

**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: 2021-0.328.936

. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Michael Bernhard und weitere Abgeordnete haben am 5. Mai 2021 unter der **Nr. 6541/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Lärmbelastung in Österreich und Diskrepanzen zu WHO Grenzwerten gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

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.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. 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 Ver-

kehrssystem 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) 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.

Zusätzlich möchte ich auf die zum jetzigen Zeitpunkt im Gesetzgebungsprozess befindlichen Novellen zum Luftfahrtgesetz und zum Flughafenentgeltegesetz hinweisen (Behandlung und Beschluss fanden im Verkehrsausschuss am 1. Juli 2021 statt). Das Luftfahrtgesetz soll gemäß dem Beschluss des Verkehrsausschusses eine Bestimmung zu verpflichtend durchzuführenden Lärmmessungen in der Umgebung von Flughäfen durch diese und Veröffentlichung der Messergebnisse enthalten. Gemäß der Regierungsvorlage zur Novelle des Flughafenentgeltegesetzes sollen alle österreichischen Flughäfen dazu verpflichtet werden, in ihren Gebührenmodellen nach Lärmkriterien zu differenzieren.

#### Zu Frage 1:

- *Welche Kontrollen werden durchgeführt, um die in Österreich gültigen Lärmschutzschwellenwerte beim Straßenverkehr einzuhalten?*
  - a. *Welche Verantwortung haben hier Bund, Länder und Gemeinden?*
  - b. *Wer führt die Kontrollen durch?*
  - c. *Welche konkreten Vorgaben gibt es bzgl. Messstellen, Messgeräte, Messzeiten etc.?*
  - d. *Wann werden sie durchgeführt?*
  - e. *Welche Schritte werden bei Überschreitungen gesetzt?*

Lärmschutz ist eine Querschnittsmaterie. Die Verantwortung für Lärmschutzmaßnahmen und die Wirksamkeitskontrolle liegt deshalb bei den jeweiligen Streckenverantwortlichen. In den Zuständigkeitsbereich meines Ressorts fällt damit der Lärmschutz an Straßen der Kategorie Autobahnen und Schnellstraßen (A & S), an Eisenbahnstrecken und im Flugverkehr. Die Zuständigkeit für Lärmschutz an Straßen der Kategorie B & L liegt bei den Ländern. Die Zuständigkeit für Lärmschutz an den Gemeindestraßen liegt bei den Gemeinden.

Mit der strategischen Lärmkartierung entsprechend der Umgebungslärmrichtlichtlinie 2002/49/EG wurde unter [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) ein auf die Auswertungen der jeweils zuständigen Stellen aufbauendes zusammenfassendes Informations- und Kontrollinstrument etabliert.

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/Straßen (mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr) umfassen 2.265 km Autobahnen und Schnellstraßen plus 4.050 km Landesstraßen. Zusätzlich erfolgt in den Ballungsräumen eine strategische Umgebungslärmkartierung aller Straßen.

Die Betroffenheitsauswertung auf Basis der letzten Lärmkartierung im Jahr 2017 ist unter [https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene\\_Umgebungslaerm/Betroffene\\_durch\\_Umgebungslaerm\\_2017.html](https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene_Umgebungslaerm/Betroffene_durch_Umgebungslaerm_2017.html) veröffentlicht. Unter

[https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene\\_Umgebungslaerm/gemeindeauswertung\\_2017.html](https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene_Umgebungslaerm/gemeindeauswertung_2017.html) finden sich nach Gemeinden aufgeschlüsselte Betroffenheitsauswertungen.

Diese Analysen waren die Basis für die Aktionsplanung 2018, die unter [https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ap\\_2018.html](https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ap_2018.html) veröffentlicht wurde. Auch auf Basis der Lärmkartierung 2022 wird bis 2024 wieder eine Ausarbeitung von Lärmschutz-Aktionsplänen erfolgen. Dabei ist von den dafür zuständigen Stellen für jeden Teilaktionsplan auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Basis zur Einhaltung der gültigen Lärmschutzschwellenwerte stellen die Dienstanweisung meines Ressorts für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen sowie die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung dar. Auf Basis dieser Richtlinien werden lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt, Maßnahmen entwickelt und die Lärmaktionsplanung gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung durchgeführt.

Im A- und S-Netz erfolgt entsprechend der o.a. Regelwerke die Planung und Überprüfung von Lärmschutzmaßnahmen seitens der ASFINAG mittels lärmtechnischer Berechnungen unter Zugrundelegung eines dreidimensionalen Geländemodells. Messungen werden punktuell im Bedarfsfall durchgeführt.

Die Messungen erfolgen entsprechend der ÖNORM S 5004 mittels in regelmäßigen Abständen zu eichenden Messgeräten.

