

Aus umweltmedizinischer Sicht sollten daher die gemäß Umgebungslärm-RL auszuweisenden ruhigen Gebiete großzügig gehandhabt werden.¹⁸³ Zudem ist in Gebieten, in denen Lnight den Wert von 40 dB nicht überschreitet, das von der *WHO* angestrebte Schutzniveau zu erhalten.¹⁸⁴ Ein Schutzkonzept, das Vorbelastungen ignoriert oder eine Auffüllung bis Lden 60 dB bzw Lnight 50 dB zulässt – wie es das Regime in OÖ nach § 14 Oö. Straßengesetz 1991 ermöglicht – **verfehlt damit sowohl die präventive Zielsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie** und entspricht auch nicht dem medizinischen Erkenntnisstand (siehe oben).¹⁸⁵

d. Verpflichtungen der Mitgliedstaaten – nationale Umsetzung in Österreich

Mitgliedstaaten müssen ruhige Gebiete identifizieren, in Lärmkarten ausweisen und in Aktionsplänen konkret schützen (etwa durch verkehrs- und planungsrechtliche Maßnahmen, Pufferzonen, sensible Indizes). Art 5 Abs 3 erlaubt ausdrücklich andere/ergänzende Lärmindizes für Gebiete besonderer akustischer Qualität.

Die EU-Umgebungslärm-RL wurde in Österreich durch Gesetze und Verordnungen auf Bundes- sowie Landesebene umgesetzt. Entsprechend der Vorgaben der RL wurden strategische Lärmkarten (idR alle 5 Jahre) erstellt und darauf aufbauend Aktionspläne erlassen.

Auf Bundesebene hat Österreich den Begriff der „**ruhige Gebiete**“ im **Bundes-LärmG** legaldefiniert: Gemäß § 3 Abs 4 Bundes-LärmG sind ruhige Gebiete solche Bereiche, die aufgrund ihrer besonderen Ausweisung einen erhöhten Schutzanspruch gegenüber Umgebungslärm besitzen und daher in besonderer Weise zur Erhaltung einer hohen Umweltqualität beitragen sollen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es bemerkenswert, dass – nach dem Stand auf laerminfo.at – als einziges österreichisches Bundesland Wien ruhige Gebiete formell ausgewiesen hat; eine

¹⁸⁰ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 15 f.

¹⁸¹ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 12 und 16.

¹⁸² Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 16.

¹⁸³ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 18.

¹⁸⁴ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 18.

¹⁸⁵ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 15 f.

entsprechende Ausweisung durch das Land Oberösterreich ist nicht ersichtlich.¹⁸⁶

Konkrete ruhige Gebiete wurden durch die Wiener Umgebungslärmschutz-Verordnung¹⁸⁷ (Art IV) festgelegt. In diesen Gebieten wird der Schwellenwert von 50 dB Lden und 40 dB Lnight (Summe aller Schallquellen außer Fluglärm) nicht überstiegen. Dazu zählen etwa der Nationalpark Donau-Auen, das Naturschutzgebiet Lainzer Tiergarten sowie zahlreiche Landschaftsschutzgebiete.¹⁸⁸ Eine Umfrage unter den EEA-Mitgliedstaaten ergab, dass etwa die Hälfte der befragten Länder über keinerlei Pläne zum Schutz ruhiger Gebiete im Freiland verfügte, was auf mangelnde politische Initiative und fehlende Ressourcen zurückgeführt wurde.¹⁸⁹

Der jüngste EEA-Bericht „Environmental noise in Europe 2025“ (Umgebungslärm in Europa 2025)¹⁹⁰ bestätigt und verschärft diese Befunde: Lediglich 34 % der städtischen Bevölkerung haben Zugang zu grünen und ruhigen Gebieten innerhalb von 400 Metern Gehmetern ihres Wohnraums.¹⁹¹

Zudem sind mindestens 29 % der **Natura 2000** Schutzgebiete in Europa von Verkehrslärm betroffen, der auch Risiken für die terrestrische Tierwelt darstellt.¹⁹²

In **Oberösterreich** finden sich im **Umgebungslärm-Aktionsplan 2024** – Straßen außer A&S in OÖ inklusive Ballungsraum Linz¹⁹³ keinerlei Maßnahmen zur Ausweisung ruhiger Gebiete. In Oberösterreich existiert damit derzeit keine einzige Ausweisung eines ruhigen Gebiets. Im Aktionsplan wird unter dem Punkt „Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und zum Schutz ruhiger Gebiete, einschließlich gesetzter Ziele und anzunehmender Kosten“ lediglich die Förderung von Schallschutzfenstern und -türen als Maßnahme genannt.¹⁹⁴ Dies wurde auch im medizinischen Gutachten kritisiert.¹⁹⁵

Der **verbindliche Schutzauftrag** der EU-Umgebungslärm-RL ist in Österreich **uneinheitlich** umgesetzt; insbesondere in **Oberösterreich fehlt die formelle Ausweisung** ruhiger Gebiete und deren **planerische Sicherung** – obwohl medizinische Evidenz und EU-Vorgaben gerade **präventiven Schutz** verlangen.¹⁹⁶

¹⁸⁶ Siehe unter *laerminfo.at*, Ruhige Gebiete abrufbar unter https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ruhige_gebiete.html (abgerufen am 23.2.2026).

¹⁸⁷ Wiener Umgebungslärmschutzverordnung, LGBl 2019/23.

¹⁸⁸ So etwa in Liesing, Döbling, Hietzing, Hernals, Penzing, Ottakring, Favoriten, Währing, Prater, Floridsdorf sowie Donaustadt; vgl Wiener Umgebungslärmschutzverordnung, LGBl 2019/23; siehe auch *laerminfo.at*, Ruhige Gebiete in Wien, abrufbar unter https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ruhige_gebiete/rgeb_wien.html (abgerufen am 23.2.2026).

¹⁸⁹ EEA, Quiet areas in Europe, Report No 14/2016, 25.

¹⁹⁰ EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary for policymakers (berichtigte Fassung 2026).

¹⁹¹ EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary for policymakers (berichtigte Fassung 2026) 5, 7.

¹⁹² EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary for policymakers (berichtigte Fassung 2026) 5, 7.

¹⁹³ *Amt der OÖ LReg*, Umgebungslärm Aktionsplan Österreich 2024 - Straßen außer A&S in Oberösterreich inklusive Ballungsraum Linz (2024), abrufbar unter https://www.laerminfo.at/dam/jcr:4230854d-4f91-41c2-8ef5-9134e7e75c1f/Aktionsplan_Umgebungslaerm_2024_Strassen_Oberoesterreich.pdf (abgerufen am 23.2.2025).

¹⁹⁴ *Amt der OÖ LReg*, Umgebungslärm Aktionsplan Österreich 2024 - Straßen außer A&S in Oberösterreich inklusive Ballungsraum Linz (2024) 19, 30 f.

¹⁹⁵ Vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 15 f.

¹⁹⁶ Vgl Wiener Umgebungslärmschutzverordnung, LGBl 2019/23; siehe auch *laerminfo.at*, Ruhige Gebiete, abrufbar unter https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ruhige_gebiete.html (abgerufen am 23.2.2026); weiterführend:

2. Relevante Ausschnitte aus der EU-Umgebungslärm-RL zu ruhigen Gebieten

Artikel 2 Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen **ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land**, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und an deren lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

[Hervorhebungen durch die Autorinnen]

Art 3 enthält Begriffsbestimmungen:

*lit l) „**ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum**“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L den -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;*

*lit m) „**ruhiges Gebiet auf dem Land**“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;*

[Hervorhebungen durch die Autorinnen]

Artikel 5 Lärmindizes und ihre Anwendung

(1) Die Mitgliedstaaten verwenden die Lärmindizes L den und Lnight nach Anhang I zur Ausarbeitung und Überprüfung strategischer Lärmkarten gemäß Artikel 7. Bis die Verwendung gemeinsamer Bewertungsmethoden für die Bestimmung von Lden und Lnight verbindlich vorgeschrieben wird, können die bestehenden nationalen Lärmindizes und die zugehörigen Daten von den Mitgliedstaaten zu diesem Zweck verwendet werden, wobei sie in die oben genannten Indikatoren umgesetzt werden sollten. Diese Daten dürfen nicht älter als drei Jahre sein.

(2) **Die Mitgliedstaaten können für Sonderfälle, wie beispielsweise die in Anhang I Abschnitt 3 genannten Fälle, zusätzliche Lärmindizes verwenden.**

(3) Für die akustische Planung oder die Festlegung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität können die Mitgliedstaaten andere Lärmindizes als L den und Lnight verwenden.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 18. Juli 2005 Informationen über alle relevanten, in ihrem Hoheitsgebiet gelten den oder geplanten, in L den und Lnight und gegebenenfalls Lday und Levening ausgedrückten Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm im Umfeld von Flughäfen und Lärm in Industriegebieten sowie Erläuterungen zur Umsetzung der Grenzwerte.

[Hervorhebungen durch die Autorinnen]

Artikel 8 Aktionspläne

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden für

a) Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen;

b) Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.

Nach Art 8 Abs 1 lit b EU-Umgebungslärm-RL haben die Mitgliedsstaaten durch die zuständigen Behörden **Aktionspläne** auch für Ballungsräume mit mehr als 150 000 Einwohnern (bis 18. Juli 2008) auszuarbeiten, wobei die RL betont: „**Ziel dieser Pläne** soll es auch sein, **ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen**“.

„Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.“

Artikel 11 Überprüfung und Berichterstattung

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 18. Juli 2009 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor.

(2) In dem Bericht wird insbesondere untersucht, ob weitere Maßnahmen der Gemeinschaft gegen Umgebungslärm erforderlich sind, und es werden gegebenenfalls Durchführungsstrategien für beispielsweise folgende Aspekte vorgeschlagen:

(...)

c) Schutz von ruhigen Gebieten auf dem Land.

ANHANG I

LÄRMINDIZES nach Artikel 5

3. Zusätzliche Lärmindizes

In einigen Fällen kann zusätzlich zu L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ die Verwendung besonderer Lärmindizes und damit verbundener Grenzwerte angebracht sein. Einige Beispiele werden im Folgenden genannt: (...)

— ruhige Gebiete auf dem Land;

ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPLÄNE nach Artikel 8

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten: (...)

— die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,

V. Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmschutzsituation (Grundrechtlicher Schutzbereich)

A. Gleichheitssatz Art 7 B-VG, Art 2 StGG

1. Einleitung und Fragestellung

Der Gleichheitsgrundsatz nach Art 7 Abs 1 B-VG garantiert, dass alle Staatsbürger vor dem Gesetz gleich sind und Vorrechte der Geburt, des Geschlechts, des Standes, der Klasse oder des Bekenntnisses ausgeschlossen sind. Neben dem Willkürverbot und Sachlichkeitsgebot bildet der Gleichheitssatz einen zentralen Maßstab für Gesetzgebung und Verwaltungspraxis.¹⁹⁷

Im Bereich des Lärmschutzes kommt dem Gleichheitssatz sowie dem daraus abgeleiteten Sachlichkeitsgebot besondere Bedeutung zu: Die gesetzliche und verordnungsrechtliche Ausgestaltung des Lärmschutzes hat auf sachlich begründeten Kriterien zu beruhen und darf nicht zu unsachlichen bzw gleichheitswidrigen Differenzierungen zwischen vergleichbar betroffenen Personengruppen führen.¹⁹⁸

Wie bereits dargelegt, wirkt sich Straßenverkehrslärm unabhängig von der straßenrechtlichen Kategorie in gleicher Weise negativ auf die menschliche Gesundheit aus.¹⁹⁹ Dennoch bestehen innerhalb des oberösterreichischen Landesrechts erhebliche Unterschiede im Schutzniveau: Für UVP-pflichtige Landesstraßen gilt die **Oö. LStr-LärmIV** mit einem abgestuften, vorbelastungssensiblen Grenzwertregime; für die nicht der UVP-Pflicht unterliegende Landesstraßen wird hingegen die (veraltete) **Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008)** herangezogen, die weder die Vorbelastung berücksichtigt noch zwischen unzumutbarer Belästigung und Gesundheitsgefährdung differenziert, sondern einen einzigen Immissionsgrenzwert von Lden 60 dB und Lnight 50 dB vorsieht.²⁰⁰

Im Folgenden ist zu prüfen, ob diese Ungleichbehandlung im Lichte des Gleichheitsgrundsatzes (Art 7 B-VG, Art 2 StGG) und des allgemeinen Sachlichkeitsgebots **verfassungsrechtlich haltbar** ist.

2. Rechtlicher Rahmen und dogmatische Grundstruktur

a) Verfassungsrechtliche Grundlagen

Artikel 7 Abs 1 B-VG lautet auszugsweise: „*Alle Staatsbürger sind vor dem Gesetz gleich. [...]*“

¹⁹⁷ Holoubek, Die Sachlichkeitsprüfung des allgemeinen Gleichheitsgrundsatzes, ÖZW 1991, 72 ff.

¹⁹⁸ Lachmayer, Rechtswissenschaftliches Fachgutachten – Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG iZm §§ 17, 24 f UVP-G und der LuLärmIV, 13 abrufbar unter https://www.buergerinitiativen.at/files/biv/initiativen/umwelt/verkehr/270%203.Piste/Lachmayer_Laermvorschriften.pdf (abgerufen am 23.2.2026).

¹⁹⁹ Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 9 ff; WHO, Leitlinien Umgebungslärm (2018).

²⁰⁰ Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 2, 15 f; Amt der OÖ LReg, Umgebungslärm Aktionsplan Österreich 2024 - Straßen außer A&S in Oberösterreich inklusive Ballungsraum Linz (2024) 7.

Artikel 2 StGG lautet: „Vor dem Gesetze sind alle Staatsbürger gleich.“

Art 7 Abs 1 B-VG und Art 2 StGG enthalten beide eine allgemeine Gleichheitsgarantie und sind inhaltlich gleich, wobei Art 7 zusätzlich spezielle Differenzierungsverbote enthält. Der VfGH stützt sich in seiner Rechtsprechung teils auf beide, teils nur auf eine der Bestimmungen.²⁰¹

Der Gleichheitsgrundsatz umfasst sowohl ein **Gleichbehandlungsgebot** (wesentlich Gleiches ist gleich zu behandeln) als auch ein **Differenzierungsgebot** (wesentlich Ungleiches ist ungleich zu behandeln). Nach der stRsp des VfGH hat der Gesetzgeber demnach „Gleiches gleich und Ungleiches ungleich“ zu behandeln; er darf nur sachlich begründbare Differenzierungen zwischen den Normadressaten schaffen.²⁰²

Darüber hinaus leitet der VfGH aus dem Gleichheitssatz ein **allgemeines Sachlichkeitsgebot** ab, wonach der Gesetzgeber keine willkürlichen oder sachlich nicht begründbaren Regelungen erlassen darf.²⁰³ Der Gleichheitsgrundsatz bindet nicht nur den Gesetzgeber, sondern auch die gesamte staatliche Vollziehung (Rechtsanwendungsgleichheit).²⁰⁴

b) Verhältnis von Art 7 B-VG und Art 2 StGG zur EMRK und GRC

Der allgemeine Gleichheitssatz des Art 7 Abs 1 B-VG und des Art 2 StGG stehen nicht isoliert im nationalen Verfassungsrecht, sondern sind in ein Gefüge übergeordneter und speziellerer Garantien eingebettet, das für den vorliegenden Fall mehrere relevante Wechselwirkungen entfaltet.

Art 14 EMRK normiert ein Diskriminierungsverbot, ist aber kein allgemeines Gleichheitsrecht, sondern nur akzessorisch zu anderen EMRK-Rechten anwendbar. Im gegenständlichen Fall ist Art 8 EMRK (Recht auf Achtung der Wohnung und des Privatlebens) relevant, der wie es noch zu zeigen gilt, im lärmrechtlichen Kontext berührt wird (siehe V.B.).

Die EU-Grundrechtecharta (GRC) enthält in Art 20 einen allgemeinen Gleichheitssatz und in Art 21 spezielle Diskriminierungsverbote. Diese sind vor dem VfGH als verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte geltend machbar. Allerdings gilt Art 20 GRC nur im Anwendungsbereich des Unionsrechts (kein Schutz vor Inländerdiskriminierung).²⁰⁵ Art 20 und 21 GRC kommen im vorliegenden Kontext ergänzend hinzu, wenn das Landesstraßenrecht unionsrechtliche Materien berührt – konkret bei der Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL. Durch die Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL ins nationale Recht (in OÖ in Form eines für Landesstraßen geltendes

²⁰¹ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, Kommentar zum Bundesverfassungsrecht B-VG und Grundrechte (Stand 1.1.2021, rdb.at) Art 7 B-VG Rz 4.

²⁰² *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 16, 22 mit Verweis auf VfSlg 20.229/2017, 20.244/2018, 20.270/2018; VfGH 10.10.2018, G 144/2018; 1.12.2018, G 308/2018; 12.3.2019, G 315/2018.

²⁰³ Vgl. *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 23 mit Verweis auf VfGH 1.10.2019, G 207/2018; vgl. näher dazu: *Holoubek*, ÖZW 1991, 72 ff.

²⁰⁴ *Grabenwarter/Frank*, B-VG² Art 7 EMRK (Stand 1.1.2025, rdb.at) Rz 9.

²⁰⁵ Vgl. *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 5 ff.

zweigliedriges Schutzregime (Oö. LStr-LärmIV vs Oö Straßengesetz iVm OÖ RL Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen, 2008) ist wohl auch der Anwendungsbereich des Art 20 GRC eröffnet.

c) Dogmatische Struktur der Gleichheitsprüfung und Sachlichkeitsgebot (Gesetzgebungsebene)

Methodisch unterscheidet der VfGH in StRsp zwischen einem komparativen und einem nicht-komparativen Teil der Gleichheitsprüfung. Im **komparativen Teil** wird zunächst die Gleich- oder Ungleichbehandlung geprüft (ob vergleichbare Sachverhalte ungleich oder unvergleichbare Sachverhalte gleichbehandelt werden). Erst danach – und unabhängig davon – greift das **allgemeine Sachlichkeitsgebot (nicht-komparativer Teil)** als „Auffangtatbestand“: Es wird geprüft, ob das Gesetz in sich sachlich ist und greift auch dort, wo keine Vergleichsgruppen existieren, aber die Regelung als solche unsachlich erscheint.²⁰⁶ Dabei wird tatsächlich kein Vergleich vorgenommen.²⁰⁷ Eine Regelung ist sachlich, wenn sie ein legitimes Ziel verfolgt und zur Zielerreichung geeignet ist. Eine Maßnahme ist unsachlich, wenn sie zur Zielerreichung völlig ungeeignet ist oder wenn die an sich geeigneten Mittel zu einer sachlich nicht begründbaren Differenzierung führen.²⁰⁸ „Ob die aus einer Norm resultierende Ungleichbehandlung sachlich begründbar ist, wird mit einer Verhältnismäßigkeitsprüfung beurteilt.“²⁰⁹ Diese Zweigliedrigkeit ist dogmatisch bedeutsam: Wenn es bereits an der Vergleichbarkeit fehlt, kann sich die Gleichheitswidrigkeit dennoch aus dem nicht-komparativen Sachlichkeitsgebot ergeben. Die Judikaturlinie des VfGH lautet: Wesentlich Gleiches darf nicht ohne sachliche Rechtfertigung ungleich behandelt werden; Unterschiede im Tatsächlichen sind nur dann zulässig, wenn sie für die Regelung wesentlich sind.²¹⁰

Zu berücksichtigen ist ferner die **Staatszielbestimmung des umfassenden Umweltschutzes** nach § 3 Abs 2 BVG Nachhaltigkeit, wonach „Maßnahmen zur Vermeidung von Störungen durch Lärm“ ausdrücklich umfasst sind. Der VfGH stützte seine Rsp zum verfassungsrechtlichen Lärmschutz – insbesondere bei Fällen zu Gastgärten und Schienenverkehr – hauptsächlich auf gleichheitsrechtliche Erwägungen und daraus abgeleitete Sachlichkeitsprüfungen. Die verfassungsrechtliche Verankerung des Lärmschutzes in § 3 Abs 2 BVG Nachhaltigkeit wird dabei zu Interpretationszwecken ebenfalls herangezogen: „Das BVG Umweltschutz enthält zwar kein

²⁰⁶ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 18–30 (insbes 23 ff) sowie 40 ff.

