

# Vorblatt

## 1. Anlass und Zweck der Neuregelung:

Nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz dürfen ortsfeste Betriebsstätten u.a. nur dann genehmigt werden, wenn gesichert ist, dass „der Veranstaltungsbetrieb die Nachbarschaft nicht durch störenden Lärm ungebührlich belästigt“. Der Verwaltungsgerichtshof misst dem Begriff der „unbezüglichen Belästigung“ dieselbe Bedeutung bei wie dem im Betriebsanlagenverfahren nach der Gewerbeordnung maßgeblichen Begriff der „unzumutbaren Belästigung“. Die Verwaltungspraxis und die verwaltungsgerichtliche Judikatur haben für die Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen nach dem Standard der Gewerbeordnung einen relativ strengen Maßstab entwickelt. Grundlage für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen sind jeweils die tatsächlichen örtliche Verhältnisse, welchen die auf Grund der zu genehmigenden Anlage zu erwartenden Immissionen gegenüberzustellen sind. Als Richtschnur gilt, dass eine Erhöhung des Dauerschallpegels um mehr als 10 Dezibel im Vergleich zum Grundgeräuschpegel für die Nachbarn unzumutbar ist. Dies führt dazu, dass lärmintensive Veranstaltungen, auch wenn sie allgemein akzeptiert werden, nicht genehmigungsfähig sind.

## 2. Inhalt:

Es soll eine Bestimmung für Motorsportanlagen geschaffen werden, die spezielle Kriterien für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen durch Lärm vorsieht. Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen sollen nicht allein die durch den Betrieb einer Motorsportanlage bewirkten Änderungen auf einen gesunden, normal empfindenden Menschen sein, es soll auch die Akzeptanz der verursachten Lärmbelästigungen in die Beurteilung einfließen. Damit wird der Erkenntnis Rechnung getragen, dass die Akzeptanz (dh die positive) Einstellung der betroffenen Nachbarschaft zur Geräuschquelle für die Zumutbarkeit und damit für die Erheblichkeit der Belästigung eine wesentliche Rolle spielt. Eine absolute Grenze bilden Lärmimmissionswerte, die gesetzlich definiert werden sollen, um Gesundheitsgefährdungen auszuschließen.

Durch die ergänzend vorgesehene Änderung des Geländefahrzeugegesetzes sollen die Beschränkungen für die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände nicht im Rahmen von Motorsportanlagen gelten, die nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz genehmigt sind. Die Verwendung von Geländefahrzeugen soll insoweit dem Regime des Veranstaltungsgesetzes unterliegen, wobei zusätzlich zu den Genehmigungskriterien des Veranstaltungsgesetzes die in § 4 Abs. 2 lit. b, c und d des Geländefahrzeugegesetzes geregelten Umweltschutzinteressen berücksichtigt werden müssen.

## 3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

## 4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

## 5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Die beabsichtigte Regelung wird einen erhöhten Verfahrensaufwand und dementsprechende Mehrkosten verursachen. Auf Grund der strengen gesetzlichen Vorgaben wird aber die Anzahl der nach den neuen Regelungen zu bewilligenden Anlagen sehr gering sein. Es wird daher mit dem vorhandenen Personal das Auslangen gefunden werden können. Ein zusätzlicher Sachaufwand ist nicht zu erwarten.

# Erläuterungen

## I. Allgemeiner Teil

### 1. Anlass und Zweck der Neuregelung, Kompetenzlage:

Das Steiermärkische Veranstaltungsgesetz, LGBl. Nr. 192/1969 zuletzt in der Fassung LGBl. Nr. 87/2005, enthält im VIII. Abschnitt Regelungen über Betriebsstätten. Gemäß § 20 ist die Abhaltung von Veranstaltungen - soweit hier relevant - nur auf Stätten zulässig, die die Behörde für Veranstaltungen der entsprechenden Art genehmigt hat. Die Genehmigung der Betriebsstätte ist nach § 21 zu erteilen, wenn die Eignung nach § 22 vorhanden ist. Nach dieser Bestimmung müssen ortsfeste Betriebsstätten zum einen Gewähr dafür bieten, dass bei ihrer widmungsgemäßen Benützung keine Gefahr für Leben oder Gesundheit der Veranstaltungsbesucher sowie unbeteiligter Personen entstehen können (§ 22 Abs. 1 Z. 1 lit. a). Zum anderen darf der Veranstaltungsbetrieb die Nachbarschaft nicht durch störenden Lärm ungebührlich belästigen (§ 22 Abs. 1 Z. 1 lit. b).