Im Rahmen einer detaillierten lärmtechnischen Untersuchung erfolgt neben der Maßnahmenplanung auch die Überprüfung, ob unter Einhaltung der o.a. Regelwerke die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen unter Alleinfinanzierung der ASFINAG möglich ist oder die Umsetzung eine Mitfinanzierung Dritter erfordert.

#### Zu Frage 2:

- *Welche Kontrollen werden durchgeführt, um die in Österreich gültigen Lärmschutzschwellenwerte beim Schienenverkehr einzuhalten?*
  - a. *Welche Verantwortung haben hier Bund, Länder und Gemeinden?*
  - b. *Wer führt die Kontrollen durch?*
  - c. *Welche konkreten Vorgaben gibt es bzgl. Messstellen, Messgeräte, Messzeiten etc.?*
  - d. *Wann werden sie durchgeführt?*
  - e. *Welche Schritte werden bei Überschreitungen gesetzt?*

Bei neuen Eisenbahnbauprojekten wird versucht, durch die Trassenführung mit hohen Tunnelanteilen sowie durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen projektkausale Verkehrslärmwirkungen bei der Bevölkerung so gering wie möglich zu halten. Im Rahmen der Nachkontrollen bei UVP-Projekten werden punktuelle Vergleichsmessungen (zu den im UVP-Verfahren prognostizierten Werten) entsprechend den normativen Grundlagen (welche den Stand der Technik darstellen) von befugten Zivilingenieurbüros durchgeführt. Werden im Rahmen dieser Kontrollmessungen Überschreitungen festgestellt, werden bis zur Behebung geeignete Maßnahmen gesetzt und die Sanierung/Behebung wird umgehend eingeleitet.

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt gemeinsam mit dem Land Kärnten als Auftraggeber seit 2020 eine Dauermessstelle für Schallemissionen des Eisenbahnverkehrs an der Südstrecke am Wörthersee in Kärnten und diese Messberichte werden auch veröffentlicht:

(<https://konzern.oebb.at/de/leise-gleise/massnahmen/schallschutz-bestehende-infrastruktur/woerthersee> - Monitoring Schallemissionen Eisenbahnverkehr Wörthersee Bericht 2020). Zur Emissionsermittlung der im Netz verkehrenden Schienenfahrzeuge werden überdies wissenschaftliche Dauermessstellen (u.a. auf der Nordbahn) durch die ÖBB Infrastruktur AG betrieben.

Auf Eisenbahn-Bestandsstrecken können Gemeinden aufbauend auf dem Lärmkataster 1993 ihr Interesse an Maßnahmen gegen Lärm bekunden. Gesetzliche Lärmgrenzwerte liegen in diesem Fall nicht vor. Stattdessen wurde vom BMVIT (heute BMK) das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ ins Leben gerufen. Auf Grundlage dieses Programmes wurden generelle Übereinkommen mit den Ländern über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken geschlossen und konkrete Maßnahmen geplant und realisiert. Die Kostentragung erfolgt dabei zu 50 % durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die restlichen 50 % der Kosten werden vom jeweiligen Bundesland und von der jeweiligen Gemeinde übernommen.

Durch das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ ist gewährleistet, dass die Schwellenwerte der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung nicht überschritten werden bzw., wenn dies baulich nicht gelöst werden kann, eine anrainer\_innenseitige Schallschutzförderung angeboten wird. Die Festlegung der Nachkontrolle bei Projekten auf Bestandsstrecken erfolgt gemeinsam mit den Vertreter\_innen von Land und Gemeinde.

Dazu werden von der ÖBB-Infrastruktur AG unabhängige Prüfinstitute beauftragt. Für die Messungen und Anforderungen an die Messtechnik sind in Österreich umfangreiche normative Grundlagen vorhanden, welche den Stand der Technik festlegen.

#### Zu Frage 3:

- *Welche Kontrollen werden durchgeführt, um die in Österreich gültigen Lärmschutzschwellenwerte beim Flugverkehr einzuhalten?*
  - a. *Welche Verantwortung haben hier Bund, Länder und Gemeinden?*
  - b. *Wer führt die Kontrollen durch?*
  - c. *Welche konkreten Vorgaben gibt es bzgl. Messstellen, Messgeräte, Messzeiten etc.?*
  - d. *Wann werden sie durchgeführt?*
  - e. *Geschehen diese Kontrollen im Falle des Flughafen Wien auf freiwilliger Basis?*
  - f. *Welche Schritte werden bei Überschreitungen gesetzt?*

Neben der alle 5 Jahre erfolgenden strategischen Lärmkartierung gemäß Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung werden an den internationalen Flughäfen in Österreich ergänzend permanente Lärmmessungen durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung finden diese Fluglärmmessungen an bzw. um Flughäfen in Österreich freiwillig statt, es darf aber auf die eingangs erwähnte Novelle des Luftfahrtgesetzes, die eine Verpflichtung zur Errichtung einer Mindestzahl an Messpunkten und Veröffentlichung der Messergebnisse enthalten soll, hingewiesen werden.

