



**BMVIT - I/CS3 (Recht und Koordination)**

Postfach 3000

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

email : cs3@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-13.400/0001-I/CS3/2005    DVR:0000175

An die  
Parlamentsdirektion  
Mag. Barbara Blümel

1010 Wien

Wien, am 12. April 2005

**Betreff: Bürgerinitiative Nr. 24**  
**Bezug: do. Zl.: 17020.0025/6-L1.3/2005**

Bezugnehmend auf die gegenständliche Bürgerinitiative „für ein Schienenlärmschutzgesetz“ übermittelt das bmvit nachstehende Stellungnahme:

Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (BGBl. Nr. 415/1993) hatte sich gemäß der Entschließung des Nationalrates vom 17. Juni 1993, E 110-NR/XVIII.GP., an den Regelungen für Bundesstraßen zu orientieren. Die Grenzwerte wurden jedoch nicht nur entsprechend den bestehenden Richtlinien für Bundesstraßen, sondern auch nach Abwägung zwischen umwelttechnischen und wirtschaftlichen Kriterien festgelegt. Hinsichtlich der von der Bürgerinitiative geforderten Zumutbarkeitsgrenze von 45 dB ist festzuhalten, dass z.B. ein Nachtgrenzwert von 45 dB einem Immissionspegel (vor den Fenstern im EG bzw. im ersten OG) von 10 Pkw-Fahrten pro Stunde entspricht. Es wurde daher bewusst vermieden, unverhältnismäßige bzw. unrealistische Grenzwerte festzulegen, welche eine Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen a priori in Frage gestellt hätten. In der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung wird hinsichtlich der Grenzwerte zwischen bislang durch Eisenbahnverkehr noch nicht betroffenen Gebieten und bereits durch Eisenbahnverkehr betroffenen Gebieten unterschieden. Die in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung festgelegten Grenzwerte orientieren sich auch an einschlägigen internationalen Untersuchungen und Regelungen und stimmen im Wesentlichen auch mit den Regelungen in Deutschland und in der Schweiz überein.

Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung sieht vor, dass das Eisenbahnunternehmen bauliche Maßnahmen nach dem Grundsatz auszulegen hat, dass die Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch den Schienenverkehrslärm so weit herabgesetzt werden, als dies mit einem

im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Die in der SchIV vorgesehenen Immissionsgrenzwerte für Tag und Nacht sind vom jeweiligen Beurteilungspegel vor Realisierung der Maßnahmen abhängig und österreichweit einheitlich.

Weiters ist anzumerken, dass auf Grund der gegebenen Verkehrsverhältnisse (eher leiser Reisezug bei Tag, eher lauter Güterzug in der Nacht) die Emissionspegel in der Nacht über jenen bei Tag liegen, sodass Lärmschutzmaßnahmen entlang von Eisenbahnstrecken üblicherweise für die Nachtzeit (22.00 Uhr - 6.00 Uhr) zu dimensionieren sind, wobei lt. SchIV im Vergleich zur Tagzeit (6.00 Uhr - 22.00 Uhr) um 10 dB niedrigere Grenzwerte gelten. Damit ergeben sich in der Regel für die Tagzeit weit unterhalb der Grenzwerte liegende Immissionspegel. Im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie gilt daher auch für die Abendzeit (19:00 Uhr bis 22:00 Uhr) ein um 5 dB niedrigerer Grenzwert gegenüber dem am Tag.

Die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung gilt nur für Eisenbahnstrecken, welche neu errichtet oder zumindest erheblich umgestaltet werden. Bei der Planung derartiger Strecken bzw. Streckenabschnitte wird grundsätzlich auf alle umweltrelevanten Aspekte im bestmöglichen Ausmaß Bedacht genommen, wobei insbesondere Konflikte mit bestehenden Flächenwidmungen bzw. bestehenden Einrichtungen, wie z.B. Kur- und Fremdenverkehrsgebiete, so weit wie möglich vermieden werden. Aus diesem Grunde erscheint im Sinne einer österreichweit einheitlichen Regelung ein Herabsetzen der Grenzwerte für derartige Gebiete nicht erforderlich.

Die Aktivitäten der Europäischen Union auf dem Gebiet des Lärmschutzes basieren auf der EU-Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. In dieser Richtlinie ist die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für große Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen, die die Lärmsituation in ihrem Gebiet widerspiegeln, vorgesehen und ebenso die Verpflichtung, auf Grundlage dieser Lärmkarten Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung von Lärm auszuarbeiten.

Die Umsetzung der EU-Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 in österreichisches Recht ist derzeit im Gange. Die diesbezügliche Regierungsvorlage des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes 2005 wurde am 5. April 2005 im Ministerrat beschlossen und dem Parlament zur weiteren Behandlung zugeleitet. Anzumerken ist, dass das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz keine Immissionsgrenzwerte enthalten wird. Diese werden gesondert festgelegt, wobei davon auszugehen ist, dass die für den Schienenverkehrslärm derzeit geltenden Immissionsgrenzwerte beibehalten werden.

Abschließend darf aufgrund des o.a. Sachverhaltes festgehalten werden, dass aus Sicht des bmvt keine Notwendigkeit für eine Änderung der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung besteht und im übrigen österreichweit ohnehin der Lärmschutz an Eisenbahnstrecken einheitlich vollzogen wird, egal ob es sich um Maßnahmen an bestehenden Eisenbahnstrecken im Sinne des Programmes zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken handelt oder um



Maßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken im Sinne der Schienenverkehrslärm-  
Immissionsschutzverordnung.

**Für den Bundesminister:**  
Heidmarie Weilinger

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**  
Heidmarie Weilinger

elektronisch gefertigt