Nach dem Erkenntnis des VwGH vom 16.12.2003, 2001/05/0212, ist dem Begriff der ungebührlichen Belästigung durch störenden Lärm in § 22 Abs. 1 Z. 1 lit. b des Veranstaltungsgesetzes im Wesentlichen keine andere Bedeutung beizulegen als dem im Betriebsanlagengenehmigungsverfahren nach der Gewerbeordnung verwendeten Begriff der unzumutbaren Belästigung. Dazu hat der Verwaltungsgerichtshof Folgendes dargelegt: „Die Frage der Zumutbarkeit einer durch den Veranstaltungsbetrieb einer Anlage im Sinne des Veranstaltungsgesetzes bewirkten Störung der Nachbarschaft durch Lärm ist daher unter Bedachtnahme auf die gegebenen örtlichen Verhältnisse zu beantworten ..... Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit einer solchen Belästigung der Nachbarn durch Lärm sind die verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse (das ist das sogenannte ‚Ist-Maß‘) auf einen gesunden normal empfindenden Menschen. Mangels entsprechender gesetzlicher Regelungen kommt es bei der Beurteilung der Zumutbarkeit nicht auf die für die Widmung der Liegenschaften maßgebenden Vorschriften (sogenanntes ‚Widmungsmaß‘) an ..... Es ist also jener Lärmpegel festzulegen, der bei Zusammenwirkung von Ist-Maß und einem Immissionsanteil der zu genehmigenden Anlage wegen ansonst zu befürchtender unzumutbarer Auswirkungen auf einen gesunden normalen Menschen nicht überschritten werden darf.“ Diese Judikaturlinie setzte der VwGH mit seinen Erkenntnissen vom 18.5.2004, 2003/05/0166 und zuletzt mit Erkenntnis vom 31.1.2006, 2003/05/0177, fort, sodass mittlerweile von einer gefestigten ständigen Rechtsprechung auszugehen ist.

Nach diesen zitierten Erkenntnissen sowie nach der reichhaltigen Rechtsprechung des VwGH zum gewerblichen Betriebsanlagenrecht handelt es sich bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen der Nachbarn um die Lösung einer Rechtsfrage (VwGH 16.12.1998, 98/04/0109 ua). Die Lösung dieser Frage obliegt damit nicht den Amtssachverständigen (VwGH 21.5.1985, 83/04/0282 ua). Freilich hat sich die Behörde der Mithilfe von Sachverständigen, und zwar im Wesentlichen eines lärmtechnischen und eines medizinischen Sachverständigen zu bedienen. Dabei ist es Sache des lärmtechnischen Sachverständigen, über das Ausmaß der zu erwartenden Lärmimmissionen im aufgezeigten Sinn und ihrer Art Auskunft zu geben, während es dem medizinischen Sachverständigen obliegt, sein Fachwissen hinsichtlich der Wirkungen dieser Immissionen auf dem menschlichen Organismus darzulegen (VwGH 18.5.2004, 2003/05/0166). Diese Gutachten bilden aber nur ein Element des für die Erlassung des Genehmigungsbescheides maßgeblichen Sachverhaltes (vgl *Moosbauer/Schreiner*: Betriebslärm und Nachbarschaftsschutz, 22), letztendlich ausschlaggebend ist die Beurteilung durch die Behörde.

Nähere Determinanten bzw normative Grundlagen zur Lösung dieser Rechtsfrage enthält die österreichische Rechtsordnung nicht. Die Verwaltungspraxis und die verwaltungsgerichtliche Judikatur haben für die Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen nach dem Standard der Gewerbeordnung einen relativ strengen Maßstab entwickelt. Üblicherweise wird die Grenze der zumutbaren Störung bei einer Erhebung des Beurteilungspegels um 10 dB über den Grundgeräuschpegel angenommen. Grundlage dafür sind diverse Richtlinien (zB ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Lärmschutzrichtlinie für Freiluftveranstaltungen des Umweltbundesamtes). Diese Richtlinien wirken aber nicht normativ (VwGH 24.10.2001, 98/04/0181, VwGH 14.9.2005, 2001/04/0051 uva). Hervorzuheben ist die ÖAL-Richtlinie Nr. 3, die (abhängig von der jeweiligen Nutzung) einheitliche Regelungen für alle Arten von Schallquellen enthält, aber ausschließlich auf das physikalische Schall-Einwirkungsmaß abstellt (präzise: die Überschreitung des Grundgeräuschpegels durch dieses). Diese mangelnde Berücksichtigung der Spezifika einzelner Schallquellen hat damit in der österreichischen Rechtsordnung bereits einzelne Sonderregelungen erfordert (vgl zB die Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung BGBl. 1993/415).