Aktuell gibt es nach den mir vorliegenden Informationen am

**Flughafen Wien:** 15 fixe und 3 mobile Messstationen, wobei die drei mobilen Messstationen anlassbezogen eingesetzt werden, um Lärmmessungen an unterschiedlichen Orten durchzuführen. Die Messstandorte werden von den Mitgliedern des Dialogforums festgelegt, alle Ergebnisse und Berichte zu den Lärmmessungen sind auf der Homepage des Dialogforums öffentlich zugänglich.

**Flughafen Salzburg:** Seit 2008 befinden sich am Flughafen 6 stationäre Lärmmessstationen, die letzte Station wurde im Süden errichtet, um An- und Abflüge aus dem Süden akustisch zu überwachen. Die Stadt Salzburg verfügt zusätzlich über mobile Messstellen, welche ebenso für Messungen am Flughafen verwendet werden können.

**Flughafen Linz:** Der Flughafen Linz besitzt seit 2003 drei Lärmmessstationen. Die Auswertung der Fluglärmkarten in Verbindung mit den Flugspuraufzeichnungen erfolgt durch das Amt der OÖ Landesregierung, Abt. Umweltschutz, in Kooperation mit dem Flughafen Linz.

**Flughafen Graz:** Der Flughafen hat im Herbst 2020 wieder die Aufzeichnung von Flugbewegungen in Verbindung mit Lärmmessstationen aufgenommen. Die Landesregierung hat ihr Interesse an einer Mitarbeit bekundet, Gespräche dazu finden derzeit statt. Ein dauerhafter Betrieb dieser Stationen wird angestrebt.

**Flughafen Innsbruck:** Der Fluglärm in der Nachbarschaft des Flughafens Innsbruck wird vom Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Emissionen Sicherheitstechnik Anlagen, an drei Messstellen an aussagekräftigen Orten im Umfeld des Flughafens dauerregistrierend gemessen. Diese Messstellen erfassen alle Schallereignisse im Luftraum über Innsbruck oder im Bereich des Flughafenareals. Zu den Messungen der drei Stationen werden monatlich Berichte erstellt, die auf der Website vom Land Tirol abrufbar sind.

**Flughafen Klagenfurt:** Am Flughafen Klagenfurt wird derzeit eine Lärmmessstation an der Südseite des Flughafens permanent betrieben. Dieses erfolgt in Kooperation mit dem Magistrat Klagenfurt (Kostenteilung). Im Jahr 2019 wurde eine Jahresauswertung gemeinsam mit dem Magistrat Klagenfurt durchgeführt.

Aktuell erfassen die Messgeräte alle Geräusche innerhalb der Messperiode vollständig (dauerregistrierend) und somit auch die Spitzenschallpegel der Flugzeuge im Überflug. Der Dauerschallpegel ist die in Österreich und der EU geltende rechtliche Basis zur Beurteilung und Darstellung der Fluglärmmissionen. Differenziert nach Tag und Nacht und hochgerechnet auf der Basis der Einzelschallereignisse wird dieser in Form eines Jahresdurchschnitts in Lärmzonenkarten ausgewiesen. Oftmals werden die erfassten Spitzenschallpegel separat ausgewiesen und auf den Homepages der Flughäfen zugänglich gemacht, so z.B. am Flughafen Wien im Rahmen des Dialogforums ([www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at)) oder am Flughafen Salzburg.

Diese Fluglärmmessanlagen sind amtlich geeicht und werden laufend dem Stand der Technik angepasst. Um die Daten der Lärmmessung mit den entsprechenden Luftfahrzeugen in Verbindung bringen zu können, erfolgt parallel dazu die digitale Aufzeichnung jeder einzelnen Flugbewegung mit Lage-, Höhe-, Geschwindigkeitsprofilen und Flugzeugtyp durch Sekundär-Radardaten, die von der Austro Control zur Verfügung gestellt werden. Über die integrierte Korrelationssoftware wird in weiterer Folge die automatische Zuordnung von Flugbewegungen und Flugzeugtypen zu den verursachten Schallereignissen vorgenommen sowie auch die Differenzierung zwischen Fluglärm und Umgebungslärm.

Die Messstationen am bzw. um den Flughafen Wien werden freiwillig vom Flughafen Wien betrieben, die Stadt Wien und das Land NÖ betrieben keine Lärmmessstationen am Flughafen Wien.

