

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures

GZ. BMVIT-11.500/0020-I/PR3/2014
DVR:0000175

Parlament
1017 Wien

Wien, am 23. September 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Mag.^a Brunner, Freundinnen und Freunde haben am 23. Juli 2014 unter der **Nr. 2248/J** an meine Amtsvorgängerin eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lärmschutz-Empfehlungen des aktuellen Umweltkontrollberichts an das BMVIT gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Was haben Sie seit Vorlage des jüngsten Umweltkontrollberichts im Juni 2013 wann konkret zur Umsetzung der ersten Lärm(schutz)-Empfehlung "Um zukünftig die Erstellung einer einheitlichen strategischen Lärmkarte für den Straßenverkehr auf Landesstraßen sowie Autobahnen und Schnellstraßen zu gewährleisten, sind verbindliche Regelungen für eine gemeinsame Berechnung der Lärmkarten zu treffen" unternommen?*

Gemäß dem Bundes-Umgebungslärmgesetz (Bundes-LärmG) ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Ausarbeitung strategischer Umgebungslärmkarten für Autobahnen und Schnellstraßen zuständig. Die Erstellung strategischer Umgebungslärmkarten für sonstige Straßen liegt nicht in meinem Kompetenzbereich.

Mögliche Regelungen für eine einheitliche strategische Straßenlärmkarte wurden in Bund-Länder-Koordinierungsbesprechungen unter der Federführung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft diskutiert.

Zu Frage 2:

- *Was haben Sie seit Vorlage des jüngsten Umweltkontrollberichts im Juni 2013 wann konkret zur Umsetzung der zweiten Lärm(schutz)-Empfehlung "Um die Umsetzung der in den Aktionsplänen vorgesehenen Maßnahmen bewerten und überprüfen zu können, sind in diesen konkrete Ziele vorzusehen" unternommen?*

Im Rahmen des Umgebungslärm-Aktionsplanes Österreich 2013 (Teil 1 – Autobahnen und Schnellstraßen) wurden Maßnahmen mit dem Ziel der Verringerung von Lärmbetroffenen festgelegt. Die Wirkung dieser Maßnahmen bzw. des Aktionsplanes 2013 kann im Rahmen des nächsten Umgebungslärm-Aktionsplanes bewertet werden.

Zu Frage 3:

- *Was haben Sie seit Vorlage des jüngsten Umweltkontrollberichts im Juni 2013 wann konkret zur Umsetzung der dritten Lärm(schutz)-Empfehlung „Angesichts der hohen Störwirkung von Fluglärm ist der Schwellenwert für die Aktionsplanung Flugverkehr zu senken. In der Genehmigung von flugverkehrsrelevanten Vorhaben im Rahmen von UVP-Verfahren soll die Festlegung von Flugrouten und gegebenenfalls erforderlicher Anpassungsverfahren verbindlich mitgeregelt werden“ unternommen?*

Die Schwellenwerte für die Aktionsplanung für durch zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen verursachten Lärm sind in der Bundes-LärmV geregelt. Dies ist eine Verordnung des BMLFUW, erstellt im Einvernehmen mit dem bmvit. Ein Entwurf des BMLFUW zur Novellierung der Bundes-LärmV liegt dem bmvit bis dato nicht vor.

Ein Antrag zur Aufnahme von Flugrouten als Gegenstand von UVP-Verfahren im Zusammenhang mit Neu- oder Ausbauten von Flughäfen fand im EU-Parlament nicht die erforderliche Mehrheit. Auch Österreich hat sich damals ablehnend verhalten, da zwischen der UVP-rechtlichen Bewilligung eines Flughafens und der Festlegung von Flugrouten kein zwingender Zusammenhang besteht. Um alle technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, werden die genauen

Flugrouten erst bei der operativen Inbetriebnahme des Flughafens aufgrund der neuesten An- und Abflugverfahren festgelegt.

Zu Frage 4:

- *Was haben Sie seit Vorlage des jüngsten Umweltkontrollberichts im Juni 2013 wann konkret zur Umsetzung der vierten Lärm(schutz)-Empfehlung „Tempolimits auf Straßen sind eine wirksame und kosteneffiziente Lärmschutzmaßnahme. Deren Einhaltung ist strenger zu kontrollieren und eine Ausweitung der Tempolimits ist insbesondere dort vorzusehen, wo diese zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig sind“ unternommen?*

Die Kontrolle der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen fällt – als Teilaspekt der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung – gemäß Art. 11 B-VG in die ausschließliche Zuständigkeit der Länder.

Die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen bedarf einer Verordnung der zuständigen Behörde, im Fall von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen auf der Grundlage des § 43 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung. Das Vorliegen der in dieser Bestimmung festgelegten Voraussetzungen ist in jedem einzelnen Fall zu prüfen, wobei die höchstgerichtliche Rechtsprechung strenge Anforderungen an dieses Ermittlungsverfahren stellt.

Zu Frage 5:

- *Was haben Sie seit Vorlage des jüngsten Umweltkontrollberichts im Juni 2013 wann konkret zur Umsetzung der fünften Lärm(schutz)-Empfehlung "Damit im Schienenverkehr eine beschleunigte Abnahme der Lärmemissionen erfolgt, ist die Umrüstung des Güterwaggonbestandes auf lärmarme Bremssysteme voranzutreiben. Des Weiteren sind bei den Infrastrukturbenützungsentgelten lärmabhängige Komponenten mit aufzunehmen" unternommen?*

Im Hinblick auf Lärmemissionen des Schienenverkehrs darf ich darauf hinweisen, dass Österreich in Bezug auf streckenseitige Lärmschutzmaßnahmen im europäischen Vergleich führend ist. Neben den Lärmschutzmaßnahmen, die im Zusammenhang mit Neubauprojekten ergriffen werden, wurden von bmvit, ÖBB und den Bundesländern insbesondere auch auf den Bestandstrecken eine Reihe von infrastrukturseitigen Maßnahmen, wie Lärmschutzwände und Fensterförderung, umge-

setzt, sodass die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr in Österreich niedriger gehalten werden konnte als in andern vergleichbaren europäischen Ländern.

Ich sehe die im Umweltbericht genannten Maßnahmen als mögliche Ergänzung zu den oben genannten, bereits gesetzten Aktivitäten. Die Umrüstung von Güterwagons auf lärmarme Bremssysteme wird von mir grundsätzlich unterstützt, diese wird aufgrund der großen Anzahl der Güterwagons allerdings schrittweise erfolgen müssen.

Zu diesem Thema gab es innerhalb des angefragten Zeitraums mehrere informelle Kontakte der Experten des bmvit mit denen anderer Staaten. Der hohe Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs Richtung Deutschland und Schweiz sowie die internationale Vermischung des Güterwagenfuhrparks schränken die Möglichkeiten und die Wirksamkeit nationaler Maßnahmen stark ein. Außerdem gibt es aktuell noch keine Klarheit hinsichtlich der Mehrkosten des Betriebs lärmsanierter Güterwagen, sodass eine Entscheidung, wie und ob die erst kürzlich technisch geklärte Möglichkeit zur Lärmsanierung von Bestandsgüterwagen mit österreichischer Beheimatung beschleunigt bzw. allenfalls gefördert werden kann, noch ansteht.

Die lärmabhängige Gestaltung des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) ist zweifellos ein interessanter Aspekt. Ich darf in diesem Zusammenhang anmerken, dass die Europäische Kommission hierzu einen Durchführungsrechtsakt mit Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen beabsichtigt, den es jedenfalls abzuwarten gilt, bis durch den Infrastrukturbetreiber ÖBB-Infrastruktur AG in europarechtskonformer Weise allfällige weitere Schritte und allfällige Maßnahmen gesetzt werden.

Zu Frage 6:

- *Wo Sie in den Bereichen der Fragen 1. bis 5. bisher nichts unternommen haben – warum nicht?*

Ich darf auf meine Ausführungen zu den Fragen 1 bis 5 verweisen.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde am 21.12.2014 um 13:42:58 Uhr amtsigniert. 2142/AB-XXV-GR: Anfragebeantwortung		5 von 5
 <p data-bbox="193 154 336 203">Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</p>	Datum	2014-09-23T13:42:58+02:00	
	Seriennummer	437268	
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT		
Signaturwert	MhIIYL6IZJEORVcNNQDybr5M52zfuE7oPlxOuVKi/WUHqpgmwIzULZKBjmoz3ftTJQ6BEx8quNF1TP9efesskNcVqZANUAeaTAicwUtu7I4tYnnjD0ITjU2pnnIMPb/GBQmxKOxG0zkjNzkUAWalfY84yNaFQha6nge/g3HFsm0=		
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/		