Aus diesen Gründen sollen Kriterien für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen gesetzlich definiert werden. Die betreffende Regelung des § 22b des Gesetzesentwurfes soll auf Motorsportanlagen begrenzt bleiben, weil diese Anlagen in der Regel dauerhaft betrieben werden und besonderen betriebstechnischen Erfordernissen unterliegen, die eine Vermeidung von Lärmentwicklungen durch technische Maßnahmen wie zB Schallschutzwände nur eingeschränkt zulassen.

Zur Kompetenz des Landesgesetzgebers zur Erlassung der vorgesehenen Regelung ist zu bemerken, dass die Bundesverfassung keinen Kompetenztatbestand „Lärmschutz“ kennt. Der Lärmschutz ist eine typische Querschnittsmaterie, die kompetenzrechtlich zwischen Bund und Ländern aufgesplittet ist. Die Erlassung von Regelungen zur Bekämpfung störenden Lärms im Rahmen des Veranstaltungswesens fällt nach der Generalklausel des Art. 15 Abs. 1 B-VG in die Zuständigkeit der Länder.

## **2. Inhalt:**

Es soll eine Bestimmung für Motorsportanlagen geschaffen werden, die spezielle Kriterien für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen durch Lärm vorsieht. Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich einerseits an den in Österreich üblichen Kriterien (vgl. § 77 Abs. 2 Gewerbeordnung) und trägt andererseits der Erkenntnis Rechnung, dass die Akzeptanz, dh die (positive) Einstellung der betroffenen Nachbarschaft zur Geräuschquelle für die Zumutbarkeit und damit für die Erheblichkeit einer Belästigung eine wesentliche Rolle spielt (*Feldhaus in Koch [Hrsg.], Schutz vor Lärm, 1990, Seite 153, 168 ff*). Die Toleranzschwelle gegenüber Lärmbelästigungen wird bei einer Durchschnittsbetrachtung höher sein, wenn die Betroffenen den Betrieb der Anlage wegen des mit ihm verbundenen allgemeinen Nutzens grundsätzlich positiv bewerten. Die Akzeptanz der Betroffenen wird sich erhöhen, wenn ihnen bewusst ist, dass die Anlage nur zu bestimmten Zeiten genutzt werden kann und die Geräuschmissionen nach der Art der Anlage unvermeidbar sind. Ebenso wird es eine Rolle spielen, ob die Geräusche einer am konkreten Standort gegebenen Tradition entsprechen, wie dies zB dann der Fall ist, wenn am Standort auf eine jahrzehntelange motorsportliche Historie zurückgeblieben werden kann.

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen sollen Lärmimmissionswerte gesetzlich festgelegt werden, die keinesfalls überschritten werden dürfen. Die Werte stützen sich auf Ergebnisse neuer Forschungsarbeiten (insbesondere *Griefahn/Jansen/Scheuch/Spreng: Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept, 2002*).

Insgesamt orientiert sich die Regelung an dem in Deutschland normierten Modell der Sonderfallprüfung der 6. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes- Immissionsschutzgesetz (TA- Lärm). Die TA-Lärm dient u.a. dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Schädliche Umwelteinwirkungen sind Geräuschmissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigung für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (Punkt 2.1 der TA-Lärm). Inhaltlich ist der von der TA-Lärm verfolgte Schutz der Allgemeinheit (vor allem der Nachbarschaft) vor erheblichen Belästigungen damit wesensgleich mit dem nach § 22 Abs. 1 Z. 1 lit. b des Gesetzesentwurfes wahrzunehmenden Schutz der Nachbarschaft vor unzumutbaren Lärmbelästigungen.

Die TA-Lärm sieht in Punkt 3.2.1 grundsätzlich eine Regelfallprüfung vor. Liegen im Einzelfall jedoch besondere Umstände vor, die bei der Regelfallprüfung keine Berücksichtigung finden, nach Art und Gewicht jedoch wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung haben können, ob die Anlage zum Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen relevant beiträgt, ist eine ergänzende Prüfung im Sonderfall durchzuführen (3.2.2.). Diese Sonderfallprüfung ist insbesondere dann vorzunehmen, wenn Umstände wie zB besondere betriebstechnische Erfordernisse, Einschränkungen der zeitlichen Nutzung oder eine besondere Standortbindung der zu beurteilenden Anlage vorliegen, die sich auf die Akzeptanz einer Geräuschmission auswirken können. Die rechtliche Deckung derartiger Sondereinzelfallprüfungen ermöglichte in Deutschland die genehmigungsrechtliche Abhandlung des Nürburg- und des Hockenheimrings.