Die strategische Lärmkartierung für Flughäfen wird alle fünf Jahre im Auftrag meines Ressorts durchgeführt. Dabei werden die Lärmkarten aus den erfassten Flugbewegungen mit auf europäischer Ebene standardisierten Verfahren errechnet. Die ergänzenden Lärmmessungen an den Flughäfen erfolgen auf freiwilliger Basis, in Abstimmung mit Anrainer\_innenverbänden und der Austro Control. Die Auswertung der Messdaten wird teilweise in Kooperation mit den jeweiligen Landesbehörden oder dem betr. Magistrat vorgenommen, bzw. von diesen durchgeführt.

Für Lärmzonen über den gesetzlich festgelegten Schwellenwerte müssen Flughäfen, sofern betroffene Personen (Anrainer\_innen) vorhanden sind, Maßnahmen zur Reduktion setzen. Diese Maßnahmen können z.B. eine bessere Verteilung der Anflüge über verschiedene Anflugrouten, adaptierte Anflugrouten, ein Verbot von besonders lauten Flugzeugen, lärmabhängige Landegebühren oder den Einbau von Lärmschutzfenstern umfassen.

#### Zu Frage 4:

- *Welche Kontrollen werden durchgeführt, um die in Österreich gültigen Lärmschutzschwellenwerte bei Industrielärm einzuhalten?*
  - a. *Welche Verantwortung haben hier Bund, Länder und Gemeinden?*
  - b. *Wer führt die Kontrollen durch?*
  - c. *Welche konkreten Vorgaben gibt es bzgl. Messstellen, Messgeräte, Messzeiten etc.?*
  - d. *Wann werden sie durchgeführt?*
  - e. *Welche Schritte werden bei Überschreitungen gesetzt?*

Die Beurteilung von möglichen Auswirkungen durch Lärm bei IPPC-Industrieanlagen gemäß Abfallwirtschaftsgesetz 2002, Gewerbeordnung oder dem Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen erfolgt im Zuge der mittelbaren Bundesverwaltung im Wesentlichen auf Basis der durch die Anlage verursachten Veränderung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse. Demnach unterscheidet sich die Beurteilung von IPPC-Anlagen im Rahmen des jeweiligen Genehmigungsverfahrens von dem strategischen Ansatz einer Überschreitung eines unabhängig von den örtlichen Verhältnissen generalisierten, im Zuge der Bundes-Umgebungslärmschutz-Gesetzgebung festgelegten Schwellenwertes. Aus der Über- oder Unterschreitung des Schwellenwertes für die Aktionsplanung im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie lässt sich nicht ableiten, ob die Veränderung der örtlichen Verhältnisse zumutbar oder unzumutbar ist.

Gewerbliche Betriebsanlagen dürfen in der Regel nur mit Genehmigung der Gewerbebehörde betrieben werden, aber auch eine wesentliche Änderung einer Anlage ist genehmigungspflichtig; im Genehmigungsverfahren haben die Nachbar\_innen zum Schutz vor Belästigung durch Lärm Parteistellung. In vielen Fällen wird die Genehmigung der Betriebsanlage nur mit bestimmten Auflagen erteilt bzw. können laut Gewerbeordnung auch für bestehende, bereits früher genehmigte Betriebsanlagen unter bestimmten Voraussetzungen auch noch nachträgliche Auflagen erteilt werden.

#### Zu den Fragen 5 bis 9:

- *Wie viele Personen sind aktuell gemäß Daten der aktuellen Lärmkartierung von Lärmbelastung jenseits dem im §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten österreichischen Schwellenwert aufgrund von Straßenverkehr betroffen?*

- Wie viele Personen sind aktuell gemäß Daten der aktuellen Lärmkartierung von Lärmbelastung jenseits dem im §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten österreichischen Schwellenwert aufgrund von Schienenverkehr betroffen?
- Wie viele Personen sind aktuell gemäß Daten der aktuellen Lärmkartierung von Lärmbelastung jenseits dem im §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten österreichischen Schwellenwert aufgrund von Flugverkehr betroffen?
- Wie viele Personen sind aktuell gemäß Daten der aktuellen Lärmkartierung von Lärmbelastung jenseits dem im §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung festgelegten österreichischen Schwellenwert aufgrund von Industrieprozessen betroffen?
- Welche Rolle spielt Lärmbelästigung derzeit bei der UVP?

Die Lärmbelastung spielt eine zentrale Rolle. Die Lärmbelastung an hochrangiger Verkehrsinfrastruktur und in Ballungsräumen wird seit 2007 alle 5 Jahre kartiert, damit Maßnahmen zur Lärmbekämpfung gezielt gesetzt werden können. Die Karten stellen auch wichtige Grundlagen für die Vermeidung zukünftiger Probleme dar. Das Ausmaß der Betroffenheit ist durch die Kartierung österreichweit dokumentiert und zeigt den Handlungsbedarf auf.

#### Die Auswertungen der Lärmkartierung 2017:

Durch Straßenverkehrslärm betroffene Einwohner_innen über dem Schwellenwert für die Aktionsplanung		
	Tag-Abend-Nachtzeitraum $L_{den} > 60$ dB	Nachtzeitraum $L_{night} > 50$ dB
Autobahnen / Schnellstraßen*	105.500	158.000
Landesstraßen*	184.700	207.800
Straßen in Ballungsräumen	1.724.200	1.849.300
Summe Straßenverkehr	2.014.400	2.215.100

\* Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen

Durch Schienenverkehrslärm betroffene Einwohner_innen über dem Schwellenwert für die Aktionsplanung		
	Tag-Abend-Nachtzeitraum $L_{den} > 70$ dB	Nachtzeitraum $L_{night} > 60$ dB
Haupteisenbahnstrecken*	20.600	48.700
Eisenbahnen in Ballungsräumen	16.300	38.500
Straßenbahnen in Ballungsräumen	16.700	23.900
Summe Schienenverkehr	53.600	111.100

\* Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen

Durch Fluglärm betroffene Einwohner_innen über dem Schwellenwert für die Aktionsplanung		
	Tag-Abend-Nachtzeitraum $L_{den} > 65$ dB	Nachtzeitraum $L_{night} > 55$ dB
Alle Flughäfen*	-	200

\* Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg

Diese Auswertungen wurden im Zuge der Lärmkartierung 2012 und 2017 unter [https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene\\_Umgebungs-laerm.html](https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene_Umgebungs-laerm.html) veröffentlicht.

Gemäß Umgebungslärmgesetzgebung sind nur in Ballungsräumen alle Industrieanlagen zu betrachten, die unter die Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) fallen (IPPC-Anlagen).

Die Bezeichnung "IPPC" ist die Abkürzung des englischen Titels der Richtlinie: "Council Directive concerning Integrated Pollution Prevention and Control".

Durch Lärm von Industrieanlagen betroffene Einwohner über dem Schwellenwert für die Aktionsplanung		
	Tag-Abend-Nachtzeitraum $L_{den} > 55 \text{ dB}$	Nachtzeitraum $L_{night} > 50 \text{ dB}$
Gemeindegebiet Linz*	5300	700

\* Kartiert wurden die Ballungsräume Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg. Schwellenwertüberschreitungen wurden 2017 nur in im Gemeindegebiet von Linz festgestellt.

Detaillierte Auswertungen auf Gemeindeebene finden sich für alle kartierten Lärmquellen unter

[https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene\\_Umgebungslaerm/gemeindeauswertung\\_2017.html](https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/Betroffene_Umgebungslaerm/gemeindeauswertung_2017.html) .

Dort und auch im allgemeinen Teil des Lärmaktionsplans 2018

[https://www.laerminfo.at/dam/jcr:31824b08-1b9f-4aea-9844-](https://www.laerminfo.at/dam/jcr:31824b08-1b9f-4aea-9844-c12ef365c44d/Aktionsplan_2018_Allgemeiner_Teil.pdf)

[c12ef365c44d/Aktionsplan\\_2018\\_Allgemeiner\\_Teil.pdf](https://www.laerminfo.at/dam/jcr:31824b08-1b9f-4aea-9844-c12ef365c44d/Aktionsplan_2018_Allgemeiner_Teil.pdf) finden sich auch die Betroffenen auswertungen für die unter den jeweiligen Schwellenwerten der Aktionsplanung gelegenen Pegelbereiche.

Die Lärmbelastung spielt eine zentrale Rolle im Zuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der strenge Genehmigungskriterien gelten. Bei UVP-Verfahren nach dem UVP-G 2000 sind (Lärm-)Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbar\_innen führen (§§ 17 bzw. 24f UVP-G 2000).

Folgende besondere Immissionsschutzvorschriften gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 sind dabei heranzuziehen und es gelten deren Grenzwerte:

- Sofern es sich um Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes handelt, ist für Vorhaben nach dem Anhang 1 Z 14 UVP-G 2000 die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs (Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung – LuLärmIV), BGBl. II Nr. 364/2012 mit den dort festgelegten Grenzwerten heranzuziehen.
- Im 3. Abschnitt des UVP-G 2000, Bereich Bundesstraßen, gelten die Bestimmungen der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014.
- Im 3. Abschnitt des UVP-G 2000, Bereich Schiene, gelten die Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärm-schutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV), BGBl. Nr. 415/1993 idF BGBl. II Nr. 362/2013.