²⁰⁷ *Holoubek* in Korinek/Holoubek/Bezemek/Fuchs/Martin/Zellenberg, Österreichisches Bundesverfassungsrecht (2018) Art 7 Abs 1 Satz 1 und 2 B-VG Rz 128.

²⁰⁸ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 27; VfGH 29.11.2018, G 296/2017; VfSlg 8.457/1978, 16.740/2002.

²⁰⁹ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 27; *Pöschl*, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer (Hrsg), Handbuch der Grundrechte in Deutschland und Europa² VII/1 (2014) § 14 Rz 36.

²¹⁰ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 20, 130.

verfassungsgesetzlich gewährleistetes subjektives Recht. Seine als Umschreibung einer Staatsaufgabe zu verstehenden Inhalte²¹¹ sind jedoch bei der Beurteilung gesetzlicher Regelungen am Maßstab des Gleichheitsgrundsatzes zu berücksichtigen.²¹² Zu diesen Inhalten gehört insbesondere auch die Vermeidung von Störungen durch Lärm.“²¹³

1. Prüfung anhand des gegenständlichen Falls

Die Gleichheitsprüfung gliedert sich nach der Dogmatik des VfGH²¹⁴ in zwei voneinander zu unterscheidende Prüfungsstränge. Der **komparative Teil** (Gleichbehandlungs- und Differenzierungsgebot) fragt, ob vergleichbare Sachverhalte ungleich behandelt werden und ob diese Ungleichbehandlung durch Unterschiede im Tatsächlichen sachlich gerechtfertigt ist. Demgegenüber fragt der **nicht-komparative Teil** (allgemeines Sachlichkeitsgebot), ob die Regelung unabhängig von einem Vergleich an sich sachlich ist – ob sie also ein legitimes Ziel verfolgt und die eingesetzten Mittel geeignet, erforderlich und angemessen sind. Im vorliegenden Fall sind beide Prüfungsstränge einschlägig und führen (wie es nun zu zeigen gilt) zur Gleichheitswidrigkeit des bestehenden Regimes in OÖ.

Zunächst ist zu prüfen, ob **vergleichbare Sachverhalte** vorliegen, sodann ist zu prüfen, ob eine Ungleichbehandlung vorliegt und ob diese **sachlich gerechtfertigt** ist.²¹⁵ „Eine Pflicht zur Gleichbehandlung entsteht vielmehr erst, wenn zwischen zwei Vergleichsgruppen wesentliche Gemeinsamkeiten bestehen.“²¹⁶ Eine Ungleichbehandlung ist sachlich gerechtfertigt, wenn „**Unterschiede im Tatsächlichen**“ vorliegen, welche für die Regelung **wesentlich** sind. Unterschiede im Tatsächlichen können im Sachverhalt, in der unterschiedlichen rechtlichen Ausgestaltung oder in externen Zwecken (rechtspolitisches Anliegen des Gesetzgebers) liegen.²¹⁷ Ob ein Unterschied wesentlich für die Regelung ist, ist „kontextrelativ“²¹⁸, dh abhängig von der Sachmaterie.²¹⁹

²¹¹ *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 17 mit Verweis auf VfSlg. 11.294/1987, 12.009/1989.

²¹² *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 17 mit Verweis auf VfSlg. 12.485/1990.

²¹³ *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 4.

²¹⁴ Vgl. *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 15 ff; *Holoubek* in Korinek/Holoubek et al, Österreichisches Bundesverfassungsrecht Art 7 Abs 1 Satz 1 und 2 B-VG Rz 107 ff.

²¹⁵ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 18 f sowie 23 ff mit Verweis auf bspw VfGH 1.10.2019, G 207/2018; 1.10.2019, G 330/2018.

²¹⁶ *Pöschl*, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer, Handbuch der Grundrechte VII/1² § 14 Rz 32.

²¹⁷ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 19, hinsichtlich letzteren Falls mit Verweis auf *Holoubek* in Korinek/Holoubek et al, Österreichisches Bundesverfassungsrecht Art 7 Abs 1 Satz 1 und 2 B-VG Rz 112; *Pöschl*, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer, Handbuch der Grundrechte VII/1² § 14 Rz 34; mwN.

²¹⁸ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 20 sowie *Pöschl*, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer, Handbuch der Grundrechte VII/1² § 14 Rz 41.

²¹⁹ Vgl. *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 20.

a) Gleichbehandlungs- und Differenzierungsgebot

(1) Bestimmung der Vergleichsgruppen

(a) Ausgangspunkt der Vergleichsprüfung

Zu Beginn der Gleichheitsprüfung ist festzulegen, **welche Personengruppen oder Sachverhalte** miteinander zu vergleichen sind und welche Merkmale in diesem Zusammenhang als „wesentlich“ anzusehen sind.²²⁰ Fehlen relevante Gemeinsamkeiten, lehnt der VfGH eine Gleichheitsprüfung mit der Begründung ab, dass die Sachverhalte **nicht vergleichbar** seien – womit gemeint ist, dass **keine relevanten inhaltlichen Parallelen** bestehen, nicht jedoch, dass ein Vergleich schlechthin unmöglich sei.²²¹ Diese Vorauswahl darf nicht willkürlich erfolgen, sondern ergibt sich aus dem Zweck und Kontext der Regelung. Wie *Pöschl*²²² hervorhebt, kann nur die Verfassung selbst bestimmte Vergleiche ausschließen, da bei dieser Vorauswahl bereits Kenntnis darüber bestehen muss, welche Eigenschaften „wesentlich“ sind.

(b) Föderaler Vergleich, räumliche Grenze und Judikatur des VfGH

Eine solche verfassungsrechtlich begründete Einschränkung erkennt die Rsp des VfGH im Hinblick auf den **bundesstaatlichen Aufbau Österreichs** an. Der Föderalismus soll gerade ermöglichen, dass die Länder unterschiedliche Regelungen treffen können. Dieses Anliegen darf vom Gleichheitssatz nicht unterlaufen werden. Der Gleichheitssatz dient nicht dazu, bundes- oder landesgesetzliche Regelungen einander anzugleichen oder die föderale Vielfalt zu nivellieren.

Der VfGH schließt in stRsp einen **Vergleich zwischen Regelungen verschiedener Gesetzgeber** (Bund – Länder bzw Länder untereinander), insbesondere in Angelegenheiten, die in den **Kompetenzbereich der Länder fallen, am Maßstab des allgemeinen Gleichheitssatzes aus**.²²³

Bereits 1932 hat der VfGH ausgesprochen, dass es „in der Natur und im Wesen des Bundesstaates begründet“ ist, wenn in verschiedenen Bundesländern unterschiedliche rechtliche Regelungen

²²⁰ *Pöschl*, Gleichheit vor dem Gesetz (2008) 205.

²²¹ Vgl *Pöschl*, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer, Handbuch der Grundrechte VII/1² § 14 Rz 32 mit Verweis auf Rsp des VfGH zu nicht vergleichbaren Sachverhalten: VfSlg 10.284/1984, 16.754/2002, 19.537/2011.

²²² *Pöschl*, Gleichheit vor dem Gesetz 206.

²²³ So *Pöschl*, Gleichheit vor dem Gesetz 206 mit Verweis auf VfSlg 1440/1932 sowie VfSlg 1462/1932 und dann VfSlg 6755/ 1972, 7038/1973, 8161/1977, 8247/1978, 9116/1981, 9804/1983, 11.641/1988, 14.783/ 1997, 14.846/1997. *Pöschl* erörtert: „Dass die aus der Verschiedenheit von Landesgesetzen resultierende ‚Ungleichbehandlung‘ gleichheitsrechtlich nicht angreifbar ist, bedeutet keine ‚Ausschaltung des Prinzips der Anwendung gleichen Rechts auf gleiche Sachverhalte‘ (so aber *Bußjäger*, JBI 2007, 292), weil gleiches Recht hier ja gar nicht vorliegt. Der Gleichheitssatz verpflichtet die Landesgesetzgeber nur dazu, in ihrem Hoheits- und Wirkungsbereich Gleiches gleich und Ungleiches ungleich zu behandeln. Wenn verschiedene Landesgesetzgeber verschiedene, aber jeweils für sich gleichheitskonforme Regelungen erlassen, entsteht daher nicht einmal im Ansatz ein Gleichheitsproblem, es muss also auch nicht erst ein ‚Prinzip‘ ausgeschaltet werden, um eine Gleichheitswidrigkeit verneinen zu können. Auch das sog Berücksichtigungsgebot, das Bundes- und Landesgesetzgeber dazu verpflichtet, die Interessen der jeweils gegenbeteiligten Gebietskörperschaft nicht zu unterlaufen, hat mit der Garantie der Gleichheit der Bürger vor dem Gesetz nichts zu tun; der Gleichheitssatz kann auch nicht ‚analog‘ angewendet werden, um ein solches Berücksichtigungsgebot zu begründen (so aber *Bußjäger*, JBI 2007, 297). Dieses Gebot muss, wenn überhaupt, aus dem bundesstaatlichen Prinzip begründet werden können; gelingt dies nicht, dann gibt es dieses Gebot eben nicht.“

gelten (VfSlg 1462/1932; Steuern²²⁴). Der Gleichheitssatz kann daher nicht herangezogen werden, um landesrechtliche Regelungen untereinander oder mit bundesrechtlichen Vorschriften zu vergleichen oder zu vereinheitlichen (vgl etwa VfSlg 3093/1956; 8247/1978; 14.846/1997).

In der vorliegenden Konstellation wäre es viel zu kurz gegriffen, die dem Bundesrecht unterliegenden Autobahnen und Schnellstraßen (Art 10 B-VG) und den dortigen Lärmschutzstandard mit jenem an Landesstraßen (Art 11 B-VG) zu vergleichen und damit einen Vergleich zwischen Gesetzgebungskompetenzen unterschiedlicher Gebietskörperschaften anzustellen. Vielmehr geht es darum, dass der OÖ Landesgesetzgeber im Rahmen seiner Gesetzgebungshoheit bewusst eine Zweiteilung schafft, indem er nur die UVP-pflichtigen Straßen denselben Regimen wie Autobahnen und Schnellstraßen unterstellt und damit eine Gruppe von Straßenanrainern bewusst von diesem Regime ausschließt. Der OÖ Landesgesetzgeber selbst hat in casu die im Verdacht der Gleichheitswidrigkeit stehende Regelung geschaffen.

Diese Sichtweise wird auch in der Lehre geteilt. Nach *Pöschl*²²⁵ bindet der allgemeine Gleichheitssatz jeden Gesetzgeber nur innerhalb seines jeweiligen Kompetenz- und territorialen Wirkungsbereichs. Dass verschiedene Gesetzgeber denselben Sachverhalt unterschiedlich regeln, ist daher gleichheitsrechtlich nicht zu beanstanden und unmittelbare Folge des bundesstaatlichen Systems. Ein Vergleich landesrechtlicher Regelungen untereinander oder von Bundes- mit Landesrecht ist am Maßstab des Gleichheitssatzes ausgeschlossen. Innerhalb seines territorialen Wirkungsbereichs darf der Gesetzgeber zwar regional differenzieren, jedoch nur, sofern diese Differenzierung sachlich begründbar ist; absolute Grenzen räumlicher Differenzierungen ergeben sich aus Art. 4 B-VG, der das Bundesgebiet zu einem einheitlichen Wirtschafts-, Währungs- und Zollgebiet erklärt.

Diese dargestellte Judikatur betrifft jedoch ausschließlich den föderalen Vergleich zwischen unterschiedlichen Rechtsordnungen. **Nicht ausgeschlossen** ist hingegen ein **Vergleich innerhalb derselben Rechtsordnung** oder die gleichheitsrechtliche Prüfung bundesrechtlicher Sonderregelungen, die für einzelne Länder gelten. Erlässt etwa der Bundesgesetzgeber für ein einzelnes Bundesland eine Sonderregelung (etwa eine eigene Schulpflichtregelung oder schafft er eine wasserrechtliche Ausnahmebestimmung nur für Salzburg), so ist sehr wohl zu prüfen, ob

²²⁴ VfSlg 1462/1932: „Desgleichen kann von einer Verletzung der Einheit des Wirtschaftsgebietes durch die Ausschreibung einer Wertzuwachsabgabe keine Rede sein. Daß in einem Bundesstaate, wie es Österreich ist, wo die Länder eigene Steuerhoheit besitzen, in denen verschiedene Länder verschiedene Steuern eingehoben können, ist in der Natur und dem Werden eines Bundesstaates begründet.“

²²⁵ Vgl. *Pöschl*, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer, Handbuch der Grundrechte VII/1² § 14 Rz 55 f.

diese Regelung gegenüber den für die übrigen Bundesländer geltenden bundesrechtlichen Regelungen sachlich gerechtfertigt ist.²²⁶

Zugleich betont der VfGH, dass der jeweilige Gesetzgeber auch im Bundesstaat an das Gebot gebunden bleibt, Regelungen „in sich“ sachlich auszugestalten. Die bundesstaatlich begründete Herausnahme föderaler Vergleiche verdrängt den Gleichheitsgrundsatz nicht gänzlich. Vielmehr ist **jeder Gesetzgeber innerhalb seines Kompetenzbereichs an das aus Art 7 B-VG abgeleitete Sachlichkeitsgebot gebunden; landesrechtliche Regelungen dürfen keine sachfremden Differenzierungen enthalten** (VfSlg 677/1972, Abgabenrecht)²²⁷.

Pöschl warnt in diesem Zusammenhang zu Recht davor, Annahmen mangelnder Vergleichbarkeit von zwei Sachverhalten und damit der Unzulässigkeit eines Vergleichs unkritisch zu übernehmen. **Häufig diene der Verweis dazu, eine Ungleichbehandlung der inhaltlichen Rechtfertigungsprüfung zu entziehen**, weil es an einer Rechtfertigung hierfür fehle.²²⁸

*Pöschl*²²⁹ argumentiert im Zusammenhang mit der Inländerdiskriminierung wie folgt: „Löst man sich von der Vergleichsrhetorik und wendet man sich dem Problem aus der Sicht des Rechtsunterworfenen einerseits und aus der des Gesetzgebers andererseits zu, dann liegt offen zutage, dass Rechtsunterworfenen im Fall einer Inlandsmarktdiskriminierung im Hoheitsgebiet eines und desselben Gesetzgebers in gleicher Lage ungleich behandelt werden und dass es diesem Gesetzgeber und nur ihm ohne weiteres möglich wäre, diese Ungleichbehandlung zu ändern; unterlässt er das, dann behandelt er die Rechtsunterworfenen ungleich, obwohl sie wesentlich gleich sind. Gerade hier liegt auch der entscheidende Unterschied zu einer Ungleichbehandlung der Rechtsunterworfenen, die aus unterschiedlichen Gesetzen verschiedener Länder resultiert. **Dass ein Rechtsunterworfener in Tirol ein Haus unter anderen Bedingungen bauen kann als in der Steiermark, ist schon deshalb kein Gleichheitsproblem, weil diese unterschiedlichen Landesgesetze einen unterschiedlichen örtlichen Wirkungsbereich haben: In seinem Hoheitsgebiet behandelt aber jeder Landesgesetzgeber alle Rechtsunterworfenen in gleicher**

²²⁶ Vgl. *Pöschl*, Gleichheit vor dem Gesetz 206 f.

²²⁷ VfSlg 6755/1972: „Der Landesgesetzgeber ist im Rahmen seiner Zuständigkeit grundsätzlich frei, den Gegenstand einer Abgabe zu bestimmen. Er ist aber insoweit verfassungsgesetzlich gebunden, als er die Grenzen des {Finanz-Verfassungsgesetz 1948 § 8, § 8 F-VG 1948} zu beachten hat und er auch dem **Gleichheitsgebot** dadurch entsprechen muß, daß **die Regelung in sich, insbesondere die Abgrenzung des Abgabegenstandes, nicht unsachlich sein darf. Die Art der Regelung ist daher einer Prüfung am Gleichheitssatz zugänglich (Slg. 5513/1967, 5577/1967, 5692/1968, 6030/1969)**. Grundsätzlich steht es dem Gesetzgeber auch frei, nur bestimmte Gruppen der Bevölkerung mit einer Abgabepflicht zu belasten; er handelt damit im Rahmen rechtspolitischer Erwägungen.“ „Der Gesetzgeber ist dabei nur gehalten, die **Abgrenzung des Kreises der Abgabepflichtigen so vorzunehmen, daß darin nicht eine sachfremde Differenzierung liegt** (vgl. Slg. 1411/1931, 4058/1961, 4265/1962, 4392/1963, 5577/1967, 5995/1969). Wenn nun der Gesetzgeber ein Schulden der Arbeitskraft des in Wien beschäftigten Dienstnehmers gegenüber dem Dienstgeber einer Abgabe unterzieht, ist dies eine Maßnahme der Rechtspolitik, die - außer im Falle eines Exzesses - **nicht am Gleichheitssatz gemessen werden kann** (vgl. Slg. 5692/1968, 5862/1968, 6030/1969, 6152/1970, 6255/1970, 6485/1971)“.

²²⁸ Vgl. *Pöschl*, Gleichheit vor dem Gesetz 443 f.

²²⁹ Vgl. *Pöschl*, Gleichheit vor dem Gesetz 443 f.