Diese Erfahrungen sollen auch für die Beurteilung der Unzumutbarkeit der Lärmbelästigung nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz nutzbar gemacht werden. Die vorgeschlagene Regelung übernimmt grundsätzlich das Modell der Einzelfallprüfung der TA-Lärm, weicht aber insoweit methodisch von der deutschen Rechtslage ab, als zur Erleichterung des Vollzuges eine demonstrative Aufzählung jener Kriterien erfolgen soll, die nach einer Durchschnittsbetrachtung die soziale Akzeptanz in der Nachbarschaft prägen.

Durch die ergänzend vorgesehene Änderung des Geländefahrzeugegesetzes sollen die Beschränkungen für die Verwendung von Kraftfahrzeugen im freien Gelände nicht im Rahmen von Motorsportanlagen gelten, die nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz genehmigt sind. Die Verwendung von Geländefahrzeugen soll insoweit dem Regime des Veranstaltungsgesetzes unterliegen, wobei zusätzlich zu den Genehmigungskriterien des Veranstaltungsgesetzes die in § 4 Abs. 2 lit. b, c und d des Geländefahrzeugegesetzes geregelten Umweltschutzinteressen berücksichtigt werden müssen.

## **3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

#### **4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

#### **5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:**

Die beabsichtigte Regelung wird einen erhöhten Verfahrensaufwand und dementsprechende Mehrkosten verursachen. Auf Grund der strengen gesetzlichen Vorgaben wird aber die Anzahl der nach den neuen Regelungen zu bewilligenden Anlagen sehr gering sein.

Bereits nach der geltenden Gesetzeslage sind Betriebsstättengenehmigungsverfahren für Motorsportanlagen sehr aufwändig. Für Verfahren nach § 22b des Entwurfes wird der zeitliche Mehraufwand eines rechtskundigen Bediensteten pro Verfahren mit ca. 30 Stunden eingeschätzt. Weiters ist bei bereits bewilligten Anlagen mit einem Überprüfungsaufwand durch einen rechtskundigen Bediensteten sowie durch einen allenfalls erforderlichen technischen Amtssachverständigen von jeweils ca. 10 Stunden pro Jahr zu rechnen. Die zusätzliche Arbeitsbelastung einer Schreibkraft beträgt pro Verfahren ebenfalls ca. 10 Stunden.

Durch den Vollzug des vorliegenden Entwurfes wird daher kein zusätzliches Personal notwendig sein. Ein zusätzlicher Sachaufwand ist nicht zu erwarten, da ein Mehrbedarf an Räumlichkeiten oder Ausstattung nicht anfällt und die vorhandenen Ressourcen genutzt werden können.

Die zusätzlichen Kosten pro Verfahren können wie folgt beziffert werden:

Personalkosten Verwendungsgruppe A/a	2317,50 €
<u>Personalkosten Verwendungsgruppe D/d</u>	<u>345,00 €</u>
Personalkosten gesamt	2662,50 €

Die Folgekosten für die Überprüfungen bewilligter Anlagen stellen sich jährlich wie folgt dar:

Personalkosten Verwendungsgruppe A/a	772,50 €
<u>Personalkosten Verwendungsgruppe B/b</u>	<u>530,00 €</u>
Personalkosten gesamt	1302,50 €

## II. Besonderer Teil

### Zu Art. 1 (Änderung des Veranstaltungsgesetzes)

#### Zu Z. 1. (§ 22 Abs. 1 Z. 1 lit. b):

Gemäß § 22 Abs. 1 Z. 1 lit. b des geltenden Steiermärkischen Veranstaltungsgesetzes dürfen ortsfeste Betriebsstätten u.a. nur dann genehmigt werden, wenn gesichert ist, dass der Veranstaltungsbetrieb die Nachbarschaft nicht durch „störenden Lärm ungebührlich belästigt“. Diese Wortwahl kommt sonst nur noch im Steiermärkischen Landes-Sicherheitsgesetz vor. In allen anderen für das österreichische Umweltrecht bedeutenden Vorschriften ist jeweils von „unzumutbaren Belästigungen“ die Rede (vgl. z.B. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung, § 17 Abs. 2 Z. 1 lit. c des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes sowie die einschlägigen Bestimmungen in den Veranstaltungsgesetzen der anderen Bundesländer).

Der Verwaltungsgerichtshof hat dem Begriff der „ungebührlichen Belästigung“ schon bisher dieselbe Bedeutung beigelegt wie dem in der Gewerbeordnung verwendeten Begriff der „unzumutbaren Belästigung“ (VwGH 16.12.2003, 2001/05/0212 u.a.). Die vorgeschlagene Formulierung bezweckt nichts anderes als eine im Interesse der Rechtsklarheit liegende terminologische Vereinheitlichung. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

#### Zu Z. 2. (§ 22b):

Der in Abs. 1 definierte Begriff von Motorsportanlagen erfasst alle Formen des Motorsports, also traditionelle Motorrad- und Autorennen sowie spezielle Formen des Motorsports, wie Motocross, Enduro, Trial, Quad, Schneemobile, Supermoto, Cart u.a., und schließlich Trainings-, Test- und Publikumsfahrten.