Im Sinne der Judikatur, wonach es sich bei den Grenzwerten einer besonderen Immissionschutzvorschrift um Mindeststandards handle, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein könne (vgl. z.B. E des VwGH vom 22. Oktober 2010/03/0014 und E des VfGH vom 13. Dezember 2007, V 87/06 (Koralm)), erfolgt in jedem Verfahren eine Auseinandersetzung des/der behördlich herangezogenen UVP-Sachverständigen für Humanmedizin mit der Frage, ob er/sie die Heranziehung der Grenzwerte der BStLärmIV bzw. SchIV für ausreichend erachtet oder im Rahmen der Einzelfallprüfung strengere Grenzwerte heranzuziehen sind.

Zu Frage 10:

- *Welche Rolle wird Lärmbelästigung bei dem von der Bundesregierung geplanten Klimacheck spielen?*

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

In meinem Ressort wird, unter Einbindung anderer Ressorts und weiterer Stakeholder, gerade an einem Vorschlag zur Umsetzung eines Klimachecks gearbeitet. Die genaue Ausgestaltung befindet sich in Ausarbeitung.

Zu Frage 11:

- *Welche Maßnahmen wurden auf Bundesebene seit Antritt der Bundesregierung im Jänner 2020 bzgl. Reduktion der Lärmbelästigung bisher gesetzt?*

Die österreichische Bundesregierung hat in ihrem Regierungsprogramm 2020-2024 den Umweltschutz und insbesondere auch das Thema Lärmschutz(Maßnahmen) über alle Verkehrsträger hinweg umfassend aufgenommen. Es darf dazu auch auf die eingangs erwähnten Novellen von LFG und FEG und auf die Beantwortungen zu den Fragen 12 bis 14 verwiesen werden.

Zu Frage 12:

- *Im Regierungsprogramm wird das Vorhaben einer „Lärmschutzoffensive“ angekündigt.*
- a. Wie ist hier der derzeitige Umsetzungsstand?*
  - b. Wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?*
  - c. Inwiefern wurden hier Stakeholder eingebunden?*
  - d. Inwiefern wurden hier Länder eingebunden?*

Für den Bereich Bundesstraßen (A- und S-Netz):

Ein Prozess zur **Evaluierung der Dienstanweisung für Lärmschutz** an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fassung Oktober 2018, unter Einbeziehung der ASFAG wurde bereits von meinem Ressort eingeleitet. Da bei dieser Evaluierung bzw. einer etwaigen Überarbeitung auch der geänderte Annex II der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (EU-Richtlinie zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden) zu berücksichtigen ist, und die Letztversion dieses geänderten Annex II bis dato noch nicht im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht wurde, kann derzeit nicht abschätzt werden, wann die Evaluierung bzw. Überarbeitung dieser Dienstanweisung abgeschlossen sein wird. In Bezug auf das Thema „**Geschwindigkeitsanpassungen aus Lärmschutzgründen**“ wird darauf hingewiesen, dass es bereits derzeit auf Basis von § 43 Abs. 2 StVO die Möglichkeit gibt, das bestehende Tempolimit herabzusetzen.

**Für den Bereich Schienenverkehr:**

Das Vorhaben einer "Lärmschutzoffensive" im Bereich Bestandsstrecken trifft insbesondere das verbesserte Wagenmaterial (Lärmarme Bremsbeläge bei Güterwaggons), die Verträge zur Kostenteilung bei Lärmschutzinvestitionen sowie die Überprüfung des Bestandsschutzes bzw. den Datenaustausch mit den Ländern für besonders belastete Regionen.

Zu „Verbessertes Wagenmaterial (Förderung Flüsterbremsen)“:

Durch eine zügige Umrüstung der Wagenflotte auf leise Bremstechnologien kann eine deutliche Entlastung der Bevölkerung vom Schienenlärm erzielt werden. Österreich hat schon Maßnahmen im Rahmen der bisherigen rechtlichen Möglichkeiten gesetzt, um eine möglichst rasche Marktdurchdringung mit lärmarmen Güterwagen zu fördern, etwa durch einen Bonus beim Schienenbenutzungsentgelt (IBE) für Wagen mit nachgerüsteten Bremsen. Die Umrüstung der Flotten bei den wesentlichen österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist voll im Lauf und bereits weit fortgeschritten.

Mittel- bis längerfristig ist somit durch die Modernisierung des Wagenmaterials bzw. durch strengere Emissionsvorschriften bei Güterwaggons eine zusätzliche Reduktion der Schallemissionen im Schienenbereich zu erzielen.

Gemäß den Vorgaben der Europäischen Kommission ist mit Fahrplanwechsel 2024 der Einsatz von lauten Güterwaggons auf den sogenannten „quieter routes“ nicht mehr zulässig. Leise Güterwagen weisen gegenüber dem alten Wagenmaterial eine bis zu 10 dB geringere Emission auf, das ist eine Halbierung des empfundenen Lärms. Dies wird für die Anrainer\_innen an den Bahn-Güterverkehrsachsen in Österreich eine deutliche Verbesserung bringen.