Lage gleich. Demgegenüber kommt es im Fall der Inlandsmarktdiskriminierung zu einer Ungleichbehandlung gleicher Fälle auf ein und demselben Hoheitsgebiet und, wie gezeigt, auch durch eine und dieselbe Autorität. Anders als nationales Recht und Gemeinschaftsrecht stehen die verschiedenen Landesgesetze zueinander auch nicht in einem hierarchischen Verhältnis; eine Gleichbehandlung aller Rechtsunterworfenen ließe sich daher nur durch ein akkordiertes Vorgehen aller Landesgesetzgeber erreichen. Das ist zwar möglich, in einem Bundesstaat aber keinesfalls als Regelfall gedacht und durch den Gleichheitssatz auch nicht geboten: **Diesem genügt, dass der Landesgesetzgeber in seinem Hoheitsgebiet Gleiches gleich und Ungleiches ungleich behandelt; er verlangt aber auch, dass Landes- und Bundesgesetzgeber in ihrem Hoheitsgebiet gemeinschaftsrechtlich hervorgerufene Ungleichbehandlungen zwischen Rechtsunterworfenen in gleicher Lage durch eine Anpassung ihrer Normen an das Gemeinschaftsrecht abstellen, sofern es für die Aufrechterhaltung dieser Ungleichbehandlung keine triftigen (externen) Gründe gibt.** Die heute wohl herrschende Lehre geht daher ebenso wie von Beginn an der VfGH zu Recht davon aus, dass Art 7 Abs 1 Satz 1 B-VG auch eine Inlandsmarktdiskriminierung (bzw eine mittelbare Inländerdiskriminierung) untersagt.“

Damit betont **Pöschl**, dass der **Gleichheitssatz** nur innerhalb einer einzelnen Rechtsordnung gilt: **Ungleichbehandlung gleicher Fälle durch denselben Gesetzgeber im eigenen Hoheitsgebiet ist im Fall der Inlandsmarktdiskriminierung unzulässig**, während Unterschiede zwischen verschiedenen Ländern oder föderalen Gesetzen kein Gleichheitsproblem darstellen.

Zwischenfazit

Vor diesem Hintergrund steht die angeführte Judikatur des VfGH dem vorliegenden Fall nicht entgegen. Zwar verlangt der Gleichheitssatz im föderalen Kontext keinen Vergleich zwischen verschiedenen Rechtsordnungen, er eröffnet jedoch uneingeschränkt die **Sachlichkeitsprüfung** innerhalb einer einzelnen Bundes- oder Landesrechtsordnung. Gegenstand ist daher keine bundesstaatlich zulässige Rechtsverschiedenheit, sondern eine **Differenzierung innerhalb derselben Landesrechtsordnung (Oö. Lärmschutzregime)**.

(c) Gleichheitsgrundsatz und Bundesstaatlichkeit nach **Bußjäger**²³⁰

Bußjäger²³¹ argumentiert, dass die stRsp des VfGH²³² zur Nichtanwendung des Gleichheitsgrundsatzes auf föderale Differenzierungen nicht dessen grundsätzliche Bedeutung im föderalen Kontext infrage stelle, da eine solche Auffassung das Wesensmerkmal gleichen Rechts

²³⁰ **Bußjäger**, Bundesstaat und Gleichheitsgrundsatz, JBI 2007, 289 (292).

²³¹ **Bußjäger**, JBI 2007, 289 (292).

²³² **Bußjäger** verweist auf VfSlg 1462/1932; 3093/1956; 5847/1968; 5910/1969; 6755/1972; 7038/1973; 7374/1974; 8161/1977; 8247/1978; 8934/1980; 9116/1981; 9804/1983; 11.641/1988; 11.690/1988; 12.949/1991; 14.783/1997; 14.846/1997; vgl **Bußjäger**, JBI 2007, 289 (292) mwN.

auf gleiche Sachverhalte aushöhlen und mit der Bundesverfassung nicht vereinbar wäre.²³³ Dies würde entweder zu einem Unterlaufen des Gleichheitsgrundsatzes oder – umgekehrt – zu einer Auflösung der Bundesstaatlichkeit führen.²³⁴ Diese Nichtanwendbarkeit des Gleichheitssatzes **könne nicht vorbehaltlos gemeint sein**, da sich bereits aus VfSlg 7038/1973 ergäbe, dass die verfassungsgesetzlich verankerte Gesetzgebungshoheit der Bundesländer ihnen innerhalb der verfassungsrechtlichen Vorgaben volle Gestaltungsfreiheit in materiellen und verfahrensrechtlichen Fragen einräume.²³⁵ In VfSlg 6755/1972 (Abgabenrecht) habe der VfGH klargestellt, dass bundesstaatlich bedingte, nur in einem Bundesland bestehende Bürgerpflichten zwar zulässig seien, sofern die Regelung „in sich“ sachlich ausgestaltet sei. Ebenso habe der VfGH in VfSlg 8161/1977 ausgesprochen, dass eine an sich sachliche Anknüpfung bundesrechtlicher Rechtsfolgen (Abgabenbefreiung) an landesrechtliche Vorkehrungen nicht allein deshalb gleichheitswidrig werde, weil daraus länderweise unterschiedliche rechtliche Situationen resultierten.

Aus dieser Judikatur folgert *Bußjäger*, dass der Gleichheitsgrundsatz im Bundesstaat nicht als Vergleichsmaßstab zwischen verschiedenen Rechtsordnungen fungiert, wohl aber **jeden Gesetzgeber dazu verpflichtet, innerhalb seiner eigenen Rechtsordnung „in sich“ bzw „an sich“ sachliche Regelungen zu treffen**.

Gleichheitsgrundsatz und bundesstaatliches Prinzip begrenzen sich dabei wechselseitig: Der Gleichheitssatz kann nicht zur Nivellierung landesrechtlicher Unterschiede herangezogen werden, während umgekehrt die Bundesstaatlichkeit den Gesetzgeber nicht von der Pflicht zu sachlicher, nicht willkürlicher Normsetzung enthebt. **Maßstab der Sachlichkeitsprüfung ist daher ausschließlich die jeweils betroffene Bundes- oder Landesrechtsordnung.**²³⁶ Aufgrund der Gleichordnung von Bund und Ländern kann keine Rechtsordnung Maßstab für die Sachlichkeit einer anderen sein. Rechtsverschiedenheit ist somit eine begriffsnotwendige und von der Bundesverfassung gewollte Folge der bundesstaatlichen Organisation, während der Gleichheitsgrundsatz jeden Gesetzgeber nur innerhalb seines eigenen Kompetenzbereichs bindet.²³⁷

Die gelegentlich in der Literatur (*Raschauer*) geäußerte Kritik an einer föderalen „Kraut- und Rübensgesetzgebung“ überzeugt *Bußjäger* nicht.²³⁸ Unterschiedliche landesrechtliche Lösungen seien keine gleichheitswidrige Unordnung, sondern zwingende Folge unterschiedlicher

²³³ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (292) mwN.

²³⁴ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (292 f).

²³⁵ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (293) mit Verweis auf VfSlg 7038/1973.

²³⁶ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (293).

²³⁷ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (293) mwN.

²³⁸ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (293) mit Verweis auf *Raschauer*, Naturschutzrecht und Verfassung, in Potacs (Hrsg), Beiträge zum Kärntner Naturschutzrecht (1999) 15.

Zuständigkeiten und ein **Motor für Innovation und Weiterentwicklung**.²³⁹ Zwar könne der Gleichheitsgrundsatz indirekt zu Angleichungen führen – etwa wenn der VfGH im Rahmen der Sachlichkeitsprüfung Mindeststandards subjektiv-öffentlicher Rechte einfordert (vgl etwa VfSlg 15.581/1999 zur Tiroler BauO bzgl Nachbarrechte im Bauverfahren), doch handelt es sich dabei nicht um eine unzulässige Harmonisierung, sondern um eine **systeminterne Kontrolle**, die die Sachlichkeit der jeweiligen Regelung im Kontext der eigenen Rechtsordnung sicherstellt.²⁴⁰

(d) Anwendung auf den vorliegenden Fall (Oberösterreich)

Für den vorliegenden Fall ist daher festzuhalten, dass der Gleichheitsgrundsatz **keine bundesweite Einheitlichkeit** verlangt, sondern lediglich eine „in sich“ **sachliche Ausgestaltung** der jeweils geltenden bundes- oder landesgesetzlichen Regelung, hier der oberösterreichischen (nicht komparativer Teil).²⁴¹

Innerhalb der oberösterreichischen Rechtsordnung werden vergleichbare Sachverhalte unterschiedlich behandelt. Anrainer von Landesstraßen werden unterschiedlich stark vor Straßenlärm geschützt, je nachdem, ob sie Anrainer von UVP-pflichtigen oder nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen sind.

- **UVP-pflichtige Landesstraßen:** Anwendung der Oö. LStr-LärmIV mit modernen, gestuften Grenzwerten und differenzierten Schutzmechanismen.
- **Nicht UVP-pflichtige Landesstraßen:** Anwendung der OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008), **ohne** abgestuftes Schutzsystem, ohne Berücksichtigung von Vorbelastungen oder aktuellen medizinischen Erkenntnissen. Damit lässt der Landesgesetzgeber de facto die Auffüllung ruhiger Gebiete mit Straßenlärm bis zum Grenzwert rigoros zu.

Diese Differenzierung ist **innerhalb der oberösterreichischen Rechtsordnung nicht durch sachliche Gründe gerechtfertigt**. Das Schutzbedürfnis der betroffenen Anrainer unterscheidet sich nicht nach der UVP-Pflicht der Straße, sondern richtet sich nach Art, Intensität und Dauer der Lärmbelastung sowie nach deren gesundheitlichen Auswirkungen. **Die UVP-Pflicht stellt damit kein sachlich tragfähiges Differenzierungskriterium für das Ausmaß des Lärmschutzes dar.**

Die Folge ist, dass Anrainer entlang UVP-pflichtiger Landesstraßen innerhalb derselben Landesrechtsordnung **unsachlich bessergestellt** sind als Anrainer vergleichbar belasteter, nicht UVP-pflichtiger Landesstraßen. **Damit liegt keine bloß bundesstaatlich bedingte Verschiedenheit der Rechtslagen, sondern eine gleichheitswidrige Unsachlichkeit innerhalb der oberösterreichischen Landesrechtsordnung selbst** vor. Die untersuchte Regelung verfehlt

²³⁹ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (293 f)

²⁴⁰ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (294).

²⁴¹ *Bußjäger*, JBI 2007, 289 (293).

daher das vom Gleichheitsgrundsatz geforderte Gebot einer „in sich“ sachlichen Ausgestaltung und ist vor diesem Hintergrund verfassungsrechtlich problematisch.

(e) Wesentliche Gemeinsamkeiten

Der Gleichheitssatz verlangt also **nicht**, dass jede Person in jeder Hinsicht gleich behandelt werden muss, sondern begründet eine Pflicht zur Gleichbehandlung erst dann, wenn zwischen den zu **vergleichenden Sachverhalten oder Personengruppen wesentliche Gemeinsamkeiten** bestehen. Fehlen derartige Gemeinsamkeiten, lehnt der VfGH eine Gleichheitsprüfung mit der Begründung ab, dass die Sachverhalte **nicht vergleichbar** seien – womit gemeint ist, dass **keine relevanten inhaltlichen Parallelen** bestehen, nicht jedoch, dass ein Vergleich schlechthin unmöglich wäre.²⁴²

Im vorliegenden Fall bestehen zwischen den beiden Vergleichsgruppen – Anrainern von Landesstraßen einerseits und Anrainern von Autobahnen bzw. Schnellstraßen andererseits – jedoch offenkundig **wesentliche Gemeinsamkeiten wie folgt:**

Beide Gruppen sind in gleicher Weise **Lärmemissionen des Straßenverkehrs** ausgesetzt; die Art, Dauer und gesundheitliche Relevanz der Belastung unterscheidet sich **nicht nach der straßenrechtlichen Kategorie**, sondern allein nach Verkehrsaufkommen und der baulichen Situation. Beide Gruppen sind gleichermaßen Verkehrslärm ausgesetzt, der aus dem motorisierten Straßenverkehr resultiert und als kontinuierliche Emission auftritt. Die betroffenen Personenkreise sind identisch – insbesondere Wohnbevölkerung, Schulen, Kindergärten und Krankenanstalten. Ebenso sind die gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm – etwa Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Beeinträchtigungen der Lebensqualität – unabhängig vom Straßentyp gleichartig.²⁴³ Damit liegt ein gleichgelagerter Belastungstatbestand vor, sodass die beiden Gruppen hinsichtlich des Schutzbedürfnisses vor Lärmimmissionen **vergleichbar** sind.

²⁴² Vgl. Pöschl, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer, Handbuch der Grundrechte VII/1² § 14 Rz 32; mit Verweis auf Rsp des VfGH zu nicht vergleichbaren Sachverhalten: VfSlg 10.284/1984, 16.754/2002, 19.537/2011. Pöschl dazu: „Vergleichbar ist grundsätzlich alles mit allem. Wenn der Verfassungsgerichtshof diesen Terminus verwendet, meint er wohl auch nicht, dass ein Vergleich zwischen zwei Personengruppen oder Sachverhalten nicht möglich ist, sondern dass zwischen diesen Vergleichsobjekten keine relevanten Gemeinsamkeiten bestehen; s. zur umgangssprachlichen Ungenauigkeit, mit der der Begriff der „Vergleichbarkeit“ verwendet wird, Stefan Huster, Rechte und Ziele, 1993, S. 30 FN 70.“

²⁴³ Vgl. Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 11.

Der Sachverhaltsvergleich kann wie folgt dargestellt werden:

Merkmal	Landesstraße	Bundesstraße
Lärmquelle	Motorisierter Verkehr	Motorisierter Verkehr
Lärmcharakter	Kontinuierlich, emissionsrelevant	Kontinuierlich, emissionsrelevant
Betroffene	Wohnbevölkerung, Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser	Wohnbevölkerung, Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser
Gesundheitsfolgen	Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Belastung	Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Belastung

(f) Keine wesentlichen Unterschiede im Tatsächlichen

Organisatorische Zuständigkeitsgrenzen als fehlender sachlicher Rechtfertigungsgrund

Vorab ist klarzustellen, dass im Folgenden kein gleichheitsrechtlich unzulässiger Vergleich zwischen verschiedenen Rechtsordnungen (Bund und Land) vorgenommen wird. Zu prüfen ist vielmehr, ob die Anknüpfung an eine bloße organisatorisch-administrative Zuständigkeitsgrenze einen **sachlichen Grund** für eine unterschiedliche Behandlung vergleichbar betroffener Personen darstellen kann.

Nach stRsp des VfGH bindet der allgemeine Gleichheitssatz zwar jeden Gesetzgeber nur innerhalb seines jeweiligen Kompetenzbereichs; Unterschiede zwischen Regelungen verschiedener Gesetzgeber sind daher für sich genommen gleichheitsrechtlich nicht zu beanstanden. Daraus folgt jedoch nicht, dass jede innerhalb eines Kompetenzbereichs vorgenommene Differenzierung bereits sachlich gerechtfertigt wäre. Auch der Landesgesetzgeber ist innerhalb seines Regelungsbereichs an das aus Art 7 B-VG abgeleitete Sachlichkeitsgebot gebunden und darf Ungleichbehandlungen nur auf Unterschiede stützen, die in einem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Regelungszweck stehen.

Im vorliegenden Fall liegt der einzige Unterschied in der vom Landesgesetzgeber selbst geschaffenen Differenzierung, indem er – gestützt auf die Vollzugskompetenz nach Art 11 B-VG – für UVP-pflichtige Landesstraßen in der OÖ LStr-LärmIV ein anderes Grenzwertregime etabliert als für nicht UVP-pflichtige Landesstraßen. Die tatsächliche Belastungssituation für Betroffene ist hingegen gleichartig: Art, Intensität und gesundheitliche Relevanz des Straßenverkehrslärms hängen nicht von der straßenrechtlichen Kategorie ab, sondern von Faktoren wie Verkehrsaufkommen, baulicher Ausgestaltung und Nähe zu schutzwürdigen Nutzungen. Die

gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrslärm sind daher unabhängig davon, welches Genehmigungsregime zur Anwendung kommt, identisch. Dies ergibt sich auch aus humanmedizinischer Sicht: Das Gutachten hält ausdrücklich fest, dass ein unterschiedliches Schutzniveau für Landesstraßen gegenüber Autobahnen und Schnellstraßen medizinisch nicht nachvollziehbar sei.²⁴⁴ Besonders relevant ist ferner, dass das Gutachten bestätigt, dass die Grenzwerte der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) – ebenso wie jene der Oö. LStr-LärmIV für UVP-pflichtige Landesstraßen – dem **Stand der Technik** entsprechen und grundsätzlich geeignet sind, unzumutbare und gesundheitsgefährdende Belastungen zu vermeiden. Für ein Abgehen von diesem Schutzniveau bei nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen bestehe aus medizinischer Sicht keine Rechtfertigung.²⁴⁵

Die unterschiedliche Lärmschutzbeurteilung knüpft damit nicht an objektive Unterschiede der Belastung oder des Schutzbedürfnisses der Betroffenen an, sondern erweist sich als eine Differenzierung, die wie eine Art „administrative“ Unterscheidung anmutet. Eine solche Grenze steht jedoch in keinem sachlichen Zusammenhang mit dem Ziel des Lärmschutzrechts, nämlich dem Schutz der menschlichen Gesundheit vor schädlichen Umwelteinwirkungen. Organisatorische Zuständigkeitsgrenzen vermögen daher mit *Pöschl* und *Bußjäger* (siehe oben) keinen tragfähigen sachlichen Rechtfertigungsgrund für eine unterschiedliche Schutzintensität zu liefern.

Im Ergebnis liegen somit **keine wesentlichen Unterschiede im Tatsächlichen** vor, die eine Ungleichbehandlung rechtfertigen könnten. Die Anknüpfung an die UVP-Pflichtigkeit bzw Nicht-UVP-Pflichtigkeit des jeweiligen Infrastruktur- bzw Verkehrsgeschehens stellt kein sachlich geeignetes Differenzierungskriterium dar. Die unterschiedliche Anwendung von Lärmschutzstandards auf vergleichbar belastete Anrainer **innerhalb derselben Landesrechtsordnung** ist daher einer weiteren Prüfung am Maßstab des allgemeinen Gleichheitssatzes, insbesondere des Sachlichkeitsgebots, zu unterziehen.

Der OÖ-Landesgesetzgeber hat mit der OÖ LStr-LärmIV eine Differenzierung geschaffen, in der er den Lärmschutz an UVP-pflichtigen Landesstraßen gleich mit Autobahnen und Schnellstraßen regelt und andererseits an nicht UVP-pflichtigen Straßen ein geringeres Lärmschutzniveau zulässt. Betrachtet man die einschlägigen **Tatbestände des Anh 1 Z 9 UVP-G** (Infrastrukturprojekte – Straßen), so zeigt sich sehr deutlich, dass das die UVP-Pflicht auslösendes Moment die Streckenlänge ist, dass aber kürzere Streckenabschnitte am Einwirkungsort aufgrund der Verkehrsbelastung genauso lärmimmissionsrelevant sein können.

²⁴⁴ Vgl. *Nordmeyer*, Humanmedizinisches Gutachten 18.

²⁴⁵ Vgl. *Nordmeyer*, Humanmedizinisches Gutachten 17 f.

Darstellung der Relevanz von nicht-UVP-pflichtigen Vorhaben

Dass die Fragestellung hohe Relevanz entfaltet, zeigt sich aus der Abgrenzung in der folgenden Tabelle. Die nachfolgende Tabelle enthält eine **systematische Übersicht der einzelnen Tatbestände (lit a-f) des Anh 1 Z 9 UVP-G** mit Angabe der jeweiligen UVP-Pflicht sowie der e-contrario Abgrenzung nicht UVP-pflichtiger Vorhaben. **Rechtsfolge für UVP-pflichtige Landesstraßen (in OÖ) ist die Anwendung der OÖ LStr-LärmIV. Fällt ein OÖ-Landesstraßenbauvorhaben hingegen nicht unter die UVP-Pflicht, richtet sich die Genehmigung nach dem Oö. Straßengesetz 1991.**

Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 – Infrastrukturprojekte

Litera	UVP-pflichtig	e-contrario nicht UVP-pflichtig
	Tatbestand UVP-Pflicht	SV außerhalb der UVP-Pflicht → für Landesstraßen gilt das Oö. Straßengesetz
lit a	Neubau von Schnellstraßen¹⁾ oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km	Neubau von Schnellstraßen oder die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, wenn die durchgehende Länge unter 10 km bleibt. Ebenso zusätzliche Anschlussstellen.
lit b	Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km , wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen	Neubau sonstiger Straßen, wenn die durchgehende Länge unter 10 km liegt oder wenn zwar 10 km erreicht werden, jedoch eine JDTV von 2.000 Kraftfahrzeugen im Prognosezeitraum nicht erreicht wird.
lit c	Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km	Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn, wenn die durchgehende Länge unter 10 km bleibt. Maßgeblich ist dann

		ausschließlich das materielle Straßenrecht des Landes
lit d (im vereinfachten Verfahren)	Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen¹⁾ , wenn auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist	Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine JDTV von 8.000 Kraftfahrzeugen nicht erreicht wird.
lit e (im vereinfachten Verfahren)	Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km , wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist	Neubau sonstiger Straßen, wenn die durchgehende Länge unter 5 km liegt oder wenn trotz einer Länge von mindestens 5 km die JDTV von 15.000 Kraftfahrzeugen nicht erreicht wird.
lit f (im vereinfachten Verfahren)	Vorhaben der lit. a, b, c oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden , noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken erreicht wird	Vorhaben nach lit. a, b, c oder e, wenn das jeweilige Längenkriterium auch unter Einbeziehung angrenzender, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren freigegebener Teilstücke nicht erreicht wird.
lit g (im vereinfachten Verfahren)	Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen¹⁾ oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein	Ausbaumaßnahmen oder Neubauten, wenn kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder (selbst bei Berührung der Schutzgebiete Kat A, C)

vereinfachten Verfahren)	schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist	C berührt wird oder wenn die JDTV von 2.000 Kraftfahrzeugen nicht erreicht wird
lit h (im vereinfachten Verfahren)	Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen¹⁾ , Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m , jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist	Ausbaumaßnahmen oder Neubauten unter 500 m Länge (trotz Berührung der Schutzgebiete Kat B, D) oder solche, bei denen kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird oder die JDTV von 2.000 Kraftfahrzeugen nicht erreicht wird.
lit i (im vereinfachten Verfahren)	Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist	Neubau sonstiger Straßen, wenn kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird oder wenn die JDTV von 15.000 Kraftfahrzeugen nicht erreicht wird

¹⁾ Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.

b) Feststellung der Ungleichbehandlung

Anrainer UVP-pflichtiger Landesstraßen unterliegen dem Regime der Oö. LStr-LärmIV mit dem dreistufigen Grenzwertsystem (vorhabensbedingte Immissionserhöhung, unzumutbare Belästigung, Gesundheitsgefährdung) und Berücksichtigung der Vorbelastung. Anrainer nicht UVP-pflichtiger Landesstraßen werden hingegen nach der OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008) beurteilt: Diese sieht einen einzigen Grenzwert (Lden 60 dB/Lnight 50 dB) vor, berücksichtigt keine Vorbelastung und unterscheidet nicht zwischen den Schweregraden der Beeinträchtigungen.

Da beide Gruppen – wie in Schritt 1 dargelegt – vergleichbaren Lärmbelastungen ausgesetzt sind und sich hinsichtlich Art, Intensität und gesundheitlicher Relevanz der Belastung nicht unterscheiden, liegt eine Ungleichbehandlung vergleichbarer Sachverhalte vor.

Zu ergänzen ist: Die Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung 2022²⁴⁶ zeigen, dass die Zahl der von Straßenverkehrslärm im Ausmaß von Lden > 55 dB an Landesstraßen betroffenen Personen im Zeitraum 2017–2022 erheblich zugenommen hat. Das Schutzbedürfnis dieser Gruppe ist damit faktisch gewachsen, nicht gesunken.

c) Fehlen einer sachlichen Rechtfertigung

Kein tragfähiger Differenzierungsgrund

Zu prüfen ist, ob für die unterschiedliche Behandlung der Anrainer entlang oberösterreichischer Landesstraßen ein **sachlicher Grund** besteht, der die Ungleichbehandlung (geringerer Lärmschutz) rechtfertigt.

Eine sachliche Rechtfertigung könnte **nur dann bestehen**, wenn:

- sich die Straßenarten **faktisch wesentlich unterscheiden** (z. B. Verkehrsaufkommen, Bauweise, Belastungsintensität), **oder**
- **technische oder wirtschaftliche Gründe** eine unterschiedliche Behandlung objektiv notwendig machen.

Das ist aber **nicht mehr der Fall**, weil:

- **Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen stark gestiegen** ist (Verdopplung der Betroffenen 2017–2022 laut Studie),
- **wissenschaftlich-medizinisch kein Unterschied** in der Gesundheitsgefahr zwischen Straßenarten besteht,

²⁴⁶ BMK/Umweltbundesamt, Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung 2022, 17.

- und die **Kosten für Lärmschutzmaßnahmen** bei Landesstraßen können uE nach nicht als hinreichender Rechtfertigungsgrund gelten.

Ergebnis

Die Ungleichbehandlung beruht nicht auf objektiven, sachlich gerechtfertigten Unterschieden, sondern ausschließlich auf **verwaltungsorganisatorischen Differenzierungen**. Damit liegt eine **verfassungsrechtlich bedenkliche Differenzierung** vor, die gegen Art. 7 B-VG verstößt.

Die bestehende Rechtslage führt somit zu einer **nicht sachlich begründbaren Differenzierung** zwischen Anrainern gleichermaßen lärmbelasteter Gebiete. Sie ist daher **unsachlich und gleichheitswidrig** im Sinne der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs.

d) Allgemeines Sachlichkeitsgebot und Verhältnismäßigkeitsprüfung

Unabhängig vom komparativen Teil ist die Heranziehung der Richtlinie 2008 auch am allgemeinen Sachlichkeitsgebot zu messen. Dieses fragt nicht nach einem Vergleich, sondern ob die Regelung an sich sachlich ist – ob sie also ein legitimes Ziel verfolgt und die eingesetzten Mittel geeignet, erforderlich und angemessen sind. Ob eine Ungleichbehandlung sachlich begründbar ist, wird dabei mit einer Verhältnismäßigkeitsprüfung beurteilt: Es gilt einen Ausgleich herzustellen zwischen dem gesetzgeberischen Ziel, das die Ungleichbehandlung begründet, und dem Interesse an Gleichbehandlung.²⁴⁷ Die Regelung hält dieser Prüfung nicht stand:

Legitimes Ziel

Ein legitimes Ziel der unterschiedlichen Behandlung könnte theoretisch in einer administrativen Vereinfachung oder Kosteneffizienz liegen. Diese Gesichtspunkte sind jedoch rein verwaltungstechnischer Natur und betreffen nicht den eigentlichen Zweck des Lärmschutzrechts, nämlich den Schutz der menschlichen Gesundheit. Sie können daher kein ausreichendes öffentliches Interesse begründen, das eine geringere Schutzintensität für eine bestimmte Anrainergruppe rechtfertigt.

Geeignetheit

Die OÖ Richtlinie aus dem Jahr 2008 ist zur Erreichung des legitimen Ziels des Gesundheitsschutzes **offenkundig ungeeignet**, da sie auf veralteten wissenschaftlichen Erkenntnissen beruht und insbesondere keine Berücksichtigung der **Vorbelastung** vorsieht. Damit kann sie in lärmbelasteten Gebieten gerade nicht gewährleisten, dass die Bevölkerung in einem dem Stand der Technik entsprechenden Maß vor gesundheitsschädlichem Lärm geschützt wird. Eine

²⁴⁷ *Khakzadeh* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG Rz 27.

Regelung, die auf objektiv unzureichenden Grundlagen basiert, ist nach der Judikatur des VfGH²⁴⁸ unsachlich und zur Zielerreichung untauglich.

Erforderlichkeit

Selbst wenn man die Richtlinie als grundsätzlich geeignet ansehen wollte, wäre ihre Beibehaltung nicht erforderlich. Es bestehen mittlerweile mehrere aktuelle und praxiserprobte Regelwerke – wie die BStLärmIV 2014, die Oö. LStr-LärmIV 2024 oder die WHO-Leitlinien 2018 –, die eine sachgerechte und verhältnismäßige Lärmbewertung unter Einbeziehung der Vorbelastung ermöglichen. Der Gesetzgeber könnte somit ohne unverhältnismäßigen Aufwand eine Regelung treffen, die den Gesundheitsschutz der Bevölkerung auf ein gleiches Niveau hebt.

Angemessenheit

Die bestehende Ungleichbehandlung führt zu einer deutlich geringeren Schutzintensität für Anrainern entlang von nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen. Diese sind teils höheren Lärmbelastungen ausgesetzt, ohne Anspruch auf gleichwertige Schutzmaßnahmen zu haben. Die Beeinträchtigung der Grundrechte auf Leben, Gesundheit und Gleichheit ist somit schwerwiegend. Demgegenüber steht kein überwiegendes öffentliches Interesse, das eine derartige Benachteiligung rechtfertigen könnte.

e) Zwischenergebnis

In der Gesamtabwägung erweist sich die bestehende Regelung als unangemessen. Die Ungleichbehandlung steht in keinem ausgewogenen Verhältnis zu den verfolgten Zielen und führt faktisch zu einer Benachteiligung einer Anrainergruppe ohne gesundheitspolitische Rechtfertigung.

f) Zwischenergebnis der Gleichheitsprüfung

Die unterschiedliche Lärmschutzbehandlung von Anrainern UVP-pflichtiger und nicht UVP-pflichtiger Landesstraßen innerhalb der oberösterreichischen Rechtsordnung verstößt gegen Art 7 Abs 1 B-VG. Die betroffenen Personengruppen befinden sich in einer vergleichbaren Belastungssituation; die Anknüpfung an die UVP-Pflichtigkeit stellt kein sachlich tragfähiges Differenzierungskriterium dar und ist zudem unverhältnismäßig. Die Heranziehung der veralteten Richtlinie 2008 für nicht UVP-pflichtige Landesstraßen entspricht daher nicht den Anforderungen des allgemeinen Sachlichkeitsgebots.

2. EXKURS: Rechtsqualität von Richtlinien und Dienstanweisungen des Landes OÖ

Fraglich ist, welche Rechtsqualität die hier thematisierte Richtlinie des Landes Oberösterreich – Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (Juni 2008) aufweist.

²⁴⁸ Vgl VfGH 15.3.2017, V 162/2015.

Im Rahmen der Gesetzgebung, werden generelle, abstrakte Rechtsnormen (Gesetze, Verordnungen) erlassen. Innerhalb der Vollziehung bzw Verwaltung können individuell-konkrete Akte (Bescheide, Maßnahmen) erlassen werden, sowie auch Richtlinien und Erlässe, die auch teilweise außenwirksam sein können.²⁴⁹

Richtlinien der Verwaltung, auch wenn sie primär interne Weisungen darstellen, können im Rahmen der Vollziehung relevant sein, insbesondere wenn sie außenwirksame Entscheidungen beeinflussen.

In diesem Zusammenhang ist auch der Gleichheitsgrundsatz einschlägig: Die **Verwaltung** ist bei der **Vollziehung an den Gleichheitsgrundsatz gebunden**. Das bedeutet, dass Richtlinien oder Dienstanweisungen, die der Vollziehung dienen, nicht zu willkürlicher oder ungleichmäßiger Behandlung führen dürfen. Selbst wenn eine Richtlinie keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber Dritten entfaltet, bindet sie die Behörde intern und prägt die Entscheidungspraxis, sodass eine vergleichbare Behandlung von gleich gelagerten Fällen gewährleistet sein muss. Nun ist in unserem Fall die RL *expressis verbis* auf bestehende Landesstraßen anzuwenden, für die Heranziehung auf neu geplante projektierte Landesstraßen ist der Wortlaut aber zu eng. Auf welcher Grundlage daher die RL für Neubauten herangezogen wird, ist den Verfasserinnen der gegenständlichen Studie nicht recht nachvollziehbar.

Verordnungen sind gleichheitswidrig, wenn sie auf einem gleichheitswidrigen Gesetz beruhen oder ohne sachlichen Grund vom Gesetz abweichende Differenzierungen schaffen²⁵⁰. Behördenentscheidungen verletzen den Gleichheitsgrundsatz, wenn die Rechtsgrundlage selbst gleichheitswidrig ist, der Entscheidung gleichheitswidriger Norminhalt unterstellt wird oder Willkür vorliegt.²⁵¹ **Willkür** liegt etwa vor bei gehäufter Verkennung der Rechtslage, unterlassenen wesentlichen Ermittlungen, Ignorieren von Parteivorbringen, leichtfertigem Abgehen vom Akteninhalt oder Außerachtlassen des konkreten Sachverhalts.²⁵²

Fazit

Richtlinien und Dienstanweisungen der Verwaltung sind der Vollziehung zuzuordnen, können außenwirksam werden und unterliegen in ihrer Anwendung dem Gleichheitsgrundsatz. Sie bilden somit einen verbindlichen Rahmen für die Entscheidungsfindung der Verwaltung und müssen rechtmäßig, sachgerecht und einheitlich angewendet werden.²⁵³

²⁴⁹ Vgl *Nagl*, Erlässe und Richtlinien im System des öffentlichen Rechts - Typologie und Rechtsschutzfragen (2022) Diplomarbeit JKU Linz 6, abrufbar unter: <https://epub.jku.at/download/pdf/7710826> (abgerufen am 23.2.2026); vgl *Leitl-Staudinger*, Einführung ins öffentliche Recht⁵ (2015) Rz 8/5.

²⁵⁰ Vgl VfSlg 7522/1975.

²⁵¹ So etwa zB VfSlg 10.413/1985; 14.842/1997; 15.326/1998; 16.488/2002.

²⁵² *Grabenwarter/Frank*, B-VG² Art 7 EMRK (Stand 1.1.2025, rdb.at) Rz 9.

²⁵³ Näher siehe dazu *Pöschl*, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer, Handbuch der Grundrechte VII/1² § 14 Rz 79 ff (zur Bindung der Vollziehung) sowie Rz 82 ff (zur Willkür).

B. Art 8 EMRK iVm Art 7 GRC

Europäische Menschenrechtskonvention²⁵⁴

Artikel 8

(1) Jedermann hat Anspruch auf Achtung seines Privat- und Familienlebens, seiner Wohnung und seines Briefverkehrs.

(2) Der Eingriff einer öffentlichen Behörde in die Ausübung dieses Rechts ist nur statthaft, insoweit dieser Eingriff gesetzlich vorgesehen ist und eine Maßnahme darstellt, die in einer demokratischen Gesellschaft für die nationale Sicherheit, die öffentliche Ruhe und Ordnung, das wirtschaftliche Wohl des Landes, die Verteidigung der Ordnung und zur Verhinderung von strafbaren Handlungen, zum Schutz der Gesundheit und der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer notwendig ist.

1. Recht auf Achtung der Wohnung

a) Allgemeine Grundsätze und Schutzbereich

Im Zuge der grundrechtlichen Auseinandersetzung sind insbesondere **Art 8 EMRK** sowie **Art 7 GRC** zu berücksichtigen, da diese Bestimmungen im Rahmen des Schutzes des Privat- und Familienlebens sowie der Achtung der Wohnung auch den **Gesundheits- und Immissionsschutz** – insbesondere gegenüber Lärmbelastigungen – mitumfassen.²⁵⁵

Der grundrechtliche Schutz des Art 8 EMRK umfasst die **Wohnung**, also jenen physisch definierten Bereich, an dem sich das Privat- und Familienleben entfaltet.²⁵⁶ Geschützt ist dabei nicht nur der physische Bereich der Wohnung, sondern auch deren **ungestörte Nutzung**. Beeinträchtigungen müssen daher nicht körperlicher Natur sein – Lärm, Emissionen und Gerüche können den Schutzbereich ebenso berühren, sofern sie eine Person daran hindern, die Annehmlichkeiten ihrer Wohnung zu genießen (vgl. EGMR 20.5.2010, 61260/08, *Oluić/Kroatien* Rn 44; EGMR 16.11.2004, 4143/02, *Moreno Gómez/Spanien* Rn 53; EGMR 2.11.2006, 59909/00, *Giacomelli/Italien* Rn 76; EGMR, 3.5.2011, 6854/07, *Apanasewicz/Polen* Rn 93).

Positive Schutzpflichten

Nach stRsp des EGMR und hL verpflichtet Art 8 EMRK die Staaten nicht nur zum Unterlassen von Eingriffen, sondern enthält auch positive Schutzpflichten ua zur **aktiven Gewährleistung eines wirksamen Schutzes** vor schwerwiegenden Beeinträchtigungen durch Lärm und Umweltverschmutzung. Diese positiven Schutzpflichten umfassen auch **Ermittlungs- und Informationspflichten**.²⁵⁷ Art 8 EMRK verpflichtet den Staat dabei nicht nur zum Unterlassen

²⁵⁴ BGBl 1958/210.

²⁵⁵ *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 13; *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte (Stand 1.1.2021, rdb.at) Art 8 EMRK Rz 99, 103.

²⁵⁶ Vgl. *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 98 f.

²⁵⁷ *Madner* in Holoubek/Lienbacher, Kommentar Charta der Grundrechte der Europäischen Union² (Stand 1.4.2019, rdb.at) Art 37 Rz 12; *Muzak*, B-VG⁶ (Stand 1.10.2020, rdb.at) Art 8 MRK Rz 1.

eigener Eingriffe, sondern kann auch Maßnahmen erfordern, um das Recht auf Achtung des Privatlebens im Verhältnis zwischen Privaten zu gewährleisten.²⁵⁸

Nach der Rsp des EGMR zielt Art 8 EMRK zwar nicht speziell auf den allgemeinen Schutz der Umwelt als solches ab.²⁵⁹ Schwere Umweltverschmutzung und übermäßiger Lärm können aber das Wohlbefinden von Personen beeinträchtigen und sie daran hindern, ihr Zuhause zu genießen, sodass ihr Privat- und Familienleben berührt wird – und zwar **selbst ohne ernsthafte Gesundheitsgefährdung**.²⁶⁰ Der EGMR erkennt an, dass Art 8 EMRK **positive Schutzpflichten** des Staates begründen kann;²⁶¹ einschließlich der Pflicht, der betroffenen Bevölkerung wesentliche Informationen über Umwelt- und Gesundheitsrisiken zugänglich zu machen.²⁶²

Schwelle der Relevanz

Nicht jede Lärmbelästigung löst dabei die staatliche Handlungspflicht aus: Erforderlich ist ein **Mindestmaß an Schwere**, das relativ zu beurteilen ist und von Intensität, Dauer, sowie körperlichen und psychischen Auswirkungen abhängt. Überschreitet der Lärmpegel nachts und über mehrere Jahre hinweg nachweislich die **zulässigen Grenzwerte**, ist dieses Mindestmaß erreicht und sind die zuständigen Behörden zum Handeln verpflichtet.²⁶³ Dabei zieht der EGMR zur Beurteilung grundsätzlich die national festgelegten Grenzwerte heran; er hielt in der Rechtssache *Oluić/Kroatien* jedoch ausdrücklich fest, dass die kroatischen Grenzwerte ihrerseits bereits die WHO-Nachtnorm überschritten – wie dies grundrechtlich zu werten ist, ließ der EGMR offen.

Vorschriften zum Schutz garantierter Rechte haben dabei wenig Sinn, wenn sie nicht ordnungsgemäß durchgesetzt werden – erhebliche **Verfahrensverzögerungen** können einen an sich vorhandenen Rechtsbehelf unwirksam machen und eine **Verletzung von Art 8 EMRK** begründen.²⁶⁴ Der Staat ist daher verpflichtet, **Maßnahmen zu treffen**, um Einzelne wirksam vor

²⁵⁸ Vgl EGMR 20.5.2010, 61260/08, *Oluić/Kroatien* Rn 46.

²⁵⁹ Vgl EGMR 22. 5. 2003, 41666/98, *Kyrtatos/Griechenland*.

²⁶⁰ Vgl EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien* Rn 51.

²⁶¹ Vgl EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien* Rn 51, wonach unabhängig davon, ob eine positive Schutzpflicht des Staates oder ein rechtfertigungsbedürftiger Eingriff einer Behörde in Rede steht, die anzuwendenden Grundsätze weitgehend ähnlich sind: In beiden Fällen hat der Staat einen angemessenen Ausgleich zwischen den konkurrierenden Interessen des Einzelnen und der Allgemeinheit herzustellen, wobei ihm ein gewisser Ermessensspielraum zukommt

²⁶² Vgl EGMR 19.2.1998, 14967/89, *Guerra ua/Italien*, wonach Art 8 EMRK den Staat zu positiven Maßnahmen verpflichtet, die den wirksamen Schutz des Rechts auf Achtung des Privat- und Familienlebens gewährleisten; im konkreten Fall wurde eine Verletzung festgestellt, weil die Beschwerdeführer bis zur Einstellung der Düngemittelproduktion keine wesentlichen Informationen erhalten hatten, die es ihnen ermöglicht hätten, die Risiken zu bewerten, denen sie und ihre Familien durch den Betrieb der nahe gelegenen Chemiefabrik ausgesetzt waren.

²⁶³ Vgl EGMR 20.5.2010, 61260/08, *Oluić/Kroatien* Rn 49, 62, wonach nächtlicher Lärm, der über mehrere Jahre hinweg die zulässigen Grenzwerte überschritt und von unabhängigen Sachverständigen gemessen wurde, das erforderliche Mindestmaß an Schwere erreichte, das die zuständigen Behörden zum Handeln verpflichtete.

²⁶⁴ Vgl EGMR 20.5.2010, 61260/08, *Oluić/Kroatien* Rn 63 ff, wonach der EGMR eine Verletzung von Art 8 EMRK feststellte, weil die nationalen Behörden die Situation fast acht Jahre lang geduldet hatten und die eingeleiteten Verfahren dadurch unwirksam wurden; vgl auch EGMR 16.11.2004, 4143/02, *Moreno Gómez/Spanien* Rn 61.

schwerwiegenden Umwelt- und Lärmeinwirkungen im Bereich des Privat- und Familienlebens zu schützen.²⁶⁵

Nachteilige Auswirkungen von Umweltverschmutzungen müssen nach der Rsp des EGMR ein gewisses **Mindestmaß** erreichen, damit Art 8 EMRK Anwendung findet. Die Beurteilung des Mindestmaßes hängt von den Umständen des Falles insbesondere der Intensität, Dauer und den körperlichen bzw psychischen Auswirkungen der Beeinträchtigung ab. Der EGMR führt dazu aus, dass der allgemeine Umweltkontext miteinzubeziehen sei.²⁶⁶ Der EGMR betont: „*Es gäbe keinen vertretbaren Anspruch nach Artikel 8, wenn der beanstandete Nachteil im Vergleich zu den dem Leben in jeder modernen Stadt innewohnenden Umweltgefahren vernachlässigbar wäre.*“²⁶⁷ Daraus lässt sich ableiten, dass ein Anspruch nach Art 8 EMRK auf **Schutz vor Belästigungen, erst dann besteht, wenn sie über das hinausgehen, was in einer modernen Gesellschaft typischerweise hinzunehmen ist.**

Interessenabwägung und Gestaltungsspielraum

Bei der Prüfung, ob Art 8 EMRK verletzt wurde, nimmt der EGMR eine umfassende **Interessenabwägung** vor zwischen **Individual- und Allgemeininteressen**. Er gewährt keinen Vorrang bloßer persönlicher Präferenzen gegenüber öffentlicher Interessen.²⁶⁸ Der Gerichtshof berücksichtigt iRd Interessenausgleichs sowohl die **materielle Rechtmäßigkeit** des staatlichen Handelns nach nationalem Recht – wobei ein Verstoß gegen nationales Recht für sich alleine noch keine Verletzung von Art 8 EMRK begründet, aber dennoch ein wichtiges Kriterium darstellt – als auch **verfahrensrechtliche Aspekte** wie die Einbeziehung der Betroffenen in den Entscheidungsprozess, den Zugang zu relevanten Informationen sowie die Verfügbarkeit verfahrensrechtlicher Garantien.²⁶⁹ Den Vertragsstaaten kommt dabei je nach Lage des Falles ein weiterer oder engerer **Gestaltungsspielraum** zu; insbesondere bei der Gestaltung allgemeiner Umweltpolitik ist dieser als umfassend anzusehen.²⁷⁰

²⁶⁵ Vgl EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien* Rn 51, EGMR 19.2.1998, 14967/89, *Guerra ua/Italien*; EGMR 20.5.2010, 61260/08, *Oluic/Kroatien* Rn 46, 62 ff.

²⁶⁶ Vgl *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 103; EGMR 9.6.2005, 55723/00, *Fadeyeva/Russland*, Rn 69 unter Verweis auf EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien*, Rn 51 ff; EGMR 8.7.2003, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich*, Rn 118; vgl auch EGMR 25.11.2010, 43449/02 und 21.475/04, *Mileva u.a./Bulgarien*, Rn 90; EGMR 3.5.2011, 6854/07, *Apanasewicz/Polen*, Rn 96.

²⁶⁷ Vgl *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 103; EGMR 9.6.2005, 55723/00, *Fadeyeva/Russland* Rn 69; EGMR 25.11.2010, 43449/02 und 21.475/04, *Mileva u.a./Bulgarien*, Rn 90; EGMR 3.5.2011, 6854/07, *Apanasewicz/Polen*, Rn 96.

²⁶⁸ Vgl *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 99; vgl dazu EGMR 29. 9. 1996, 20348/92, *Buckley/Vereinigtes Königreich* Rn 81 ff.

²⁶⁹ Vgl *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 104 mwN.

²⁷⁰ Vgl *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 104; EGMR 9.6.2005, 55723/00, *Fadeyeva/Russland*, Rn 103 ff.

Im Hinblick auf **positive Schutzpflichten** stellt der EGMR klar, dass abwehrrechtliche und schutzpflichtige Perspektiven grundsätzlich denselben Prinzipien folgen.²⁷¹ Aus Art 8 EMRK folgt für die Staaten die Pflicht, durch einen geeigneten gesetzlichen und administrativen Rahmen Umwelt- und Gesundheitsschäden wirksam vorzubeugen.²⁷² Besonders bei **gefährlichen Tätigkeiten** sind die **Staaten verpflichtet spezifische Regelungen zur Genehmigung, Errichtung, Betrieb, Sicherheit und Überwachung** solcher Tätigkeiten zu erlassen und sicherzustellen, dass alle Beteiligten praktische Schutzmaßnahmen ergreifen, um das Leben und die Gesundheit der Bevölkerung, die dadurch gefährdet sein könnten zu schützen.²⁷³

Der Entscheidung muss nach Ansicht des EGMR die Durchführung **von geeigneten Untersuchungen und Studien vorangehen**, um die **möglichen Auswirkungen** auf die Umwelt und die Rechte Einzelner **im Voraus** zu erkennen, zu bewerten und zu verhindern und so einen gerechten **Ausgleich zwischen** den widerstreitenden **Interessen** zu ermöglichen.²⁷⁴

In EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno u.a./Italien*, Rn 107 betont der Gerichtshof zudem, die besondere Bedeutung des öffentlichen Zugangs zu Informationen, die es der Bevölkerung ermöglichen, Umwelt- und Gesundheitsrisiken einzuschätzen. Nach Artikel 5 Absatz 1 lit c der Aarhus-Konvention müssen die Behörden im Fall einer unmittelbaren Gefahr für Mensch oder Umwelt alle relevanten Informationen unverzüglich an die betroffene Öffentlichkeit weitergeben, damit diese geeignete Schutzmaßnahmen ergreifen kann.

b) Fallgruppen: Umweltbeeinträchtigungen insbesondere Lärm

Nach stRsp des EGMR umfasst der Schutzbereich des Art 8 EMRK Beeinträchtigungen durch Umweltfaktoren wie Lärm, Abgase oder Gerüche, soweit diese eine hinreichende Intensität erreichen. Dabei betont der EGMR stets, dass die Konvention kein ausdrückliches Recht auf eine saubere oder ruhige Umwelt garantiert, dennoch könne eine **direkte und schwerwiegende Betroffenheit** von Personen **durch Lärm oder andere Beeinträchtigungen**, in den Schutzbereich des Art 8 EMRK fallen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die „schwerwiegende Beeinträchtigung“ staatlich verursacht wurde oder auf **unzureichende staatliche Regulierung** privater Tätigkeiten zurückzuführen ist.²⁷⁵

²⁷¹ Vgl. *Forster* in Kahl/Khazadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 105 mit Verweis auf EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien*, Rn 51; EGMR 8.7.2003, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich*, Rn 96, 98, 119; EGMR 9.6.2005, 55723/00, *Fadeyeva/Russland* Rn 68 f; EGMR 2.11.2006, 59909/00, *Giacomelli/Italien*, Rn 76 ff; EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno u.a./Italien*, Rn 104 f.

²⁷² Vgl. EGMR 27.1.2009, 67021/01, *Tatar/Rumänien*, Rn 88 mwN.

²⁷³ Vgl. *Forster* in Kahl/Khazadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 105 mit Verweis auf EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno u.a./Italien*, Rn 106; vgl. auch EGMR 27.1.2009, 67021/01, *Tatar/Rumänien*, Rn 88.

²⁷⁴ *Forster* in Kahl/Khazadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 105; EGMR 27.1.2009, 67021/01, *Tatar/Rumänien*, Rn 88; EGMR 8.7.2003, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich*, Rn 128.

²⁷⁵ Vgl. *Forster* in Kahl/Khazadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 103 unter Verweis auf EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien*, Rn 51 f; EGMR 19.2.1998, 116/1996/735/932, *Guerra u.a./Italien*, Rn 60; EGMR 8.7.2003, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich* Rn 96, 98, 119; EGMR 9.6.2005, 55723/00, *Fadeyeva/Russland*,

Daraus lässt sich ableiten, dass bereits Lärmbelastungen, die eine Person daran hindern, die Annehmlichkeiten ihres Hauses zu genießen, grundrechtlich relevante Eingriffe darstellen können.

In mehreren Fällen hat der EGMR **Verstöße gegen Art 8 EMRK wegen unzureichender Schutzmaßnahmen** der Behörden festgestellt, etwa:²⁷⁶

- bei unterlassenen Schutzmaßnahmen hinsichtlich einer Abfallbehandlungsanlage für gefährliche Industrieabfälle, bei der weder bei der Betriebsgenehmigung noch bei der späteren Erweiterung (Entsorgung mittels Chemikalien) eine gesetzlich vorgeschriebene UVP oder sonstige geeignete Untersuchungen eingeleitet wurden (erst Jahre später). Der EGMR betonte, dass staatliche Entscheidungen in Umweltfragen zwingend auf ausreichender wissenschaftlicher Grundlage beruhen müssen. Die nationalen Behörden missachteten innerstaatliche Umweltvorschriften und vollstreckten rechtskräftige Gerichtsentscheidungen, die eine sofortige Betriebseinstellung anordneten, nicht, wodurch das Rechtsstaatsprinzip verletzt wurde. Der EGMR stellte eine Verletzung von Art 8 EMRK fest, da die Behörden ohne ausreichende wissenschaftliche Grundlage entschieden bzw innerstaatliche Umweltvorschriften missachteten und Gerichtsentscheidungen nicht vollstreckten; ein angemessenes Gleichgewicht zwischen öffentlichem Interesse und den Individualrechten sei nicht hergestellt worden, das Recht der Beschwerdeführerin auf Achtung ihrer Wohnung wurde über mehrere Jahre ernsthaft beeinträchtigt (EGMR 2.11.2006, 59909/00, *Giacomelli/Italien*, Rn 83 ff, 93 ff);
- bei gesundheitsgefährdenden Emissionen eines Stahlwerks und unzureichenden Schutzmaßnahmen des Staates: Der Beschwerdeführerin wurden trotz gesundheitsgefährdender Emissionen eines nahegelegenen Stahlwerks weder wirksame Maßnahmen zur Emissionsreduzierung noch eine effektive Möglichkeit zur Umsiedlung angeboten - dies trotz Verstößen gegen nationale Umweltstandards (EGMR 9.6.2005, 55723/00, *Fadeyeva/Russland*, Rn 116);²⁷⁷
- bei unzureichenden Schutzmaßnahmen bei einer (konsenslosen) Abfallbehandlungsanlage mit gesundheitsbeeinträchtigenden Emissionen (EGMR 9.12.1994, 16798/90, *López Ostra/Spanien*, Rn 51 ff): Der EGMR hielt fest, dass schwere Umweltverschmutzung das Wohlbefinden von Personen beeinträchtigen und sie daran hindern kann, ihr Zuhause zu

Rn 68 f; EGMR 2.11.2006, 59909/00, *Giacomelli/Italien* Rn 76 ff; EGMR 27.1.2009, 67021/01, *Tatar/Rumänien*, Rn 86 f; EGMR 2.12.2010, 12835/03, *Ivan Atanasov/Bulgarien*, Rn 66 ff; EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno u.a./Italien*, Rn 104 f, 110; *Wanke-Jellinek*, Umweltbezogene Rechtsprechung des EGMR – Wesentliches aus zehn Jahren, in Ennöckl/Niederhuber (Hrsg), Jahrbuch Umweltrecht 2017 (2017) 281.

²⁷⁶ Vgl *Forster* in Kahl/Khakzadeh/Schmid, B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK Rz 106.

²⁷⁷ Vgl *EGMR*, Informationsblatt – Rsp des Gerichtshofs zu umweltbezogenen Fällen, abrufbar unter https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/fs_environment_deu (abgerufen am 23.2.2026).

genießen, sodass ihr Privat- und Familienleben beeinträchtigt wird – und zwar selbst ohne ernsthafte Gesundheitsgefährdung (Rn 51). Entscheidend ist, ob der Staat einen angemessenen Ausgleich zwischen dem wirtschaftlichen Interesse an der Anlage und dem Recht der Betroffenen auf Achtung ihrer Wohnung und ihres Privatlebens hergestellt hat (Rn 58). Da Spanien trotz jahrelanger Untätigkeit und aktiven Widerstands gegen gerichtliche Anordnungen zur Schließung der Anlage keinen solchen Ausgleich schaffte, bejahte der EGMR eine Verletzung von Art 8 EMRK;

- bei länger andauernder **Lärmbelastung** durch einen Nachtclub in einem behördlich als „akustisch gesättigte Zone“ ausgewiesenen Gebiet (EGMR 16.11.2004, 4143/02, *Moreno Gómez/Spanien*, Rn 57 ff): Der EGMR hielt fest, dass angesichts der Lautstärke des Lärms – nachts und über den zulässigen Werten – und der Tatsache, dass er über mehrere Jahre hinweg anhielt, das Mindestmaß an Schwere für eine Verletzung von Art 8 EMRK erreicht war (Rn 60). Besonders bedeutsam ist, dass der EGMR es als übermäßig formalistisch wertete, von der Beschwerdeführerin den individuellen Nachweis des Lärmpegels zu verlangen, da die Behörden das Gebiet bereits offiziell als Hochlärmzone ausgewiesen und die Überschreitung der zulässigen Höchstwerte mehrfach selbst bestätigt hatten (Rn 59). Der Staat hatte damit seine eigenen Lärmschutzregeln wiederholt geduldet zu missachten – Vorschriften zum Schutz garantierter Rechte haben wenig Sinn, wenn sie nicht ordnungsgemäß durchgesetzt werden (Rn 61); der EGMR bejahte daher eine Verletzung der positiven Schutzpflicht aus Art 8 EMRK (Rn 62); vgl auch EGMR 3.5.2011, 6854/07, *Apanasewicz/Polen*, Rn 93 ff);
- bei unzureichenden bzw nicht durchgesetzten Maßnahmen gegen eine **übermäßige Lärmbelastung** durch einen dauerhaft, rechtswidrig betriebenen Computerspielclub im Wohngebäude (EGMR 25.11.2010, 43449/02 und 21.475/04, *Mileva u.a./Bulgarien*, Rn 90 ff).

Zwischenfazit

Es ist also durchaus auch grundrechtlich relevant, wenn Erhebungen zugunsten des Schutzes ruhiger Gebiete unterlassen werden um solcherart bei Straßenneubauprojekten bis zum höchstzulässigen Grenzwert aufzufüllen.

c) Fallgruppen: Fluglärm

In der E des EGMR vom 21.2.1990, *Powell und Rayner/Vereinigtes Königreich*²⁷⁸ setzte sich der Gerichtshof erstmals mit Art 8 EMRK und Umweltschutz auseinander. Zwar wurde keine Verletzung festgestellt, dennoch hat der Gerichtshof festgehalten, dass **Lärmbelastungen** grds derartige

²⁷⁸ EGMR, 21.2.1990, 9310/81, *Powell und Rayner/Vereinigtes Königreich*, Rn 37 ff.