Die Bestimmung des Abs. 2 bildet eine neue Grundlage für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen. Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen sollen nicht allein die durch den Betrieb einer Motorsportanlage bewirkten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf einen gesunden normal empfindenden Menschen sein, es soll auch die Akzeptanz der verursachten Lärmbelästigungen in die Beurteilung einfließen. Das Modell der „sozialen Akzeptanz“ von Lärmbelästigungen ist der österreichischen Rechtsordnung bislang fremd, hat aber in Deutschland in der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI. Nr. 26 vom 28.08.1998 S. 503) normative Bedeutung erlangt. Die TA Lärm dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Die Bestimmungen des Punktes 3.2.2 („ergänzende Prüfung im Sonderfall“) der TA Lärm waren Rechtsgrundlage für die Genehmigungen des Hockenheim- und Nürburgringes. Nach lit. b dieser Bestimmung spielen Akzeptanzbelange bei dieser Sonderfallprüfung eine zentrale Rolle. Diese Erfahrungen sollen auch für die Beurteilung der Unzumutbarkeit von Lärmbelästigungen nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz nutzbar gemacht werden.

Das Modell beruht auf der Erkenntnis, dass für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärm verschiedene Einflussfaktoren maßgebend sind, die mit der akustischen Intensität zum Teil wenig gemein haben. Sie sind stark von individuellen und sozialen Komponenten geprägt. Die Grenzen der zumutbaren Belästigung sind demzufolge situativ und umgebungsbezogen und werden durch Wertentscheidungen einzelfallbezogen bestimmt. Die vorgeschlagene Regelung des § 22b Abs. 2 trägt diesen Erwägungen Rechnung, nämlich dass die Akzeptanz, dh die (positive) Einstellung der betroffenen Nachbarschaft zur Geräuschquelle für die Zumutbarkeit und damit für die Erheblichkeit einer Belästigung eine wesentliche Rolle spielt (so auch *Feldhaus in Koch* [Hrsg.], *Schutz vor Lärm, 1990, Seite 153, 168 ff*). Dabei kann in verfassungsrechtlich zulässiger Weise generalisierend und typisierend auf einen durchschnittlich empfindlichen Menschen abgestellt werden.

In § 22b Abs. 2 Z. 1. bis 5. werden beispielhaft Umstände genannt, die sich auf die Akzeptanz einer Geräuschimmission auswirken können. Die Toleranzschwelle gegenüber Lärmbelästigungen wird bei einer Durchschnittsbetrachtung höher sein, wenn die Betroffenen den Betrieb der Anlage wegen des mit ihm verbundenen allgemeinen Nutzens grundsätzlich positiv bewerten. Die Akzeptanz der Betroffenen wird sich erhöhen, wenn ihnen bewusst ist, dass die Anlage nur zu bestimmten Zeiten genutzt werden kann und die Geräuschimmissionen nach der Art der Anlage unvermeidbar sind. Ebenso wird es eine Rolle spielen, ob die Geräusche einer am konkreten Standort gegebenen Tradition entsprechen, wie dies zB dann der Fall ist, wenn am Standort auf eine jahrzehntelange motorsportliche Historie zurückgeblendet werden kann. Im Ergebnis soll § 22 Abs. 2 der Behörde einen Beurteilungsspielraum eröffnen. Je höher die soziale Akzeptanz einer Motorsportanlage ist, desto höher können die Grenzen der Zumutbarkeit von Lärmbelästigungen angesetzt werden.

Die sachliche Rechtfertigung dafür, dass dieses Modell auf Motorsportanlagen eingeschränkt werden soll, liegt darin, dass solche Anlagen in der Regel dauerhaft betrieben werden und besonderen betriebstechnischen Erfordernissen unterliegen, die eine Vermeidung von Lärmentwicklungen durch technische Maßnahmen, wie z.B. Schallschutzwände, nur eingeschränkt zulassen.

Die Bestimmung des Abs. 3 soll sicherstellen, dass Gesundheitsgefährdungen durch Lärmbelastigungen ausgeschlossen werden. Die hier vorgeschlagenen Grenzwerte, die nicht überschritten werden dürfen, stützen sich auf die von den vier führenden deutschen Lärmwirkungsforschern Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng im Jahr 2002 vorgelegte „Erarbeitung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen“ (im Folgenden „Synopsis“ genannt, veröffentlicht in: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2004, 59).