Die Einbindung von Stakeholdern erfolgt über verschiedene Kanäle. Die Länder werden auf Tagungen, Lenkungsausschüssen u.ä. laufend informiert.

**Zu Frage 13:**

- *Im Regierungsprogramm wird das Vorhaben einer „Umsetzung fluglärmreduzierender An- und Abflugverfahren zum frühestmöglichen Zeitpunkt durch die Austro-Control“ angekündigt.*
  - a. *Wie ist hier der derzeitige Umsetzungsstand?*
  - b. *Wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?*
  - c. *Inwiefern wurden hier Stakeholder eingebunden?*
  - d. *Inwiefern wurden hier Länder eingebunden?*

Die stärkere Berücksichtigung der berechtigten Interessen der Fluglärm betroffenen, die diesbezügliche Optimierung des Rechtsrahmens, wo nötig, sowie die beschleunigte Umsetzung der entsprechenden technischen Möglichkeiten ist mir vor dem Hintergrund der Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm ein besonderes Anliegen.

Die österreichische Flugsicherungsorganisation Austro Control arbeitet seit vielen Jahren an der Implementierung innovativer, auf Satellitentechnologie basierender An- und Abflugverfahren. Diese bieten mehr Flexibilität hinsichtlich Routenführung, der Möglichkeit Siedlungsgebiete besser zu umfliegen/zu entlasten und An- und Abflüge so leise wie möglich zu gestalten.

Eine Möglichkeit für ein lärmreduziertes Anflugverfahren stellt der sogenannte „gekurvte Anflug“ dar, der es ermöglicht, dichtbesiedelte Gebiete unter bestimmten Voraussetzungen zu umfliegen. Am Flughafen Wien wurde der „gekurvte Anflug“ zur Piste 16 durch Austro Control

bereits im ersten Quartal 2014 zur Verfügung gestellt. Dieses Verfahren ist derzeit aus Luftfahrtsicht noch sehr aufwändig. Auch muss jede Airline und jede\_r Pilot\_in darauf geschult und zugelassen werden. Ein weiteres Verfahren, das satellitengestützt um Gebiete herumführt, wurde 2017/2018 am Flughafen Salzburg umgesetzt. Die geplante Umsetzung von Verfahren für den „gekurvten Anflug“ auf Piste 29 am Flughafen Wien musste 2020 aufgrund der COVID-19 Pandemie verschoben werden. Eine Erprobung dieser Verfahren ist nunmehr für das zweite Halbjahr 2021 bzw. 2022 vorgesehen.

Des Weiteren arbeitet Austro Control an der verstärkten Umsetzung sog. „continuous descent operations“ (kontinuierlicher Anflug) und „continuous climb operations“ (kontinuierlicher Steigflug). Dabei wird mit einer durchgehenden Sink- bzw. Steigrate und möglichst effizientem Power-Setting eine geringere Fläche dem Anflug- bzw. Abfluglärm des Luftfahrzeuges ausgesetzt.

Die Implementierung dieser Anflugverfahren wird laufend durchgeführt, aufgrund der COVID-19 Pandemie kam es 2020 und teilweise noch anfangs 2021 zu Verzögerungen. Der Umsetzungsstand ist auch von Investitionen der Airlines und Schulungen für Pilot\_innen abhängig.

Flughäfen und Airlines werden laufen eingebunden, ebenfalls Anrainer\_innenverbände oder Organisationen. Sofern die Länder in den Anrainer\_innenverbänden oder ähnlichen Organisationen vertreten sind, werden diese ebenfalls eingebunden.

#### Zu Frage 14:

- *Im Regierungsprogramm wird das Vorhaben eines „Bedarfsgerechten Ausbau des Lärmschutzes unter Miteinbeziehung verschiedener Kriterien“ angekündigt.*
  - a. *Wie ist hier der derzeitige Umsetzungsstand?*
  - b. *Wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen?*
  - c. *Inwiefern wurden hier Stakeholder eingebunden?*
  - d. *Inwiefern wurden hier Länder eingebunden?*

#### Für den Bereich Bundesstraßen (A- und S-Netz):

Die **Dienstanweisung für Lärmschutz** an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) regelt detailliert die Planung bzw. Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen im bestehenden A- und S-Netz, wenn ein Lärmschutzprojekt zur Planung ansteht.

Die **Topographie**, der **Schwerverkehrsanteil** und **bestehende Schutzmaßnahmen** werden bei Anwendung der Dienstanweisung bereits berücksichtigt. Durch Berücksichtigung (der Anzahl) von passiven Lärmschutzmaßnahmen an schutzwürdigen Wohngebäuden und Anwendung unterschiedlicher Kostensätze in Abhängigkeit von der Immissionsbelastung werden Siedlungsgebiete (**sensible Gebiete**) entsprechend der Bevölkerungsdichte bzw. Höhe der Immissionsbelastung bereits in der Dienstanweisung berücksichtigt.

