

11512-43/ME

AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, LANDESAMTSDIREKTION

Postanschrift 1014 Wien, Postfach 6

Fernschreibnummer 13 4145, Telefax (0 22 2) 531 10 2060

Parteiverkehr: Dienstag 8 - 12 Uhr und 16 - 19 Uhr

Wien 1, Herrengasse 11 - 13

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

zu erreichen mit:

U3 (Haltestelle Herrengasse)

2A, 3A (Haltestelle Michaelerplatz)

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

*Dr. Kleiser*

LAD-VD-8853/43

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Demit GESETZENTWURF	
Zl. <i>93</i>	GE/19 <i>93</i>
Datum: 14. DEZ. 1993	
Verteilt <i>22.12.93</i>	<i>Me</i>

Bezug

210.501/6-II/1-1993

Bearbeiter

Mag. Kleiser

(0 22 2) 531 10

Durchwahl

2108

Datum

7. Dez. 1993

Betrifft

Eisenbahngesetz-Novelle 1993

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird (Eisenbahngesetz-Novelle 1993) wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Grundsätzlich wird die ausdrückliche Verankerung des Lärmschutzes im Eisenbahngesetz begrüßt.
2. Bei Bund-Länderberatungen über die schalltechnische Sanierung der Bestandstrecken wurde seitens der Länder wiederholt erklärt, daß der Bund entsprechend dem Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG und auch im Hinblick auf das Verursacherprinzip die Kosten für die Maßnahmen zur schalltechnischen Sanierung der Bestandstrecken zu tragen habe. Eine allfällige Kostenbeteiligung der Länder an der Finanzierung müßte eigens verhandelt werden.

Die vorliegende Stellungnahme stellt daher kein Präjudiz für kommende Verhandlungen über die Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen entlang von Eisenbahnstrecken dar.

Kopie d. Amtes d. NÖ Landesregierung

3. Der Teilsatz, "als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Zweck erreicht werden kann," im § 19 Abs. 5 des Entwurfes müßte lauten: "als dies mit einem im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann,".

Dies ergibt schon ein Vergleich mit § 7a des Bundesstraßengesetzes 1971, welcher nach den Erläuterungen als Orientierung für die getroffene Regelung dient.

4. Aus legistischen Gründen wäre der aus 71 Worten bestehende erste Satz des § 19 Abs. 5 in mehrere Sätze zu gliedern. Nur so wird dem Leser die wesentliche Information vermittelt.
5. Inhaltlich sind im § 19 Abs. 5 des Entwurfes zwei Zielsetzungen normiert:

- Die durch den Bau oder den Betrieb der Eisenbahn verursachten Lärmemissionen sind so gering wie möglich zu halten.
- Beeinträchtigungen der benachbarten Wohnbevölkerung durch Lärmimmissionen sollen möglichst weit herabgesetzt werden.

Diese Zielsetzungen werden jeweils durch Wirtschaftlichkeitsabwägungen relativiert ("im Rahmen der wirtschaftlichen Zumutbarkeit" und "wirtschaftlich vertretbarer Zweck/Aufwand").

Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993 hat bei der Festlegung der immissionsseitigen Grenzwerte für Lärmimmissionen bereits die Wirtschaftlichkeit und andere gesamtökologisch bedeutsame Aspekte (insbesondere den Vergleich mit dem Straßenverkehr) berücksichtigt. Diese Lärmgrenzwerte wurden so festgelegt, daß bei langjähriger Einwirkung des Eisenbahnlärms in den meisten zu erwartenden Betriebsweisen von Eisenbahnstrecken gerade noch keine

Gesundheitsschäden zu erwarten sind, wobei die Ermittlung der für den Vergleich mit den Grenzwerten heranzuziehenden "Beurteilungspegel" nicht vollständig den aktuellen Wissensstand medizinischer Lärmwirkungsforschungen widerspiegelt.

Wenn jetzt einerseits bereits bei der Festlegung von Grenzwerten in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung die Wirtschaftlichkeit mit Fragen der Gesundheit abgewogen wurde und andererseits in der Novelle zum Eisenbahngesetz die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens zur Einhaltung dieser oder zukünftiger Grenzwerte neuerlich durch einen unbestimmten Begriff wie "wirtschaftlich vertretbar" verwässert wird, ist der Schutz der Gesundheit der Bahnanrainer nicht ausreichend sichergestellt.

6. Sinngemäß gilt das oben Gesagte auch für Erschütterungen durch den Bau oder Betrieb der Eisenbahn; eine Regelungabsicht für die Zumutbarkeit von Erschütterungen läßt sich weder aus der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung erkennen, noch aus der vorliegenden Eisenbahngesetz-Novelle, wobei gerade Erschütterungs- und Lärmimmissionen in einem bestimmten Bereich eine überadditive Wirkung ausüben können.
7. Zusätzlich wird bemerkt, daß eine Vollziehung des § 19 Abs. 5 und 6 schon deshalb problematisch ist, weil keinerlei objektiv nachvollziehbare Kriterien für die Abwägung der "wirtschaftlichen Vertretbarkeit" im Hinblick auf den zu erzielenden Zweck vorgegeben sind.

Wirtschaftlichkeitsbeurteilungen können im behördlichen Verfahren erfahrungsgemäß nur sehr schwer vorgenommen werden, da den Behörden in der Regel das Instrumentarium für derartige Beurteilungen fehlt.

- 4 -

Bei einer gesetzlichen Festschreibung des Erfordernisses von Lärmschutzmaßnahmen sollte ausschließlich auf objektiv nachvollziehbare Kriterien des Anrainerschutzes, wie etwa die Gesundheitsgefährdung oder Gesundheitsbeeinträchtigung, abgestellt werden. Diesbzüglich liegen bereits zahlreiche wissenschaftlich abgesicherte Erkenntnisse vor, die auch eine Festlegung noch zulässiger Lärmbelastungen ermöglichen.

8. Es erhebt sich außerdem die Frage, inwieweit bei Bahnen, die von vorneherein eine defizitäre Gebarung aufweisen, überhaupt von einer wirtschaftlichen Vertretbarkeit neuer Investitionen, die in der Regel zu noch höheren Defiziten führen müssen, gesprochen werden kann.
9. Im § 19 Abs. 5 des Entwurfes sollte der Begriff des "benachbarten Geländes" näher ausgeführt werden, da ansonsten unklar ist, inwieweit Raumordnungsmaßnahmen der Länder zu berücksichtigen sind.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung  
Dr. P r ö l l  
Landeshauptmann

- 5 -

LAD-VD-8853/43

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen  
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer
5. an das Büro des Bundesministers für Föderalismus und  
Verwaltungsreform

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung  
Dr. P r ö l l  
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung



