

BMK - I/PR3 (Recht und Koordination)
pr3@bm.k.gv.at

Mag. Eva-Maria Leitner
 Sachbearbeiter/in

eva-maria.leitner@bm.k.gv.at
 +43 (1) 71162 65 7434
 Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
 Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
 der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
 Adresse zu richten.

An die
 Parlamentsdirektion
 Zu Hd. Herrn Mag. Gottfried Michalitsch
 Parlament
 1017 Wien

Geschäftszahl: 2020-0.185.858

Wien, 23. April 2020

Betreff: 7/PET-NR/2020

Das Bundesministerium für Klimaschutz beehrt sich zu der vorliegenden 7/PET „*Reduktion des Verkehrslärms, verursacht durch die A1 Westautobahn und Güterzug-Umfahrung (GZU) der ÖBB im Gemeindegebiet von St. Margarethen/Sierning*“ folgende Information zu übermitteln:

Für den Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (GZU) wurde in den 1990er Jahren als erstes Infrastrukturprojekt in Österreich ein Genehmigungsverfahren nach dem damals neuen Umweltverträglichkeitsprüfgesetz (UVP-G) abgewickelt. Der Genehmigungsbescheid hat damals beim Schallschutz sehr niedrige Grenzwerte beim Schienenlärm vorgeschrieben. Diese waren sogar noch strenger als heute gültige Regelungen. Aus diesem Grund wurden auch umfangreichere Schallschutzmaßnahmen als bei anderen Bahnprojekten errichtet.

Nach Inbetriebnahme der Trasse im Dezember 2017 wurden ab Juni 2018 die per Bescheid vorgeschriebenen Schallmessungen durchgeführt, um die Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen zu überprüfen. Die Messungen ergaben, dass der vorgeschriebene Dauerschallpegel mit dem derzeit abgewickelten Zugsprogramm auch in Verbindung mit dem aktuell verkehrenden Wagenmaterial eingehalten wird. Gemäß den Vorgaben der Europäischen Kommission ist mit Fahrplanwechsel 2024 der Einsatz von lauten Güterwaggons in diesem Streckenabschnitt nicht mehr zulässig, sodass auch für die Zukunft Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen werden können. Ein entsprechender jährlicher Anstieg des Anteils leiser Güterwaggons ist bereits zu verzeichnen.

Somit werden entlang der gesamten Strecke alle Grenzwerte eingehalten. Das Ergebnis der Schallmessungen wurde im September 2019 in einem Bericht dem BMVIT (nunmehr BMK) und dem im UVP-Verfahren bestellten Sachverständigen erläutert und übermittelt. Seitens des Sachverständigen wurde eine schriftliche Stellungnahme bis Mitte April 2020 zugesagt, wobei von diesem aber bereits vorab telefonisch die Lärmmessergebnisse und die Einhaltung der

vorgeschriebenen Grenzwerte hinsichtlich der Schallimmissionsmessungen an den Bescheid gemäßen Messpunkten (u.a. vier Messpunkte im Gemeindegebiet St. Margarethen a. d. Sierning) grundsätzlich bestätigt wurden.

Nach Auskunft der ASFINAG sind 2019 zudem die Gemeinde St. Margarethen und die Bürgerinitiative „Stopp dem Lärm“ an diese mit dem Ersuchen um Erweiterung der bestehenden Lärmschutzmaßnahmen an der A1 Westautobahn herangetreten.

Gemäß Auskunft der ASFINAG wurden in der Folge eine Detaillärmuntersuchung gemäß der österreichweit geltenden Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)“ durchgeführt sowie Lärmmessungen vorgenommen. Dabei zeigte sich, dass eine Erweiterung der bestehenden Lärmschutzwände unter Einhaltung der derzeit in dieser Dienstanweisung enthaltenen Wirtschaftlichkeitskriterien (Verhältnis der Wirkung der Lärmschutzmaßnahme zu deren Errichtungskosten) nur durch Mitfinanzierung der Gemeinde möglich ist.

Am 26.2.2020 präsentierte die ASFINAG der Gemeinde sowie Vertretern der Bürgerinitiative die Ergebnisse diese Detaillärmuntersuchung. Hinsichtlich einer Kostenbeteiligung der Gemeinde konnte nach Auskunft der ASFINAG jedoch derzeit kein Konsens erzielt werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Möglichkeit der Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) hingewiesen. Die Sanierung der derzeit schadhaften Lärmschutzwand wurde von der ASFINAG dem BMK zugesichert. Das BMK ist zudem gemäß Regierungsprogramm bestrebt, die bestehenden Dienstanweisungen bzgl. Lärmschutz insbesondere für den Autobahn- und Schnellstraßenbereich zu evaluieren. Es soll ein bedarfsgerechter Ausbau des Lärmschutzes unter Miteinbeziehung von Kriterien wie Topographie, Anteile des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und bestehenden Schutzmaßnahmen für effizientere Lärmschutzmaßnahmen in besonders sensiblen und von Verkehr geplagten Regionen erfolgen.

Abschließend wird auf die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens gemäß § 19 Abs 1 des Eisenbahngesetzes (EisbG) hingewiesen, wonach dieses die Eisenbahn insbesondere nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der erteilten Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen hat. Somit sind die im oben angeführten UVP-Verfahren festgelegten Grenzwerte vom Eisenbahnunternehmen jedenfalls auch künftig einzuhalten, wobei erforderlichenfalls zu deren Einhaltung entsprechende Vorkehrungen zu setzen sind.

Für die Bundesministerin:

