

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at  
+43 1 711 62-658000  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.749.218

. Jänner 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hauser und weitere Abgeordnete haben am 13. November 2020 unter der **Nr. 4146/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lärmschutz gerichtet.

Erlauben Sie mir, einige einleitende und allgemeine Überlegungen bzw. Anmerkungen der Beantwortung voranzustellen:

Die österreichische Bundesregierung hat in ihrem Regierungsprogramm 2020-2024, und das war mir als Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität besonders wichtig, den Umweltschutz und insbesondere auch das Thema Lärmschutz(maßnahmen) über alle Verkehrsträger hinweg umfassend aufgenommen.

Uns allen ist die Bedeutung von Mobilität für unser Leben sowohl privat, beruflich, aber auch mittelbar (Transport von Gütern) - letztendlich zur Befriedigung unserer Konsumbedürfnisse – bewusst und Mobilität kann somit durchwegs als Grundbedürfnis des Menschen bezeichnet werden.

Je nach Art der Mobilität wird dadurch jedoch auch (Verkehrs-)Lärm verursacht, mit zweifelsohne negativen externen Effekten. Verursacher\*innen und Nutzer\*innen von Mobilität sind nicht immer zur Gänze deckungsgleich, Transportleistungen, bspw. auch durch Transitverkehr, erfolgen unmittelbar nicht nur zur Befriedigung der (Transport-)Bedürfnisse von in Österreich lebenden Menschen. Der Sektor Verkehr zählt zudem zu den Hauptverursachern von klimaschädigenden und gesundheitsschädigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Aufgabe der Politik ist es somit, für einen zukunftsfähigen Standort ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Mobilitäts- und Transportsystem zu schaffen und allfälligen Interessenskonflikten bestmöglich zu begegnen.

Dies bedeutet folglich, dass das existierende Verkehrssystem sich den neuen Anforderungen mittels Digitalisierung, Energieeffizienz und Dekarbonisierung stellen und dementsprechend angepasst werden muss.

Dazu bedarf es klarer Rahmenbedingungen und engagierter Umsetzungsprogramme für den Sektor Verkehr. Deshalb sind Maßnahmen zu entwickeln, um Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern und Verkehr zu verbessern sowie den Anteil des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility) – bspw. auch im Bereich der Tourismusmobilität – voranzutreiben bzw. deutlich zu steigern.

Gleichzeitig kann damit auch dem Problem Verkehrslärm begegnet werden. Lärmschutz - in Form von beispielsweise Lärmvermeidung - stellt somit vielfach ein "Kuppelprodukt" dar, d.h. wird zeitgleich durch Maßnahmen wie bspw. sektorale Fahrverbote, Geschwindigkeitsreduktionen oder entsprechende Raumordnungsmaßnahmen erreicht. Daher haben wir in unserem Regierungsprogramm vielfältige in unserem Kompetenzbereich liegende Maßnahmen - vom Einsatz innovativer Technologien bis zu unmittelbaren verkehrspolitischen Maßnahmen - verankert, die (auch) Lärmschutz zum Ziel haben.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

#### Zu Frage 1:

- Ist eine Reduktion der Lärmschwellengrenzwerte geplant?
  - a) Falls ja, wann? Was wird sich genau ändern?
  - b) Falls nein, warum nicht?

Grundsätzlich sollten Probleme vorrangig an der "Ursache" und nicht am "Symptom" angepackt werden, um positive Ergebnisse, in diesem Fall eine Reduktion von Verkehrslärm zu erzielen. Dies kann selten mit einer Einzelmaßnahme erzielt werden und bedarf vielfach eines geeigneten policy-Mixes.

In unserem Regierungsprogramm haben wir daher, wie schon einleiten erwähnt, vielfältige, in unserem Kompetenzbereich liegende Maßnahmen verankert, die (auch) lärmbelastungsmindernd wirken.

Auf der Ebene der Europäischen Kommission läuft derzeit im Zusammenhang mit Umgebungslärm ein Projekt namens Phenomena. Dabei wird mittels einer wissenschaftlichen Studie anhand in einzelnen EU-Staaten umgesetzter Lärmschutz-Maßnahmen/Aktionspläne untersucht, welche Maßnahmen bzw welcher Mix an Maßnahmen hinsichtlich der Vermeidung bzw. Schutz vor Lärm am effektivsten und effizient ist.

Unabhängig davon tragen EU-Richtlinien wie bspw. „Quieter Routes“ dazu bei, die Belastung von Lärm signifikant zu senken. Dafür hat die Europäische Kommission 2019 mit der Verordnung „TSI-Noise“ den rechtlichen Rahmen für die „Quieter Routes“, also leisere Strecken, geschaffen: Wesentliche Teile der internationalen Korridore und wichtigen Bahnstrecken, die

durch Österreich führen, werden als „Quieter Routes“ eingestuft. Ab Ende 2024 werden laute Güterwagen auf diesen Routen verboten. Das ist ein Meilenstein zur Eindämmung von Schallemissionen durch die Bahn. Hierzu darf auf die Veröffentlichung der „TSI-Noise - Leisere Strecken“ und der dazu enthaltenen Erläuterungen auf der Website des BMK (<https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verkehrslaerm/TSInoise.html>) hingewiesen werden.

Zudem legte die Europäische Kommission nun mit der Richtlinie (EU) 2020/367 zur Änderung des Anhangs III der „Umgebungslärm- Richtlinie“ 2002/49/EU, ABl. Nr. L 67 vom 5.3.2020, S 132, Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm vor. Darin wird der Zusammenhang zwischen Umgebungslärmbelastung und dem Anteil an Menschen mit gesundheitlichen Auswirkungen in der durch Umgebungslärm belasteten Bevölkerung dargestellt. Ausgangspunkt für diese Änderung der Umgebungslärmrichtlinie bilden die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) veröffentlichten Leitlinien für die Bewertung von Umgebungslärm (2018), in denen für diesen Zusammenhang (Umgebungslärm/gesundheitsschädliche Auswirkungen) Dosis-Wirkungs-Relationen präsentiert werden.

Die Dosis-Wirkungs-Relationen für starke Belästigung und starke Schlafstörung wurden für eine einheitliche Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärm in Europa in den Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie übernommen und verstehen sich als Empfehlungen für den Schutz der menschlichen Gesundheit vor Lärm bzw können als Orientierungshilfe für die Entscheidungsträger\*innen in den EU-Mitgliedstaaten dienen.

Es werden dabei jedoch weder in der Umgebungslärm Richtlinie 2002/49/EU, ABl. Nr. L 67 vom 5.3.2020, noch in ihren Anhängen Grenzwerte für die Belastung durch Lärm festgelegt.

Die für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen maßgebenden Immissionsgrenzwerte bzw. Schwellenwerte entsprechen dem internationalen Standard und liegen der Höhe nach im Bereich der Festlegungen anderer vergleichbarer Länder in der EU und international. Die aktuell festgelegten Schwellenwerte für die Lärmschutzaktionsplanung gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz werden nichtsdestotrotz derzeit - in Entsprechung des aktuellen Regierungsprogrammes für jeden Verkehrsträger - auf Basis der neuesten nationalen und internationalen Erkenntnisse überprüft.

#### Zu Frage 2:

- Findet das Bundesministerium es richtig, dass alle Gebiete (ohne Unterschied ob Flachland oder Gebirgsland) gleiche Lärmschwellengrenzwerte haben?
  - a) Falls ja, warum?
  - b) Falls nein, warum wurden die Grenzwerte bis jetzt nicht angepasst?

Mit der einheitlichen Bewertung der Lärmsituation soll allen Betroffenen im Zuge der strategischen Umgebungslärmkartierung das gleiche Schutzniveau geboten werden. Zu dem in der Anfrage grafisch dargestellten Effekt, wonach Zonen mit erhöhter Belastung bei Hanglagen sich weiter von der Emissionsquelle weg erstrecken als bei flachem Gelände, ist anzumerken, dass dieser bei Lärm-Ausbreitungsberechnungen gemäß den facheinschlägigen Regelwerken

für Autobahnen und Schnellstraßen, als auch für die Schiene (verbindlich anzuwendende RVS 04.02.11 bzw. RVE 04.01.02) bereits seit langem berücksichtigt wird.

Da unterschiedliche topografische Situationen somit bereits bei der Lärmberechnung berücksichtigt werden, sind unterschiedliche Grenzwerte fachlich nicht gerechtfertigt und würden zudem eindeutig dem Gleichheitsgrundsatz widersprechen.

Auch für den alpinen Bereich liegt eine gemeindeweise Auswertung der entlang der Hauptverkehrssträger durch Lärm betroffenen Einwohner\*innen vor (Lärmkartierung 2017; veröffentlicht unter [https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene\\_Umgebungslaerm/gemeindeauswertung\\_2017.html](https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene_Umgebungslaerm/gemeindeauswertung_2017.html)).

#### Zu Frage 3:

- Wie hoch sind die jährlichen Kosten für den Ausbau des Lärmschutzes? (Bitte um eine Auflistung nach Bundesländern in den letzten zehn Jahren.)

Lärmschutz ist eine Querschnittsmaterie und liegt daher auch in unterschiedlichen Zuständigkeiten. Eine Gesamtübersicht über jährlich für Lärmschutz aufgewendete Mittel liegt dem BMK deshalb nicht vor. Informationen finden sich beispielsweise in den von den zuständigen Stellen für die Bereiche entlang der Hauptverkehrsinfrastruktur und in den Ballungsräumen alle 5 Jahre zu erarbeitenden Lärmaktionsplänen: [https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ap\\_2018.html](https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ap_2018.html).

Für Autobahnen und Schnellstraßen (A&S; Verantwortungsbereich BMK;) erfolgten in den letzten 10 Jahren folgende Lärmschutzinvestitionen (2010-2019; gegliedert nach Bundesländern;):

Aufgrund der unterschiedlichen Länge des ASFINAG Streckennetzes, der unterschiedlichen Bebauungsstruktur und den deutlich voneinander abweichenden naturräumlichen Gegebenheiten sind die angeführten Investitionssummen jedoch nur sehr eingeschränkt miteinander vergleichbar.

#### **Lärmschutzinvestitionen nach Bundesländern (Daten Bauprogramm 2010 - 2019)**

Werte in Mio. EUR

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summe 2010 - 2019
<b>Wien</b>	0	0	1	0	0	0	2	1	1	0	5
<b>Niederösterreich</b>	2	9	4	4	2	2	2	6	5	3	39
<b>Burgenland</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Oberösterreich</b>	4	1	5	2	2	3	3	4	3	16	42
<b>Salzburg</b>	18	10	6	6	22	26	27	24	15	21	176
<b>Steiermark</b>	2	2	1	8	12	8	4	4	5	5	51
<b>Kärnten</b>	2	2	2	0	0	0	0	4	1	2	14
<b>Tirol</b>	16	14	4	2	1	0	0	0	6	8	51
<b>Vorarlberg</b>	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
<b>keinem BL zugeordnet*</b>	0	1	1	1	1	2	1	1	1	1	9
<b>Summe</b>	<b>46</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>57</b>	<b>389</b>

\* Kleinbaumaßnahmen, übergreifende Maßnahmen

Anmerkung: Die hohen Investitionen im Bundesland Salzburg basieren auf der nach der Brandkatastrophe im Tauerntunnel 1999 beschlossenen Errichtung der zweiten Tunnelröhre

im Tauerntunnel sowie im Katschbergtunnel. Aufgrund des dadurch zu erwartenden stark steigenden Verkehrsaufkommens wurde ein umfangreiches Lärmschutzpaket gemeinsam von Bund, Land und den betroffenen Gemeinden beschlossen.

Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass bei Neubauprojekten häufig Bauwerke errichtet werden, welche aus der Zusammenschau von Lärmschutz, Schutz vor Luftschadstoffen, ökologischen Notwendigkeiten und dem Schutz des Landschaftsbildes erforderlich sind. Diese sind in nachfolgender Tabelle nicht berücksichtigt.

Bei Eisenbahn-Bestandsstrecken wurde mit Veröffentlichung der ersten Version der „Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ im Jahr 1996, basierend auf einer abgeschlossenen Vereinbarung zwischen Bund, Ländern und ÖBB eine österreichweit einheitliche Umsetzung des Programmes zur schalltechnischen Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecken ermöglicht. Die Abwicklung von erforderlichen Lärmschutzprojekten entlang von Bahnstrecken erfolgt in Einzelverträgen und gemäß einem definierten Finanzierungsschlüssel für den Bestandslärm zwischen Land, Gemeinden und ÖBB. Daher ist die Summe abhängig von den zwischen den Projektpartner\*innen vereinbarten Maßnahmen.

In den letzten 10 Jahren wurden im Schnitt jährlich rund 12 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken investiert. Eine Auflistung nach Bundesländern ist in nachfolgender Tabelle ersichtlich (Angaben in Mio. Euro):

Bundesland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Burgenland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Kärnten	1,8	0,4	0,3	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Niederösterreich	5,6	4,0	0,7	2,4	2,7	2,8	2,6	0,3	1,2	0,2
Oberösterreich	1,5	2,0	2,5	1,2	2,0	2,0	1,7	1,6	0,7	3,6
Salzburg	2,4	1,3	0,6	0,2	2,8	7,8	0,5	2,2	1,0	0,0
Steiermark	3,4	1,9	6,3	1,4	0,7	2,3	3,2	3,3	1,2	1,0
Tirol	1,2	0,8	0,1	0,3	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Vorarlberg	0,8	0,1	0,0	0,1	0,1	0,3	0,8	0,1	0,1	0,5
Wien	2,3	5,2	2,0	2,1	2,1	1,4	4,2	1,6	0,1	0,2

Zusätzlich werden von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge der Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten Schallschutzmaßnahmen im Wert von durchschnittlich rd. € 5 Mio. jährlich getätigt.

#### Zu Frage 4:

- Ist die Aufnahme aller Straßen (derzeit sind nicht alle berücksichtigt) in eine „Umgebungslärmkarten“ geplant?
  - a) Falls ja, wann?
  - b) Falls nein, warum nicht?

Die strategische Umgebungslärmkartierung erfolgt auf Basis der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Im Rahmen der strategischen Umgebungslärmkartierung werden somit nicht nur Straßen, die in der Kompetenz des Bundes liegen (Autobahnen und Schnellstraßen) kartiert, sondern auch Straßen der einzelnen Bundesländer, sofern sie die in der gegenständlichen EU-Richtlinie vorgegebenen Kriterien erfüllen. In Österreich werden bereits jetzt alle Straßen in Bundeskompetenz (Autobahnen und Schnellstraßen) lärmkartiert.

Für die anstehende Umgebungslärmkartierung 2022 wurde der Europäischen Kommission ein voraussichtlicher Bearbeitungsumfang gemeldet, der unter <https://maps.laerminfo.at> abrufbar ist.

Die zu bearbeitenden Hauptverkehrsstrecken/Straße (mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr) umfassen 2.265 km Autobahnen und Schnellstraßen plus 4.050 km Landesstraßen.

Die strategische Umgebungslärmkartierung aller Straßen in den Ballungsräumen erfolgt zusätzlich. Ballungsraum bezeichnet im Rahmen der Umgebungslärmgesetzgebung ein "tatsächlich zusammenhängendes, sich gegebenenfalls auch über mehrere Gemeinden erstreckendes bestimmtes Gebiet mit städtischem Charakter und einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 1000 oder mehr Einwohnern pro Quadratkilometer des Gemeindegebietes oder Gemeindegebietsteiles und einer insgesamt jedenfalls 100 000 Einwohner übersteigenden Einwohnerzahl."

#### Zu Frage 5:

- Ist eine umfassende Erhebung der volkswirtschaftlichen Kosten und Lasten des Verkehrslärms in Bezug auf Gesundheit, private und betriebliche Entwertung von Liegenschaften sowie privaten und öffentlichen Förderungen in Tourismusregionen etc. geplant?
  - a) Falls ja, wann?
  - b) Gibt es bereits Studien zu diesem Thema? Falls ja, welche und wo sind diese veröffentlicht?
  - c) Falls nein, warum nicht?

Eine umfassende Erhebung der volkswirtschaftlichen Kosten und Lasten des Verkehrslärms liegt für Österreich nicht vor.

Für eine europaweite Abschätzung und Erhebung volkswirtschaftlicher Auswirkungen von Verkehrslärm wird künftig die Richtlinie (EU) 2020/367 der Europäischen Kommission betreffend Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm, die bis 31. Dezember 2021 in nationales Recht umzusetzen ist, eine Grundlage liefern.

Leonore Gewessler, BA