Auswirkungen haben können, dass die Annehmlichkeiten der Wohnung von Betroffenen beeinträchtigt sein können und in den Schutzbereich des Art 8 EMRK fallen können.²⁷⁹ In der **Interessenabwägung** stellte der Gerichtshof jedoch fest, dass wirtschaftliche Belange – insbesondere das öffentliche Interesse an einem funktionierenden internationalen Flughafen – erhebliche Bedeutung besitzen und ein gewisses Maß an Umweltbelastung zumutbar sein kann. Die britischen Behörden hätten ausreichende Maßnahmen gesetzt, um die Interessen der Anrainer zu berücksichtigen. Der **EGMR sah daher keine Verletzung des Art 8 EMRK**, betonte aber, dass Lärmimmissionen grundsätzlich eine Eingriffsqualität haben können. Aufgrund des weiten **staatlichen Ermessensspielraums** bei komplexen technischen und sozialen Fragen beschränkte sich der Gerichtshof auf eine bloße Kontrolle der Verhältnismäßigkeit. Obwohl keine Konventionsverletzung festgestellt wurde, gilt das Urteil als **Grundstein für die ökologische Rechtsprechung des EGMR**. Erst in der Folgeentscheidung **López Ostra (1994)** wurde eine Verletzung des Art 8 EMRK wegen gesundheitsgefährdender Umweltimmissionen anerkannt.²⁸⁰

In der **Rechtssache Hatton u.a./Vereinigtes Königreich** befasste sich der EGMR mit der Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen Heathrow. Der Beschwerdeführer beklagte eine Zunahme des Lärms in der Nachbarschaft (Schlafstörungen, schlechtere Gesundheit). Die Kammer stellte zunächst eine Verletzung von Art 8 EMRK fest²⁸¹ und betonte, dass Staaten Eingriffe in Rechte aus Art 8 EMRK so weit wie möglich minimieren müssen. Die Große Kammer hingegen sprach den nationalen Behörden einen weiten Gestaltungsspielraum zu, der im gegenständlichen Fall nicht überschritten wurde und verneinte damit eine Verletzung: Die Änderung basierte auf langjährigen Untersuchungen, den Betroffenen kamen ausreichend Möglichkeiten zur Stellungnahme zu und ein angemessener Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem Schutz der Betroffenen sei hergestellt worden (vgl. EGMR 8.7.2003, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich*, Rn 116 ff [Urteil der Großen Kammer]).²⁸² Das Urteil verdeutlicht jedoch, dass auch rechtmäßige staatliche Maßnahmen an Art 8 EMRK zu messen sind und einen verhältnismäßigen, wissenschaftlich fundierten Interessenausgleich voraussetzen.

²⁷⁹ Vgl. Steiner, Existiert ein Recht auf Umweltschutz in der Europäischen Menschenrechtskonvention? (2008) 16 ff, Diplomarbeit Karl-Franzens-Universität Graz, abrufbar unter <https://unipub.uni-graz.at/obvugrhs/content/titleinfo/206750/full.pdf> (abgerufen am 23.2.2026) mwN; Muzak, B-VG⁶ Art 8 MRK Rz 12; vgl. auch EGMR 8.7.2003, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich*.

²⁸⁰ Vgl. Steiner, Existiert ein Recht auf Umweltschutz in der Europäischen Menschenrechtskonvention? (2008) 19 ff, Diplomarbeit Karl-Franzens-Universität Graz.

²⁸¹ Vgl. EGMR 2.10.2001, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich*, Rn 97.

²⁸² Vgl. EGMR 8.7.2003, 36022/97, *Hatton u.a./Vereinigtes Königreich*, Rn 116 ff [Urteil der Großen Kammer]; vgl. Raschauer/Ennöckl, Umweltrecht Allgemeiner Teil, in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ (2019) 48 f mwN; kritisch dazu Kind, Diskussion: Nachtfluglärm verstößt gegen Menschenrechte, RdU 2002, 20; vgl. Steiner, Existiert ein Recht auf Umweltschutz in der Europäischen Menschenrechtskonvention? (2008), Diplomarbeit Karl-Franzens-Universität Graz 24 ff.

d) Schlussfolgerung

Im Lichte der Rsp des EGMR ergibt sich, dass eine dauerhafte und gesundheitsbeeinträchtigende Lärmbelastung die grundrechtlich geschützte Sphäre des Privat- und Familienlebens nach Art 8 EMRK verletzen kann. Der Staat ist verpflichtet, durch geeignete gesetzliche und administrative Maßnahmen einen wirksamen Schutz vor solchen Umweltbeeinträchtigungen zu gewährleisten (vgl. EGMR 2.11.2006, 59909/00, *Giacomelli/Italien* Rn 93; EGMR 27.1.2009, 67021/01, *Tatar/Rumänien*, Rn 88; EGMR 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno u.a./Italien*, Rn 106 ff).

Aus dieser Jud folgt, dass die Vertragsstaaten verpflichtet sind, bei umweltrelevanten Belastungen einen transparenten, auf wissenschaftlicher Grundlage beruhenden Interessenausgleich vorzunehmen. Die **positiven Schutzpflichten aus Art 8 EMRK** umfassen dabei sowohl materielle Maßnahmen – wie die Festlegung und **Anpassung von Grenzwerten** sowie die Kontrolle ihrer Einhaltung – als auch verfahrensrechtliche Garantien, etwa die Durchführung geeigneter Risikoanalysen, Informationszugang und Beteiligung der Betroffenen. Unterbleiben diese Vorkehrungen, liegt eine **Verletzung der positiven staatlichen Schutzpflichten** vor.

Die derzeitige Rechtslage bzw. Verwaltungspraxis (Heranziehung der der OÖ RL Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen 2008) in Oberösterreich, wonach Anrainer von nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen deutlich höhere Lärmgrenzwerte (60/50 dB) ausgesetzt werden können, als für Bundes- oder UVP-pflichtige Landesstraßen, erscheint in Hinblick auf die dargelegte Judikatur und den daraus abzuleitenden staatlichen Schutzpflichten problematisch. Die maßgebliche OÖ Richtlinie aus 2008 stellt eine veraltete Grundlage dar und wurde nicht an den aktuellen Stand der medizinischen und wissenschaftlichen Erkenntnisse, insbesondere jene der *WHO* sowie der im humanmedizinischen Gutachten dargestellten gesundheitlichen Folgen chronischer Lärmbelastung, angepasst. Durch die Heranziehung der RL aus 2005 und Nichtanpassung an den derzeitigen Wissensstand kann man sogar eine **Verletzung der positiven Schutzpflichten des Staates** argumentieren. Diese liegt vor, wenn keine angemessene **Abwägung** zwischen den individuellen Interessen am Schutz der Wohnung und den öffentlichen Interessen erfolgt oder wenn die Lärmbelastungen ein unzumutbares Maß überschreiten wie derzeit relevante Erkenntnisse bzgl. gesundheitsschädigende Wirkung hierfür nicht herangezogen werden.

Eine nachvollziehbare sachliche oder medizinische Rechtfertigung für diese Ungleichbehandlung vergleichbarer Situationen ist nicht ersichtlich. Insbesondere fehlt es an einer hinreichenden Ermittlung der bestehenden Vorbelastungen sowie an einer Gesundheitsfolgenabschätzung.

Die Rsp des EGMR setzt für eine verhältnismäßige Abwägung zwischen individuellen Schutzinteressen und öffentlichen Infrastrukturinteressen voraus, dass die Entscheidungsgrundlage

auf geeigneten Untersuchungen und wissenschaftlichen Studien beruht, welche die Umweltauswirkungen und Gesundheitsrisiken vorab erfassen und bewerten.²⁸³

Damit kann eine unzureichende Wahrnehmung der positiven Schutzpflichten des Staates argumentiert werden, da kein wirksamer Schutz vor gesundheitsrelevanten Lärmimmissionen gewährleistet wird. Die gegenständliche Richtlinie ist in Hinblick auf das Recht auf Achtung der Wohnung gemäß Art 8 EMRK problematisch, weil sie – wie oben dargestellt – den erforderlichen gesundheitlichen Schutzstandard nicht sicherstellt. Damit kann die derzeitige Rechtslage dazu führen, dass Personen, die an nicht UVP.-pflichtigen Landesstraßen wohnen, (sowohl körperliche als auch nichtkörperliche) Beeinträchtigungen ausgesetzt sind und dadurch die Annehmlichkeiten ihres Wohnhauses nicht mehr in zumutbarer Weise genießen können. **Eine derartige Beeinträchtigung kann eine Verletzung des durch Art 8 EMRK geschützten Rechts auf Achtung der Wohnung darstellen.**

2. Privatleben

Neben dem Schutz der Wohnung umfasst Art 8 EMRK auch das Privatleben, sodass Eingriffe iFv erheblichen Umwelt- und Lärmbelastungen nicht nur eine Beeinträchtigung der Wohnsituation darstellen, sondern auch zugleich einen Eingriff in das Privatleben darstellen können.²⁸⁴

C. Schutz der Gesundheit

In Österreich ist verfassungsrechtlich kein Grundrecht auf Gesundheit verankert.²⁸⁵ Fraglich ist, ob sich aus Art 2 EMRK eine Schutzpflicht des Staates hinsichtlich der Gesundheit ableiten lässt und inwieweit Lebensgefahr vorliegen muss.²⁸⁶ Die Fragestellung braucht hier aber nicht weiters vertieft werden, da dies zu weit ginge.

D. Art 37 GRC Umweltschutz

Art 37. „Ein hohes Umweltschutzniveau und die Verbesserung der Umweltqualität müssen in die Politik der Union einbezogen und nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung sichergestellt werden.“²⁸⁷

Auch Art 37 GRC Umweltschutz ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Diese Bestimmung ist als **Grundsatzbestimmung** (objektiv-rechtlich wirkende Unionszielbestimmung) ausgestaltet, wobei es

²⁸³ Vgl. EGMR 27.1.2009, 657021/01, *Tatar/Rumänien* Rn 88; EGMR, 10.1.2012, 30765/08, *Di Sarno/Italien* Rn 106 ff.

²⁸⁴ *Muzak*, B-VG⁶ Art 8 MRK Rz 7 mit Verweis auf EGMR 21. 2. 1990, 9310/81, *Powell und Rayner* ÖJZ 1990, 418 (Fluglärm) oder EGMR 9. 12. 1994, 16798/90, *López Ostra* ÖJZ 1995, 347 (gefährliche Emissionen).

²⁸⁵ ausführlich dazu *Berka*, Die Verantwortung des Staates für die medizinische Versorgung, RdM 2019/121, 227.

²⁸⁶ Vgl. dazu etwa *Humer*, Gibt es ein Grundrecht auf Gesundheit? (2019), Diplomarbeit JKU LINZ, abrufbar unter <https://epub.jku.at/download/pdf/4630801.pdf> (abgerufen am 23.2.2026).

²⁸⁷ Art 37 GRC idF ABI C 2012/326, 391.

in den Mitgliedstaaten wie auch in Österreich Verfassungsbestimmungen (BVG Nachhaltigkeit) vergleichbare Staatszielbestimmungen zum Umweltschutz gibt.²⁸⁸ Art 37 betrifft in erster Linie die EU, wenn es darum geht Sekundärrecht zu erlassen. Aber auch die Mitgliedsstaaten sind daran mittelbar gebunden, wenn sie Sekundärrecht der EU umsetzen. Auf den Umstand, dass gravierende Defizite in der Umsetzung der EU-Umgebungslärm-RL bestehen, wurde oben bereits hingewiesen.

E. BVG Nachhaltigkeit:²⁸⁹ Staatszielbestimmung umfassender Umweltschutz

Im BVG Nachhaltigkeit²⁹⁰ (zuvor BVG Umwelt²⁹¹) ist folgende Staatszielbestimmung (umfassender Umweltschutz) verankert:

§ 3. (1) Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum umfassenden Umweltschutz.

(2) Umfassender Umweltschutz ist die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm.

Im Zuge der verfassungsrechtlichen Beurteilung des Lärmschutzes kommen auch Staatszielbestimmungen besondere Bedeutung zu. So verpflichtet § 3 Abs 1 BVG Nachhaltigkeit den Staat zu einem umfassenden Schutz der Umwelt. Dieses Staatsziel umfasst nach § 3 Abs 2 letzter Satz ausdrücklich auch die Vermeidung von Störungen durch Lärm. Damit wird deutlich, dass der Gesetzgeber den Schutz vor Lärm als Teil des verfassungsrechtlich verankertem Umwelt- und Nachhaltigkeitsgebot versteht.

Der Adressatenkreis von Staatszielbestimmungen bilden die Staatsorgane; **Private** können aus ihnen **keine subjektiven (öffentlichen) Rechte** ableiten.²⁹² Aus dieser Staatszielbestimmungen können Betroffene von Verkehrslärm keine subjektiven Rechte oder einen Rechtsanspruch ableiten. Der Gesetzgeber ist primärer Adressat von Staatszielbestimmungen und dazu berufen, diese typischerweise weit gefassten Inhalte zu konkretisieren sowie mit allenfalls entgegenstehenden verfassungsrechtlichen Vorgaben abzuwägen.²⁹³ Für die **Vollziehung** entfalten

²⁸⁸ Vgl. *Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar² Art 37 Rz 9 und 10.

²⁸⁹ Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung BGBl I 111/2013

²⁹⁰ Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, BGBl I 2013/111.

²⁹¹ Bundesverfassungsgesetz vom 27. November 1984 über den umfassenden Umweltschutz (Umfassender Umweltschutz), BGBl I 491/1984.

²⁹² *Sander/Schlatter*, Das Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, in Baumgartner (Hrsg), Öffentliches Recht – Jahrbuch 2014 (2014) 237; *Raschauer*, Umfassender Umweltschutz und Verwaltungsrecht, in Kerschner (Hrsg), Staatsziel Umweltschutz (1996) 57 (57 f).

²⁹³ *Sander/Schlatter* in Baumgartner (Hrsg), Öffentliches Recht – Jahrbuch 2014, 237.

Staatszielbestimmungen im Verfassungsrang eine Bindungswirkung als **Auslegungsmaßstab**, insbesondere bei der Interpretation unbestimmter Gesetzesbegriffe und Generalklauseln, bei Ermessensentscheidungen sowie im Rahmen der verfassungskonformen Interpretation. Zugleich gelten sie als (verfassungsrechtliche) Verankerung von öffentlichen Interessen, die bei der Abwägung mit anderen Rechtsgütern zu berücksichtigen sind.²⁹⁴

Das BVG Umweltschutz verpflichtet die gesetzgebende Gebietskörperschaft unabhängig von den maßgeblichen Kompetenzgrenzen des B-VG.

*„Das BVG Umweltschutz enthält zwar kein verfassungsgesetzlich gewährleistetes subjektives Recht. Seine als Umschreibung einer Staatsaufgabe zu verstehenden Inhalte (VfSlg. 11.294/1987, 12.009/1989) sind jedoch bei der Beurteilung gesetzlicher Regelungen am Maßstab des **Gleichheitsgrundsatzes** zu berücksichtigen (VfSlg. 12.485/1990).²⁹⁵ Zu diesen Inhalten gehört insbesondere auch die Vermeidung von Störungen durch Lärm.“²⁹⁶*
[Hervorhebung durch die Autorinnen]

Daraus kann folgendes abgeleitet werden: Beim Erlass von Lärmschutzregelungen hat der Gesetzgeber auch besonders die gesundheitlichen Risiken von Störungen durch Lärm zu berücksichtigen („Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen“). Zudem wird in § 3 Abs 2 explizit genannt, dass vom umfassenden Umweltschutz auch Maßnahmen zur Vermeidung von Störungen durch Lärm erfasst werden.

F. Rsp des VfGH zum Lärmschutz

Im Zuge eines rechtswissenschaftlichen Fachgutachtens hat sich *Lachmayer*²⁹⁷ (im Rahmen der verfassungsrechtlichen Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG) auch mit der Rsp des VfGH in Hinblick auf **Immissionsschutz bei Lärm** auseinandergesetzt, die hier aufgrund der hohen Relevanz für die gegenständliche Untersuchung überblicksmäßig wiedergegeben wird:

1. Gastgärten-Judikatur

Einzelfallprüfung erforderlich:

Der VfGH verwirft ein allgemeines System (§ 76a GewO), das Gastgärten generell mit Standardvorgaben (zB Begrenzung der Platzzahl, allgemeine Verhaltenshinweise) zulässt. Die Schutzinteressen, die durch Lärmimmissionen von Gastgärten berührt werden (iSd §74 Abs2 GewO) können nicht durch ein allgemeines System ausreichend geschützt werden, es muss „bei der schalltechnischen und lärmmedizinischen Beurteilung **in jedem Fall auf die tatsächlichen**

²⁹⁴ *Sander/Schlatter* in Baumgartner (Hrsg), Öffentliches Recht – Jahrbuch 2014, 237 f.

²⁹⁵ Vgl VfSlg 19.584/2011.

²⁹⁶ Vgl *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 17.

²⁹⁷ *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 17 ff.

örtlichen Gegebenheiten“ hinsichtlich der **zu erwartenden Lärmemissionen abgestellt** werden (Abstand Anrainer zur Lärmquelle, Verbauungsdichte, der tatsächlich während der Betriebszeit gegebene Umgebungslärm – etwa die Verringerung des Verkehrsaufkommens in den Abendstunden; wenig frequentierte Straßen oder Fußgängerzonen etwa ohne hohe **Vorbelastung**). Lärmemissionen sind nach Ansicht des VfGH daher **im Einzelfall zu prüfen**.²⁹⁸

Gleichheitswidrigkeit – fehlende Differenzierung: Belästigungs- und Gesundheitsschutz:

In einer weiteren Entscheidung iZm Gastgärten hat der VfGH klargestellt, dass der **Belästigungsschutz neben dem Gesundheitsschutz eigenständig zu berücksichtigen** ist. Eine Regelung, die nur Gesundheitsgefahr adressiert, verletzt den Gleichheitssatz.²⁹⁹

2. Schienenverkehr

Beim Schienenverkehr (ua „Summerauer Bahn“) bestätigt der VfGH die Verfassungskonformität von § 24 f UVP-G und der Schienen-Immissionsschutzverordnung (SchIV).³⁰⁰ Der Gesetzgeber hat einen weiten rechtspolitischen Gestaltungsspielraum, Sonderregime für Eisenbahnvorhaben vorzusehen (andere Sachlage: Zahl Betroffener, Art der Ausbreitung, typisch geringere Störwirkung von Schienenlärm). Es besteht kein aus dem Gleichheitssatz abzuleitendes Gebot, Eisenbahn gleich wie andere UVP-Vorhaben zu behandeln.

Doppelte Schutzlinie: Gesundheitsgefährdung darf nie eintreten (§ 24 f Abs 1 Z 2 lit a); hinsichtlich Belästigung (lit c) ist die Zumutbarkeit der Maßstab. Die SchIV sieht vorrangig bahnseitige Maßnahmen vor. Gesamtbewertung: Der VfGH sieht darin keine verfassungsrechtlichen Bedenken (auch nicht iSd Art 8 EMRK), weil Schutz nahe der Bahn (Lärmquelle) und Zumutbarkeitsprüfung hinsichtlich der Belästigungen der Nachbarn vorgesehen sind.

3. Schlussfolgerung

Für die gegenständliche Untersuchung lässt sich folgendes ableiten:

- Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass Lärmschutz verfassungsrechtlich höchst relevant ist, sowohl im Lichte des Gleichheitssatzes, des Art 8 EMRK sowie unter Einbeziehung des BVG Nachhaltigkeit (umfassender Umweltschutz) als Auslegungshilfe.
- Aus der Rsp des VfGH ergibt sich die **verfassungsrechtliche Relevanz der Einzelfallprüfung**: Fraglich ist demnach, ob **starre Grenz- oder Schwellenwerte ohne Abstufungssystem und ohne Berücksichtigung der konkreten örtlichen**

²⁹⁸ VfSlg 19584/2011; VfGH 7.12.2011, G17/11 ua; zur Bedeutung des verfassungsrechtlichen Lärmschutzes im Zusammenhang mit dem Betrieb von Gastgärten siehe bereits VfSlg 17559/2005; vgl *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 18.

²⁹⁹ VfSlg 19875/2014; VfGH 16.6.2014, G94/2013; Anschluss an 19584/2011; vgl *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 18 f.

³⁰⁰ Vgl VfSlg 18322/2007 ua, *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 19 f.

Gegebenheiten und der Vorbelastung sachlich zureichend sind. Dies ist uE zu bezweifeln.

- Der Belästigungsschutz ist eigenständig und darf nicht hinter dem Gesundheitsschutz zurücktreten. Daher sind Regelungen, die lediglich den Gesundheitsschutz, nicht aber einen Belästigungsschutz vorsehen, unzureichend (so etwa OÖ RL Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen 2008).
- Sektorale Besonderheiten sind zulässig, wenn sie sachlich begründet sind. Es müssen ausreichende und wirksame Maßnahmen vorgesehen werden. Hinsichtlich der Belästigung der Nachbarn muss eine Zumutbarkeitsprüfung erfolgen. Gesundheitsgefährdungen müssen ausgeschlossen bleiben.
- Insbesondere aus dem Erfordernis der Sachlichkeit und der Einzelfallprüfung bzw. das Abstellen auf die örtlichen Gegebenheiten kann für die gegenständliche Untersuchung abgeleitet werden, dass durch die starre 60/50 dB Regelung ohne Berücksichtigung der Vorbelastung (auch in Hinblick auf den Belästigungsschutz) eine Schutzlücke entsteht.

G. Zwischenergebnis der verfassungsrechtlichen Beurteilung

Die gegenständliche Richtlinie tangiert das Recht auf Achtung der Wohnung gem Art 8 EMRK, weil sie durch unangemessen hohe Lärmgrenzwerte den erforderlichen **gesundheitlichen Schutzstandard** nicht gewährleistet und somit den **positiven Schutzpflichten des Staates** nicht nachkommt.

Zugleich erscheint sie in Hinblick auf das Gleichbehandlungsgebot iSd **Art 7 B-VG** problematisch, da sie **unsachlich differenziert** zwischen Anrainern von Landesstraßen je nach UVP-Pflichtigkeit, ohne dass diese Unterscheidung durch gesundheitliche oder verkehrstechnische Notwendigkeiten begründet wäre. Diese Auslegung iSd Gleichheitssatzes wird durch die Staatszielbestimmung des umfassenden Umweltschutzes (§ 3 Abs 2 BVG Nachhaltigkeit) hinsichtlich der Vermeidung von Störungen durch Lärm zusätzlich gestützt.

Eine **Überarbeitung der Richtlinie** wäre daher im Lichte der getroffenen Ausführungen **verfassungsrechtlich geboten**, um den Anforderungen des **Art 8 EMRK iVm Art 7 B-VG und dem Sachlichkeitsgebot** gerecht zu werden.

VI. Stand der Technik und Stand der medizinischen Wissenschaft bei Straßenverkehrslärm

Der *Stand der Technik* ist dynamisch, also veränderbar, um wissenschaftliche Erkenntnisse und den technischen Fortschritt in den gesetzlichen Regelungen stets berücksichtigen zu können.³⁰¹

Für die **Berechnung und Beurteilung** von Lärmemissionen und -immissionen schreibt § 7 der **BStLärmIV** ausdrücklich vor, dass diese „**nach dem für Straßenverkehrslärm einschlägigen Stand der Technik zu berechnen**“ sind, wobei bei der Ermittlung der Emissionen Punkt 4.1 (Maßgebende Verkehrsstärken) der **RVS 04.02.11 Lärmschutz** und Punkt 5.1 (Emissionsschallpegel) der **RVS 04.02.11 Lärmschutz** anzuwenden sind (Anlage).³⁰² Damit hat der Verordnungsgeber verbindlich festgelegt, dass bundesrechtliche Lärmbewertungen nicht auf veralteten Modellen oder Messgrundlagen beruhen dürfen, sondern dem jeweils aktuellen wissenschaftlichen Standard folgen müssen. Nach den Materialien³⁰³ dienen die in der RVS 04.02.11 festgelegten Emissionsberechnungen der Vereinheitlichung der Eingangsdaten; die Immissionen sind darauf aufbauend nach dem einschlägigen, für Straßenverkehrsimmissionen geltenden Stand der Technik zu berechnen.

Der VfGH³⁰⁴ hält fest, dass die maßgeblichen Beurteilungspegel/Lärmindizes für Straßenlärm in der RVS 04.02.11 und der RL 2002/49/EG verankert sind und der Verordnungsgeber sich dabei auf den VwGH (23.09.2010, 2009/06/0196) stützen durfte, wonach aus der ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1 kein Abstellen auf einen „Grundgeräuschpegel“ abzuleiten ist.

Die **WHO** veröffentlichte 2018 die **Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018)**, die für Straßenverkehrslärm Richtwerte von Lden **53 dB** und Lnight **45 dB** empfehlen.³⁰⁵ Bereits die **Night Noise Guidelines (2009)** hatten – quellenunabhängig – einen Zielwert von **40 dB Lnight, außen** festgelegt („LOAEL – lowest observed adverse effect level“), der dem niedrigen Wert entspricht, ab dem nachteilige Gesundheitseffekte – insbesondere Schlafstörungen – nachweisbar sind. Ab 55 dB Lnight werden kardiovaskuläre Auswirkungen zum dominanten Gesundheitsproblem.

³⁰⁶

Die **EU-Umgebungslärm-RL (2002/49/EG)** verpflichtet die Mitgliedstaaten zu Lärmkartierung, Aktionsplänen und zur Berücksichtigung der Gesamtbelastung der Bevölkerung (z. B. Kennzahlen

³⁰¹ Vgl zu Lärm im arbeitsrechtlichen Kontext, *Streithofer* in *Milanovic/Streithofer*, ASchG⁸ § 65 ASchG (Stand 1.1.2025, rdb.at)

³⁰² § 7 Abs 1 BStLärmIV.

³⁰³ Erläut BStLärmIV, BGBl II 2014/215, 4.

³⁰⁴ VfGH 15.03.2017, V162/2015.

³⁰⁵ Vgl *WHO*, Leitlinien Umgebungslärm (2018) 5; vgl englische Fassung: *WHO*, Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018).

³⁰⁶ *WHO*, Night Noise Guidelines for Europe (2009), XVI ff sowie XI ff; vgl *Nordmeyer*, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 13, 15.

wie Lden/Lnight sowie Ausweisung „ruhiger Gebiete“). Ziel ist die Prävention und Verminderung schädlicher und belästigender Lärmwirkungen — daraus kann abgeleitet werden, dass auch die Berücksichtigung der Vorbelastung von der RL intendiert war.

Aus den WHO-Leitlinien (2018/2009) und der EU-Umgebungslärm-RL 2002/49/EG folgt heute die Berücksichtigung der Vorbelastung und Grenzwerte, die sich am Gesundheitsschutz orientieren. Eine Regelung wie die OÖ Richtlinie aus 2008, die weder Vorbelastung berücksichtigt noch ein gestuftes Modell mit aktuellen Grenzwerten verwendet, unterschreitet diesen Standard.

Diese Differenz führt zu einer **sachlich nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung** von Anrainern entlang gleichartiger Straßenverkehrsflächen, obwohl die tatsächliche Lärmbelastung und die Gesundheitsgefahren identisch sind. Ein sachlicher Grund für diese Ungleichbehandlung ist nicht erkennbar, da sie allein auf der **Zuständigkeit** beruht, nicht aber auf tatsächlichen Unterschieden der Belastungssituation, es fehlt an einer sachlichen Rechtfertigung. Diese Argumentation wird auch dadurch verstärkt, dass andere normative Rahmenbedingungen (BStLärmIV, Oö. LStr-LärmIV, UVP-G, WHO 2018) den Schutzstandard fortentwickelt haben.

VII. Ergebnis aus rechtlicher Sicht

Auf Grundlage der rechtlichen Analyse, der medizinischen Gutachten sowie der statistischen Daten ergibt sich aus unserer Sicht folgendes Gesamtbild:

- **Lärmschutz als verfassungsrechtlich relevantes Schutzgut:**

Straßenverkehrslärm ist nach der Rsp des VfGH und des EGMR nicht bloß ein einfachgesetzlich zu regelndes Umweltproblem, sondern berührt den verfassungsrechtlich geschützten Bereich des Privat- und Familienlebens sowie der Wohnung (Art 8 EMRK, Art 7 GRC) und steht zugleich im Kontext des Staatsziels „umfassender Umweltschutz“ das als Auslegungshilfe heranzuziehen ist. Den Staat trifft eine **positive Schutzpflicht**, Gesundheitsgefährdungen durch Lärm hintanzuhalten und Belästigungen in einem zumutbaren, sachlich begründeten Umfang zu begrenzen. Lärmschutz ist damit verfassungsrechtlich **höchst relevant** und Teil der staatlichen Verantwortung für Gesundheit und Umwelt. *Lachmayer* argumentiert in seinem Gutachten: „Der VfGH verlangt in Hinblick auf den Lärmschutz als Belästigungsschutz – trotz des bestehenden rechtspolitischen Gestaltungsspielraums des Gesetzgebers – eine sachlich gerechtfertigte Regelung. Diesbezüglich wird der Gesundheitsschutz vom VfGH außer Streit gestellt.“³⁰⁷

³⁰⁷ *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG 44.

Aus den genannten verfassungsrechtlichen Grundlagen (Art 7 BVG iVm Art 2 StGG, Art 8 EMRK, Art 7 GRC, Art 37 GRC, Art 3 Abs 2 BVG Nachhaltigkeit) **lässt sich ein verfassungsrechtlich gewährleisteter Lärmschutz ableiten.**

- **Gleichheitswidrige Ungleichbehandlung von Anrainern**

Anrainern von Bundesstraßen und UVP-pflichtigen Landesstraßen (BStLärmIV, Oö. LStr-LärmIV) einerseits und jene entlang nicht UVP-pflichtiger Landesstraßen befinden sich hinsichtlich der Gesundheitsgefahren durch Straßenverkehrslärm in einer vergleichbaren Lebenssituation: Die medizinischen Risiken – etwa kardiovaskuläre Erkrankungen, Schlafstörungen und psychische Belastungen – hängen nicht von der Straßenkategorie ab. Dem stehen jedoch deutlich unterschiedliche Schutzstandards gegenüber: Für Bundesstraßen und UVP-pflichtige Landesstraßenbauprojekte gelten normierte, gestufte Immissionsgrenzwerte, während der Lärmschutz an bestehenden, nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen auf einem veralteten, nicht normativen Richtlinienregime ohne explizite Grenzwerte und ohne gestuftes Schutzsystem beruht. Der OÖ Landesgesetzgeber trifft eine unsachliche Differenzierung zwischen UVP-pflichtigen und nicht UVP-pflichtigen Landesstraßen.

Die Kombination aus § 14 Oö. Straßengesetz 1991 und der OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008) eröffnet mit ihrem unbestimmten Maßstab bloßer „Zumutbarkeit“ ein weites Vollzugsermessen, berücksichtigt die Vorbelastung nicht systematisch und begünstigt damit die Unterschätzung tatsächlicher Gesundheitsrisiken. Sie gewährleistet keinen verlässlichen, rechtssicheren und an medizinischer Evidenz orientierten Lärmschutz. Demgegenüber hat der VfGH die BStLärmIV als verfassungskonforme Grundlage anerkannt; eine gleichwertige Regelung für nicht UVP-pflichtige Landesstraßen fehlt. Es entsteht dadurch eine Schutzlücke zu Lasten der dort wohnenden Anrainer, die insbesondere im Hinblick auf den Gleichheitssatz (Art 7 B-VG), Art 8 EMRK sowie die Verpflichtungen aus der EU-Umgebungslärm-RL verfassungsrechtlich überprüfungsbedürftig erscheint.

- **Berücksichtigung der Vorbelastung – Gesamtbelastung von Lärm**

Aus der EU-Umgebungslärm-RL und der Praxis der BStLärmIV bzw Oö. LStr-LärmIV folgt, dass die **Gesamtlärmbelastung** an einem Standort (inkl Vorbelastung) maßgeblich ist. Eine Beurteilung, die ausschließlich auf das einzelne Projekt oder nur auf zusätzliche dB-Zuwächse abstellt, wird der tatsächlichen Belastungssituation nicht gerecht. Die gegenständliche Richtlinie iVm § 14 Oö. Straßengesetz 1991 berücksichtigt die Vorbelastung und jene Effekte, die durch kumulierende Lärmbelastung entstehen nur unzureichend. Dies widerspricht den unionsrechtlichen Vorgaben zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie den aus Art 8 EMRK abgeleiteten Schutzpflichten.

- **Vereinbarkeit mit EU-Zielen**

Der EEA-Bericht 2025 verdeutlicht den dringenden Handlungsbedarf auch vor dem Hintergrund der Ziele des **EU-Aktionsplans 2021** „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“³⁰⁸. Den Schätzungen zufolge ist die EU noch weit davon entfernt, das im EU-Aktionsplan 2021 festgelegte indikative Ziel zu erreichen, die Zahl der chronisch durch Verkehrslärm belastigten Personen bis 2030 um 30 % gegenüber 2017 zu senken. Tatsächlich ging die Belastung im Zeitraum zwischen 2017 und 2022 lediglich um 3 % zurück – deutlich langsamer, als für eine Zielerreichung erforderlich wäre. Prognosen zeigen, dass dieses Ziel ohne zusätzliche Maßnahmen („business as usual“) nicht erreicht wird und die Situation bis 2030 voraussichtlich unverändert bleibt; selbst bei verstärkten Maßnahmen wäre nur eine Verringerung um rund 21 % realistisch.³⁰⁹ Auch der Europäische Rechnungshof hat in diesem Zusammenhang festgehalten, dass das Fehlen verbindlicher EU-Lärminderungsziele die Mitgliedstaaten davon abhält, wirksame Maßnahmen zu priorisieren, und empfiehlt sowohl die Einführung verbindlicher Lärminderungsziele in der EU-Umgebungslärm-RL als auch die Annäherung der Berichtsschwellenwerte so weit wie möglich an die WHO-Richtwerte.

Die EEA hält fest, dass **wirksame Lösungen zur Lärminderung verfügbar** sind. Im Vordergrund stehen dabei quellennahe Maßnahmen (regulatorische und gesetzgeberische Maßnahmen) – im Bereich des Straßenverkehrslärm etwa die Regulierung Lärmemissionen von Straßenfahrzeugen insbesondere durch Tempolimits in Stadtgebieten und lärmarme Reifen. Ergänzend dazu ermöglichen langfristige stadt- und verkehrsplanerische Strategien – wie Pufferzonen (zwischen Verkehrskorridoren und Wohngebieten bzw sensiblen Orten wie Schulen und Krankenhäuser), lärmoptimierte Gebäudeausrichtung, die Förderung nachhaltiger Mobilität (öffentlicher Verkehr, Zufußgehen und Radfahren) und die Schaffung von grünen und ruhigen Räumen – eine präventive Reduktion der Lärmbelastung. Darüber hinaus entfalten Maßnahmen aus anderen Politikbereichen positive wechselwirkende Effekte: Investitionen in Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr im Zuge der Dekarbonisierung, die EU-Biodiversitätsstrategie, die Renaturierungsverordnung sowie die Schaffung und Wiederherstellung von Grün- und Blauflächen (Stadtwälder, Feuchtgebiete, Parks und grüne Korridore) tragen gleichzeitig zur Lärminderung, zur Verbesserung der Luftqualität, zur Wiederherstellung von Ökosystemen und zur Klimaresilienz bei. Grün- und Blauflächen erhöhen zudem das Angebot an ruhigen Erholungsräumen. Auch die Einbeziehung von Lärmschutz in Gesundheitsstrategien kann positive Wirkungen auf das Wohlbefinden der Bevölkerung entfalten.³¹⁰

Gesamtergebnis und Reformbedarf

³⁰⁸ Europäische Kommission, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, COM (2021) 400 final.

³⁰⁹ EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 8.

³¹⁰ Vgl. EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary (berichtigte Fassung 2026) 9 f.

Aus der verfassungsrechtlichen und einfachgesetzlichen Analyse ergibt sich, dass die fortgesetzte Anwendung der starren Grenzwerte der OÖ Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“ (2008) mit Art 7 B-VG, Art 8 EMRK iVm Art 7 GRC nicht vereinbar ist und die gegenständliche Richtlinie die positiven Schutzpflichten des Staates im Bereich des Lärmschutzes nicht erfüllt.

Verfassungsrechtlich geboten und umweltmedizinisch notwendig ist daher eine Überarbeitung des landesrechtlichen Lärmschutzregimes hin zu einer harmonisierten, an WHO-Leitlinien, RL 2002/49/EG sowie BStLärmIV bzw Oö. LStr-LärmIV orientierten Regelung, die Vorbelastung verbindlich berücksichtigt und eine sachlich begründete Gleichbehandlung der Anrainer von Bundes- und Landesstraßen gewährleistet.

VIII. Ausblick und Lösungsvorschlag

Ausgehend von den in der Studie festgestellten Defiziten des geltenden Rechtsrahmens im oberösterreichischen Lärmschutzregime – insbesondere für den Neubau von nicht-UVP-pflichtigen Landesstraßen – und vor dem Hintergrund der seit 18.1.2024 in Kraft stehenden Oö LStr-LärmIV bieten sich aus unserer Sicht folgende rechtliche Anpassungen an:

Die Oö. LStr-LärmIV normiert verbindliche Lärmgrenzwerte für UVP-pflichtige Landesstraßenvorhaben und orientiert sich dabei an der BStLärmIV. Für nicht-UVP-pflichtige Landesstraßen gelten diese Grenzwerte nicht, obwohl **aus medizinischer Sicht** ein unterschiedliches Schutzniveau nicht nachvollziehbar ist.³¹¹ Dies führt zu einer nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung und einer Schutzlücke im geltenden Recht.