Die Synopsis stellt nicht nur eine wichtige Leitlinie für Entscheidungen in Deutschland bei Flugplatzzulassungen und -erweiterungen dar, sie ist auch auf Motorsportanlagen übertragbar und war Entscheidungshilfe für die Genehmigung des Nürburgrings und des Hockenheimrings. Die Synopsis bietet auf der Basis aktueller und wissenschaftlich breit angelegter Grundlagenarbeit Orientierungswerte für die Auswirkungen von Lärm auf den menschlichen Organismus und ist daher auch eine geeignete Grundlage für die dringend erforderliche Setzung materieller Standards durch den Gesetzgeber.

Den Aussagen der Synopsis wurde die „biopsychosoziale Komplexität“ des Menschen zu Grunde gelegt, die neben somatischen auch psychische und soziale Prozesse umfasst: „Gesundheit wird als aktiver Vorgang verstanden, der nicht nur das Freisein von Krankheit beinhaltet, sondern auch die Fähigkeit zur aktiven Anforderungsbewältigung und die Möglichkeit zur Erreichung von Wohlbefinden beschreibt“. Eine Trennung von medizinischen und psychologischen Aspekten in der Betrachtung von Lärmwirkungen entspricht nach Einschätzung der Autoren der Synopsis nicht dem Erkenntnis stand der Belastungsforschung. Im Sinne einer differenzierten Bewertung von Wirkungsmöglichkeiten werden unterschiedliche Schutzziele betrachtet: „Vermeidung von Hörschäden“, „Vermeidung von extraauralen Gesundheitsschäden“, „Vermeidung von erheblichen Belästigungen“, „Vermeidung von Kommunikationsstörungen“ und „Vermeidung der Störungen von Erholung“. Den einzelnen Schutzziele sind als Begrenzung Lärmimmissionswerte, als „kritische Toleranzwerte“ bezeichnet, zugeordnet.

Die physikalisch- technischen Grundlagen zur Berechnung von Schall sind der energieäquivalente Dauerschallpegel und der Maximalpegel (Einzelereignis). Von Motorsportanlagen verursachte Geräusche unterliegen zeitlichen Schwankungen. Die Ursachen sind vielschichtig: Betriebspausen, Fahrtunterbrechungen, Annäherungen und Wegbewegungen von Fahrzeugen, Motorlastwechsel beim Beschleunigen und Bremsen, zeitweilige Abschirmung von Fahrzeugen durch Hindernisse. Die Beurteilung kann nicht auf unterschiedlichste einzelne Geräuschsituationen mit ihren Schwankungen eingehen. Sie erfolgt anhand von akustischen Eckwerten, den Durchschnitts- und Maximalwerten. Der Mittelungspegel  $L_{Aeq}$ , auch als energieäquivalenter Dauerschallpegel bezeichnet, ist ein solcher Durchschnittswert. Der Maximalpegel  $L_{Amax}$ , auch als Spitzenpegel bezeichnet, ist der größte innerhalb eines Zeitraumes beobachtete Geräuschpegel.

Den Belangen des Schallschutzes soll beim Betrieb vor allem durch organisatorische Maßnahmen im Rahmen eines Kontingenzierungsmodells begegnet werden. Die Lärmeinflüsse werden durch gestaffelte zeitabhängige Kontingente mit höchstzulässiger Anzahl von Tagen pro Jahr eingeschränkt (vgl. § 22b Abs. 4 Z. 1 des Entwurfes). Es fallen demnach "laute Tage" erheblich stärker ins Gewicht als "leise". Daher erfolgt eine nach der Immissionsstärke ("Höhe des Tagesmittelungspegels") gestaffelte Klassifizierung des Betriebs und die Begrenzung der in der jeweiligen Betriebsklasse möglichen Anzahl von Betriebstagen pro Jahr - "Immissionskontingente".

Die einzelnen Lärmimmissionswerte orientieren sich an den Empfehlungen der Synopsis. Eine unzumutbare Belästigung der Nachbarschaft ist jedenfalls dann gegeben, wenn folgende Lärmimmissionswerte – „kritische Toleranzwerte“ - überschritten werden:

1. für das Schutzziel „Vermeidung erheblicher Belästigungen“ ein als langfristiger auf das Jahr gemittelter energieäquivalenter 16-Stunden-Tagesmittelungspegel im Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr ( $L_{Aeq,16h,anno}$ ) von 65dB; Dieser Jahres-Mittelungspegel, unter Ausschluss der Nachtzeit (täglich von 6.00 bis 22.00 Uhr), wird durch die Mittelung aller Tagesmittelungspegel eines Jahres errechnet.
2. für das Schutzziel „Vermeidung von Hörschäden“ ein täglicher zweimaliger Maximalpegel ( $L_{Amax}$ ) von 115 dB sowie ein täglicher maximaler energieäquivalenter 24-Stunden-Tagesmittelungspegel ( $L_{Aeq,24h}$ ) von 80 dB, dies ist eine Begrenzung des über 24 Stunden gemittelten Immissionspegels ("Pegel am Ort der Einwirkung")
3. für das Schutzziel „Vermeidung von extraauralen Gesundheitsschäden“ ein tägliches Maximalhäufigkeitskriterium während eines jeden 16-Stunden-Tages ( $L_{Amax,16h}$ ) von 19 x 99 dB. 99 dB dürfen täglich nicht häufiger als 19- mal überschritten werden.

Zum Verständnis der Abs. 4 und 5 ist vorzuschicken, dass alle für die Genehmigung ortsfester Betriebsstätten maßgeblichen Bestimmungen des Veranstaltungsgesetzes uneingeschränkt auch für Motorsportanlagen anzuwenden sind. Es gelten daher auch die Bestimmungen des § 22 Abs. 3 und 4 des Veranstaltungsgesetzes, denen zufolge die Behörde die Erteilung einer Genehmigung an Auflagen oder Bedingungen knüpfen kann. Die Behörde muss im Genehmigungsbescheid solche Nebenbestimmungen vorschreiben, wenn das Projekt in seiner eingereichten Form nicht genehmigungsfähig ist, Genehmigungshindernisse aber durch die Vorschreibung von Auflagen oder Bedingungen beseitigt werden können, ohne dass dadurch das Projekt in seinem Wesen verändert wird. Das bedeutet im vorliegenden Zusammenhang Folgendes: Ortsfeste Betriebsstätten können nicht genehmigt werden, wenn die durch den Betrieb der Anlage bewirkten Störungen der Nachbarschaft durch Lärm als gesundheitsgefährdend zu qualifizieren sind. Gesundheitsgefährdungen müssen ebenso wie unzumutbare Belästigungen vermieden werden. Belästigungen können jedoch durch entsprechende Auflagen auf ein zumutbares Ausmaß beschränkt werden, sofern dies möglich ist.

Es wäre aber sowohl rechtlich als auch praktisch nur schwer möglich, dass die Behörde zur Vermeidung unzumutbarer Lärmbelästigungen im Wege der Vorschreibung von Auflagen dem Veranstalter ein Betriebskonzept vorgibt, in dem sie beispielsweise die Veranstaltungstage, die Betriebsarten und die Betriebszeiten festlegt. Aus diesen Gründen normieren die Abs. 4 und 5 eine Verpflichtung des Antragstellers, bestimmte Unterlagen vorzulegen, die der Behörde eine Beurteilung ermöglichen sollen, ob nach dem Betriebskonzept unzumutbare Lärmbelästigungen vermieden werden. Aus den in Abs. 4 Z. 1 und 2 genannten Unterlagen müssen ersichtlich sein das über das Jahr gerechnete Ausmaß von Lärmimmissionen (über die der Veranstalter verfügen und über das Jahr verteilen kann), die maximale Anzahl der Veranstaltungstage und die Betriebszeiten je nach Veranstaltungstyp. Diese Informationen ermöglichen der Behörde insbesondere die Beurteilung darüber, ob für die Nachbarschaft ausreichende Erholungsphasen, insbesondere Nachtruhezeiten gewährleistet sind. Die Bestimmungen des Abs. 4 Z. 3 und Abs. 5 sollen eine Überprüfung der Einhaltung der Immissionskontingente durch die Behörde ermöglichen. Die Einrichtung von Dauermessstationen hat sich in der Praxis schon bewährt (z. B. Eurospeedway Lausitz, Nürburgring, Hockenheimring). Sie müssen dem höchstmöglichen Stand der Technik zur Kontrolle der Lärmbegrenzung entsprechen und sollen daher Bestandteil der Projektunterlagen sein.

Nach Abs. 6 soll die Verwendung von Kraftfahrzeugen außerhalb befestigter Fahrwege dem Regime des Veranstaltungsgesetzes unterliegen, sofern die Fahrzeuge im Gelände einer Motorsportanlage im Sinne des § 22b des Entwurfes verwendet werden. Überdies sind die in § 4 Abs. 2 lit. b, c und d des Geländefahrzeugegesetzes geregelten Umweltschutzinteressen zu wahren (vgl. dazu auch die Erläuterungen zu Art. 2).