1. Anknüpfungspunkt Oö. Straßengesetz 1991

Als zentraler Anknüpfungspunkt bietet sich § 13 Abs 5 Oö. Straßengesetz 1991 an, der bereits die Verordnungsermächtigung und die Legitimation für die Oö. LStr-LärmIV (für UVP-pflichtige Landesstraßen) enthält:

*„Die Landesregierung kann in Durchführung der Grundsätze der Abs. 1 bis 3 **durch Verordnung** Regelungen über die Herstellung und die Erhaltung bestimmter Straßengattungen, insbesondere solche bautechnischer Art, erlassen **und auch ÖNORMEN für verbindlich erklären.** (...)“*

Der Anwendungsbereich dieser Ermächtigung ist nicht auf UVP-pflichtige Vorhaben beschränkt. Sie bietet daher eine ausreichende rechtliche Grundlage, um vergleichbare lärmrechtliche Regelungen auch für nicht-UVP-pflichtige Landesstraßen vorzusehen. In Betracht kommt dabei sowohl

³¹¹ Vgl Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten 18.

- der **Erlass einer eigenständigen, an der Oö. LStr-LärmIV orientierten Verordnung für nicht-UVP-pflichtige Vorhaben**
- als auch eine ausdrückliche **Verbindlicherklärung** der Grenzwerte der Oö. LStr-LärmIV für nicht-UVP-pflichtige Landstraßen.
- Darüber hinaus erscheint auch die Möglichkeit zweckmäßig, im Oö. Straßengesetz 1991 einen ausdrücklichen **Verweis** auf verbindliche lärmrechtliche Standards (wie die BStLärmIV oder die Oö. LStr-LärmIV) aufzunehmen. Denkbar wäre hier eine Ergänzung des § 14 Oö. Straßengesetz 1991 durch eine klarstellende Bestimmung, wonach bei der Herstellung, dem Neubau und der wesentlichen Änderung von Landesstraßen die in Verordnungen nach § 13 Abs 5 Oö. Straßengesetz 1991 festgelegten gesundheitsbezogenen Lärmgrenzwerte einzuhalten sind. Dabei besteht die Möglichkeit eines **statischen** Verweises auf die Oö. LStr-LärmIV oder eines **dynamischen** Verweises auf die jeweils geltenden lärmrechtlichen Grenzwerte für Landesstraßenbauvorhaben (Neubau).

Darüber hinaus ermöglicht § 13 Abs 5 Oö. Straßengesetz 1991 ausdrücklich die **Verbindlicherklärung von ÖNORMEN**, sodass auch technische Standards des Lärmschutzes rechtsverbindlich festgelegt werden könnten.

Ergänzend erscheint es zweckmäßig, im Oö. Straßengesetz 1991 oder in einer darauf gestützten Verordnung ausdrücklich klarzustellen, dass bei der Herstellung und wesentlichen Änderung von Landesstraßen – unabhängig vom Bestehen einer UVP-pflicht – gesundheitsbezogene Lärmschutzstandards nach dem **Stand der Technik** einzuhalten sind. Ein solcher Verweis könnte insbesondere auf verbindliche Immissionsgrenzwerte sowie auf die verpflichtende Berücksichtigung der bestehenden Lärmvorbelastung Bezug nehmen und damit den bislang offenen Zumutbarkeitsmaßstab des § 14 Oö. Straßengesetz 1991 konkretisieren.

2. Schaffung einer Oö. Landesstraßen-Lärmschutzverordnung für nicht-UVP-pflichtige Neubauvorhaben

Zur Herstellung eines kohärenten und sachlich gerechtfertigten Schutzniveaus sollte primär eine eigene Oö. Landesstraßen-Lärmschutzverordnung für nicht-UVP-pflichtige Neubau- und Ausbauvorhaben von Landesstraßen erlassen werden.

Diese Verordnung sollte – analog zur BStLärmIV und zur Oö. LStr-LärmIV – ein gestuftes, gesundheitsorientiertes Grenzwertsystem vorsehen und insbesondere: verbindliche Immissionsgrenzwerte normieren, die Berücksichtigung der bestehenden Lärmvorbelastung sicherstellen sowie aktive Lärmschutzmaßnahmen gegenüber passiven Maßnahmen priorisieren. Zudem muss auch der Schutz der bestehenden ruhigen Gebiete gewährleistet werden.

Dadurch würde die derzeitige Ungleichbehandlung zwischen UVP-pflichtigen und nicht-UVP-pflichtigen Landesstraßen wesentlich reduziert und dem medizinisch gebotenen einheitlichen Schutzniveau Rechnung getragen.

Bei der inhaltlichen Ausgestaltung einer derartigen Verordnung gilt es sich an der BStLärmIV bzw der Oö. LStr-LärmIV zu orientieren; auch die vom Land OÖ im Jahr 2005 fachlich vorgeschlagenen Richtwerte der Dienstanweisung können als Maßstab für ein differenziertes Schutzkonzept gelten. Insbesondere sollten folgende Kernelemente enthalten sein:

- Übernahme eines **gestuften Schutzsystems**: Analog zu § 6 BStLärmIV sollte ein dreistufiges Grenzwertmodell normiert werden:
 - Grenzwerte für vorhabensbedingte Immissionserhöhungen (Schutz gering vorbelasteter Gebiete),
 - Grenzwerte für unzumutbare Belästigungen (Gesamtimmission),
 - Grenzwerte für Gesundheitsgefährdung (absolute Obergrenze)
- **Grenzwerte** (Orientierung an BStLärmIV/Oö. LStr-LärmIV): Für den betriebsbedingten Straßenverkehrslärm könnten folgende Grenzwerte festgelegt werden:

Schutzstufe	Lden	Lnight
Vorhabensbedingte Immissionserhöhung	55 dB	45 dB
Unzumutbare Belästigung (Gesamtimmission)	60 dB	50 dB
Gesundheitsgefährdung	65 dB	55 dB

Diese Werte entsprechen dem bewährten und vom VfGH als verfassungskonform bestätigten System der BStLärmIV und gewährleisten ein mit UVP-pflichtigen Landesstraßen vergleichbares Schutzniveau.

- **Verpflichtende Berücksichtigung der Vorbelastung**: Wie in § 6 Abs 1 BStLärmIV sollte ausdrücklich normiert werden, dass bei der Beurteilung:
 - die bestehende Lärmsituation (Nullplanfall) zu erheben ist und
 - zusätzliche Lärmeinträge nur bis zu den vorgesehenen Grenzwerten zulässig sind.

Damit würde das bislang zulässige „Auffüllen bis zum Grenzwert“ ohne Rücksicht auf die Vorbelastung beendet.

- **Vorrang aktiver Lärmschutzmaßnahmen:** In Anlehnung an die Systematik der BStLärmIV sollte klargestellt werden, dass aktive Maßnahmen (Trassenführung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärmindernde Fahrbahndecken, Lärmschutzwände) vorrangig zu prüfen sind, passive Maßnahmen (Schallschutzfenster) nur subsidiär zulässig sind.

3. Verweis im Oö. Straßengesetz 1991

Möglicher Ergänzungsvorschlag im Oö. Straßengesetz 1991

§ 14 Abs 1a Oö. Straßengesetz (neu):

„Bei der Herstellung, dem Neubau und der wesentlichen Änderung von Landesstraßen sind zum Schutz der Gesundheit der Anrainer die nach § 13 Abs 5 erlassenen lärmrechtlichen Grenzwerte und technischen Standards einzuhalten. Dies gilt unabhängig davon, ob das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.“

Alternativ könnte auch in § 13 Abs 5 Oö. Straßengesetz 1991 selbst klargestellt werden, dass die auf dieser Grundlage erlassenen Verordnungen für alle Landesstraßen gelten können.

Ein ausdrücklicher Verweis auf verbindliche Lärmgrenzwerte im Oö. Straßengesetz 1991 würde zugleich den bislang offenen und stark einzelfallabhängigen Zumutbarkeitsmaßstab des § 14 Oö. Straßengesetz 1991 objektivieren und an gesundheitlich fundierte Kriterien knüpfen. Dadurch würde der Vollzug vereinheitlicht und die gerichtliche Überprüfbarkeit wesentlich verbessert.

4. Ergebnis: Systematische Gleichstellung mit UVP-pflichtigen Landesstraßen

Durch eine an der Oö. LStr-LärmIV orientierte Regelung für nicht-UVP-pflichtige Landesstraßen kann das Schutzniveau systematisch bestmöglich angeglichen, eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung der Anrainer vermieden und der Stand der medizinischen Wissenschaft und der Technik angemessen berücksichtigt werden. Ergänzend zur Verordnungslösung trägt eine ausdrückliche gesetzliche Verankerung lärmrechtlicher Mindeststandards im Oö. Straßengesetz 1991 dazu bei, den Lärmschutz dauerhaft abzusichern und ihn klar als Bestandteil der straßenrechtlichen Zumutbarkeitsprüfung zu etablieren.

IX. Literaturverzeichnis

Literatur

Bergthaler, Öffentliches Lärmrecht, in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ (2019) 802

Bergthaler, Über die Grenzen der Grenzwerte, RdU-UT 2017/15, 41

Berka, Die Verantwortung des Staates für die medizinische Versorgung, RdM 2019/121, 227

BMLFUW (Hrsg), Handbuch Umgebungslärm – Minderung und Ruhevorsorge² (2009), abrufbar unter https://www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf (abgerufen am 23.2.2026)

Bußjäger, Bundesstaat und Gleichheitsgrundsatz, JBI 2007, 289

Ennöckl/Fitz, Schnell und Aktuell, RdU 2017/35, 48

Forster in Kahl/Khakzadeh/Schmid (Hrsg), Kommentar zum Bundesverfassungsrecht - B-VG und Grundrechte Art 8 EMRK (Stand 1.1.2021, rdb.at)

Grabenwarter/Frank, B-VG – Bundes-Verfassungsgesetz und Grundrechte² (Stand 1.1.2025, rdb.at)

Gratt/Hoislbauer/Strohmayer, Das 1-dB-Kriterium bei Verkehrslärm, RdU-UT 2017/16, 42

Haider et al, Empfehlungen für die Verwendung medizinischer Begriffe im Rahmen umwelthygienischer Beurteilungsverfahren, Mitteilungen der Österreichischen Sanitätsverwaltung 85. Jhg., Heft 12 (1984)

Holoubek, Die Sachlichkeitsprüfung des allgemeinen Gleichheitsgrundsatzes dargestellt an der jüngeren Judikatur des Verfassungsgerichtshofes insbesondere zum Wirtschaftsrecht, ÖZW 1991, 72

Holoubek in Korinek/Holoubek/Bezemek/Fuchs/Martin/Zellenberg, Österreichisches Bundesverfassungsrecht Art 7 Abs 1 Satz 1 und 2 B-VG (2018)

Hörtenhuber/Dörnhöfer, Entscheidungen des VfGH – März-Session 2017, ÖJZ 2017/131, 933

Humer, Gibt es ein Grundrecht auf Gesundheit? Diplomarbeit JKU Linz (2019), abrufbar unter <https://epub.jku.at/download/pdf/4630801.pdf> (abgerufen am 23.2.2026)

Karahodžić/Trofaier-Leskovar, Bundesstraße, Lärmimmissionsschutz, Umweltverträglichkeitsprüfung, Verordnungserlassung, Präjudizialität, Jus-Extra VfGH 2017/5516

Khakzadeh in Kahl/Khakzadeh/Schmid, Kommentar zum Bundesverfassungsrecht B-VG und Grundrechte Art 7 B-VG (Stand 1.1.2021, rdb.at)

Kind, Diskussion: Nachtfluglärm verstößt gegen Menschenrechte, RdU 2002, 20

Kind, Lärmrecht: Rechtsgrundlagen zum österreichischen Lärmschutz (1999)

Lachmayer, Rechtswissenschaftliches Fachgutachten – Verfassungsrechtliche Beurteilung der Lärmvorschriften gem § 145b LFG iZm §§ 17, 24f UVP-G und der LuLärmIV, abrufbar unter

https://www.buergerinitiativen.at/files/biv/initiativen/umwelt/verkehr/270%203.Piste/Lachmayer_Laermvorschriften.pdf (abgerufen am 23.2.2026)

Leitl-Staudinger, Einführung ins öffentliche Recht⁵ (2015)

Madner in Holoubek/Lienbacher (Hrsg), Kommentar Charta der Grundrechte der Europäischen Union² Art 37 GRC (Stand 1.4.2019, rdb.at)

Muzak, Bundes-Verfassungsrecht B-VG⁶ Art 8 MRK (Stand 1.10.2020, rdb.at)

Nagl, Erlässe und Richtlinien im System des öffentlichen Rechts – Typologie und Rechtsschutzfragen, Diplomarbeit JKU Linz (2022), abrufbar unter <https://epub.jku.at/download/pdf/7710826> (abgerufen am 23.2.2026)

Nordmeyer, Human- und umweltmedizinisches Gutachten im Auftrag der Oö. Umweltschutzbehörde zum Projekt „Erheblichkeit von Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr – Grenzwerte für Lärmimmissionen von Oö. Landesstraßen aus umweltmedizinischer Sicht“ (2025)

Pöschl, Gleichheit vor dem Gesetz (2008)

Pöschl, Gleichheitsrechte, in Merten/Papier/Kucsko-Stadlmayer (Hrsg), Handbuch der Grundrechte in Deutschland und Europa VII/1² § 14 (2014)

Raschauer, Naturschutzrecht und Verfassung, in Potacs (Hrsg), Beiträge zum Kärntner Naturschutzrecht (1999)

Raschauer, Umfassender Umweltschutz und Verwaltungsrecht, in Kerschner (Hrsg), Staatsziel Umweltschutz (1996)

Raschauer/Ennöckl, Umweltrecht Allgemeiner Teil, in Ennöckl/Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ (2019)

Sachs, Straßenlärm – Bemessung/rechtliche Vorgaben für Straßenlärm, Diplomarbeit JKU Linz (2019), abrufbar unter <https://epub.jku.at/obvulihs/download/pdf/4051526> (abgerufen am 23.2.2026)

Sander/Schlatter, Das Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung, in Baumgartner (Hrsg), Öffentliches Recht – Jahrbuch 2014 (2014)

Steiner, Existiert ein Recht auf Umweltschutz in der Europäischen Menschenrechtskonvention? Diplomarbeit Karl-Franzens-Universität Graz (2008), abrufbar unter <https://unipub.uni-graz.at/obvugrhs/content/titleinfo/206750/full.pdf> (abgerufen am 23.2.2026)

Streithofer in Milanovic/Streithofer, ASchG⁸ § 65 ASchG (Stand 1.1.2025, rdb.at)

Wanke-Jellinek, Umweltbezogene Rechtsprechung des EGMR – Wesentliches aus zehn Jahren, in Ennöckl/Niederhuber (Hrsg), Jahrbuch Umweltrecht 2017 (2017)

Berichte, Richtlinien und sonstige Dokumente

Amt der NÖ LReg, Richtlinie Lärmschutz an Landesstraßen in Niederösterreich (2019), abrufbar unter [https://www.noel.gv.at/noe/Sanieren-Renovieren/Richtlinie_Laermschutz_an_Landesstrassen_in_NOe_\(2019\).pdf](https://www.noel.gv.at/noe/Sanieren-Renovieren/Richtlinie_Laermschutz_an_Landesstrassen_in_NOe_(2019).pdf) (abgerufen am 23.2.2026)

Amt der OÖ LReg, Umgebungslärm-Aktionsplan Österreich 2024 – Straßen außer A&S in Oberösterreich inklusive Ballungsraum Linz (2024), abrufbar unter https://www.laerminfo.at/dam/jcr:4230854d-4f91-41c2-8ef5-9134e7e75c1f/Aktionsplan_Umgebungslaerm_2024_Strassen_Oberoesterreich.pdf (abgerufen am 23.2.2026)

BMK, Aktionsplan Umgebungslärm 2024 – Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb und innerhalb von Ballungsräumen (2024), abrufbar unter https://www.laerminfo.at/dam/jcr:03917f2e-1ddd-475a-a803-bff93f44dd49/Aktionsplan_Umgebungslaerm_2024_AutobahnenSchnellstrassen.pdf (abgerufen am 23.12.2025)

BMK, Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), GZ 2022-0.500.818 (2022) (*Hinweis: Die angegebene URL ist ein lokaler Dateipfad – bitte durch einen öffentlich zugänglichen Link ersetzen*)

BMK, Umgebungslärm Österreich 2022 – Auswertung auf Gemeindeebene (2023)

BMK/Umweltbundesamt, Ergebnisse der Strategischen Lärmkartierung (2022), abrufbar unter https://sophienpark.at/images/pl_downloads/PL281/Laermkartierung_2022.pdf (abgerufen am 23.2.2026)

EEA, Environmental noise in Europe 2025 – EEA Report 05/2025 (berichtigte Fassung 2026), abrufbar unter <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025> (abgerufen am 3.4.2026)

EEA, Environmental noise in Europe 2025 – summary for policymakers (berichtigte Fassung 2026), abrufbar unter <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/environmental-noise-in-europe-2025> (abgerufen am 3.4.2026)

EEA, Good practice guide on quiet areas, Technical Report No 4/2014 (2014)

EEA, Quiet areas in Europe – The environment unaffected by noise pollution, Report No 14/2016 (2016)

EGMR, Informationsblatt – Rechtsprechung des Gerichtshofs zu umweltbezogenen Fällen, abrufbar unter https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/fs_environment_deu (abgerufen am 23.2.2026)

Europäische Kommission, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, COM(2021) 400 final

Land OÖ, Dienstanweisung und Richtlinie – Lärmschutz an Landesstraßen (Version 01, 10.10.2005)

Land OÖ, Richtlinie – Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (2008)

Oö. *Umweltanwaltschaft*, Grenzwerte für Lärmimmissionen von Oö. Landesstraßen aus umweltmedizinischer Sicht (3.4.2025), abrufbar unter <https://www.ooe-umweltanwaltschaft.at/1497.htm> (abgerufen am 23.2.2026)

Oö. *Umweltanwaltschaft*, Messung und Bewertung von Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich (2025), abrufbar unter https://www.ooe-umweltanwaltschaft.at/Mediendateien/Messung_und_%20Bewertung_%20von_%20Laermstoer.pdf (abgerufen am 23.2.2026)

Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL), Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich, ÖAL-Richtlinie Nr 3 BI 1 (2008)

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, RVS 04.02.11, Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz (November 2021)

Statistik Austria, Mikrozensus 2003 – Umweltbedingungen und Umweltverhalten (2003)

Statistik Austria, Mikrozensus 2023 – Umweltbedingungen, Umweltverhalten, im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (2023)

WHO, Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018), abrufbar unter <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053952> (abgerufen am 23.2.2026) [deutsche Fassung: Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region – Zusammenfassung (2018)]

WHO, Guidelines for Community Noise (1999), abrufbar unter <https://www.who.int/publications/i/item/a68672> (abgerufen am 23.2.2026)

WHO, Night Noise Guidelines for Europe (2009), abrufbar unter <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289041737> (abgerufen am 23.2.2026)