#### **Zu Z. 3 (§ 25 Abs. 4):**

Nach dem Vorbild des Wasserrechtsgesetzes soll hier die Möglichkeit einer Sanktionierung von Überschreitungen des Immissionskontingents durch Einschränkung oder Entziehung der Betriebsbewilligung vorgesehen werden. Von dieser Regelung ist eine im Vergleich zur bloßen Sanktion von Verstößen gegen die Betriebsbewilligung durch Androhung von Geldstrafen wesentlich höhere Wirksamkeit zu erwarten.

Auf Grund der Regelungen des § 22 Abs. 4 und 5 des Entwurfes ist, wie oben schon erwähnt, gewährleistet, dass die Einhaltung der Immissionskontingente von der Behörde kontrolliert werden kann. Stellt sich nach Ablauf eines Betriebsjahres heraus, dass die Immissionskontingente wesentlich überschritten worden sind, ist der Entzug oder die Einschränkung der Betriebsbewilligung anzudrohen. Bei einem weiteren Verstoß ist die Einschränkung oder der Entzug der Betriebsbewilligung zu verfügen. Die Wesentlichkeit der Überschreitung ist eine Frage, die von der Behörde unter dem Gesichtspunkt des Schutzes der Nachbarn vor unzumutbaren Lärmbelästigungen nach Anhörung von Sachverständigen, insbesondere von medizinischen Sachverständigen zu beantworten ist.

#### **Zu Z. 4 (§ 36 Abs. 3a):**

Diese Bestimmung ist im Zusammenhang mit dem Modell der sozialen Akzeptanz von Motorsportanlagen (§ 22b Abs. 2 des Entwurfes) zu sehen. Die Gemeinden sollen einerseits durch ein Anhörungsrecht in das Verfahren eingebunden werden und andererseits soll die Behörde zusätzliche Informationen über die Akzeptanz der Anlage gewinnen.

#### **Zu Z. 5 (§ 37 Abs. 1):**

Gemäß § 22 Abs. 3 des Veranstaltungsgesetzes kann die Genehmigung ortsfester Betriebsstätten unter Auflagen erteilt werden. Die Nichteinhaltung von Auflagen ist aber nach dem Gesetz in der geltenden Fassung nicht strafbar. Dies soll aus gegebenem Anlass nachgeholt werden.

Unter Strafe gestellt werden soll auch ein Verstoß gegen die in § 22b Abs. 5 des Entwurfes neu normierte Verpflichtung, der Behörde einen Bericht über die Einhaltung der Immissionskontingente vorzulegen und die Ergebnisse der Lärmmessungen zur Verfügung zu stellen.

## **Zu Art. 2 (Änderung des Geländefahrzeugegesetzes)**

### **Zu Z. 1 und 2 (§ 2 Abs. 2 lit. g und h):**

Das Geländefahrzeugegesetz regelt die Verwendung von Kraftfahrzeugen außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr oder von befestigten Fahrwegen im freien Gelände. Nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes ist die Verwendung von Geländefahrzeugen verboten, soweit in § 2 Abs. 2 und 3 und in § 10 nichts anderes bestimmt ist. § 10 enthält Sonderregelungen für die Verwendung von Geländefahrzeugen bei Sportveranstaltungen und für das Fahren auf einem ständigen Trainingsgelände (zB Motocrossgelände). Nach dieser Regelung kann die Verwendung von Geländefahrzeugen unter den dort näher geregelten Voraussetzungen genehmigt werden. In der Bewilligung ist aber die Inbetriebnahme von Geländefahrzeugen auf höchstens drei Tage in der Woche zu beschränken.

Gemäß § 1 Abs. 4 des Steiermärkischen Veranstaltungsgesetzes sind vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes solche Veranstaltungen ausgenommen, für die andere Rechtsvorschriften gelten. Das bedeutet, dass die Inbetriebnahme von Geländefahrzeugen an mehr als drei Tagen in der Woche auch bei solchen Motorsportanlagen ausgeschlossen ist, die nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz bewilligt worden sind und dauerhaft betrieben werden können. Diesem Problem soll durch die vorgeschlagene Ergänzung des Ausnahmenkataloges des § 2 Abs. 2 des Geländefahrzeugegesetzes Rechnung getragen werden. Die Ausnahmeregelung ist sachlich dadurch gerechtfertigt, dass sie nur dann gelten soll, wenn Geländefahrzeuge auf Motorsportanlagen verwendet werden, die nach dem Steiermärkischen Veranstaltungsgesetz genehmigt sind und wenn die in § 4 Abs. 2 lit. b, c und d des Geländefahrzeugegesetzes geregelten Umweltschutzinteressen gewahrt werden.