In Bezug auf die Evaluierung der Lärmschutzdienstweisung wird auf die Beantwortung der Frage 12 verwiesen.

#### Für den Bereich Schienenverkehr:

Zum Vertrag Bund-Länder-Verkehrsunternehmen für Kostenteilung bei Lärmschutz-Reinvestitionen sowie Überprüfung des Bestandsschutzes:

Bezüglich der Errichtung bzw. dem Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen auf sogenannten bestehenden Eisenbahnstrecken kann folgender Sachverhalt berichtet werden: Gesetzliche Lärmgrenzwerte liegen in diesem Fall nicht vor. Stattdessen wurde vom BMVIT (heute BMK) das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichi-

schen Bundesbahnen“ ins Leben gerufen. Auf Grundlage dieses Programmes wurden generelle Übereinkommen mit den Ländern über die Planung, Durchführung, Erhaltung und Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahn-Bestandsstrecken geschlossen und konkrete Maßnahmen geplant und realisiert. Die Kostentragung erfolgt dabei zu 50 % durch das betroffene Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die restlichen 50 % der Kosten werden vom jeweiligen Bundesland und von der jeweiligen Gemeinde übernommen.

In diesem Sinne erfolgte die Realisierung von bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen seit dem Jahr 1993. Dabei wurden 556 km Lärmschutzwände in Österreich errichtet und der Einbau von rund 25.000 Schallschutzfenstern und -türen gefördert.

Das Programm „Schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ wird laufend fortgeführt und sieht einen jährlichen Lenkungsausschuss unter Teilnahme von ÖBB, Land und BMK in jedem Bundesland vor, in welchem die aktuellen Projekte besprochen werden.

Da dieses Programm bereits seit über 25 Jahren umgesetzt wird, stehen in den nächsten Jahren bereits die ersten Reinvestitionsmaßnahmen an: Hierzu befindet sich die Bund-Länder Arbeitsgruppe Lärmschutz bereits in der Endabstimmung.

Die Stakeholder werden dabei wie beschrieben eingebunden. Bei besonderen Hotspots wie zum Beispiel der Wörtherseestrecke in Kärnten wurde 2017 zwischen dem Land Kärnten und meinem Ressort ein Maßnahmenplan zur Verbesserung der Lärmsituation („Memorandum of Understanding“) vereinbart.

#### Zu den Fragen 15 bis 17:

- *Weshalb sind die Schwellenwerte gemäß §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung beim Straßenverkehr 7DB höher angesetzt als die Empfehlungen der WHO (gemäß WHO Guidelines 2018)?*
  - a. *Welche wissenschaftliche Grundlage gibt es hierfür?*
  - b. *Plant das BMK hier eine Anpassung?*
- *Weshalb sind die Schwellenwerte gemäß §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung beim Schienenverkehr 16DB höher angesetzt als die Empfehlungen der WHO (gemäß WHO Guidelines 2018)?*
  - a. *Welche wissenschaftliche Grundlage gibt es hierfür?*
  - b. *Plant das BMK hier eine Anpassung?*
- *Weshalb sind die Schwellenwerte gemäß §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung beim Flugverkehr 20DB höher angesetzt als die Empfehlungen der WHO (gemäß WHO Guidelines 2018)?*
  - a. *Welche wissenschaftliche Grundlage gibt es hierfür?*
  - b. *Plant das BMK hier eine Anpassung?*

Die Festlegung der derzeit gültigen Schwellenwerte gemäß § 8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung erfolgte im Jahre 2006. Die Schwellenwerte für Straßen- und Schienenverkehr wurden dabei an die zu diesem Zeitpunkt geltenden nationalen Grenzwerte für die Bestandssanierung angelehnt. Die seitens der Europäischen Kommission 2002 veröffentlichten Dosiswirkungskurven lagen nur für die „Starke Belästigung“ von Verkehrsgereuschen vor. Diese Kurven waren auch deutlich weniger streng als die erst im Jahre 2018 von der WHO empfohlenen Dosis-Wirkungs-Bezüge, stellten aber den damaligen Stand der Wissenschaft dar.

Auf Basis der WHO Leitlinien für die Bewertung von Umgebungslärm startete auf europäischer Ebene ein Diskussionsprozess, dessen Ergebnis die Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG in Hinblick auf die Festlegung von

Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm vom 4. März 2020 darstellt.

Das damalige Umweltressort hat frühzeitig bei der Medizinischen Universität Wien, Abteilung für Umwelthygiene und Umweltmedizin, die Prüfung beauftragt, inwiefern die abgeleiteten Richtwerte der WHO für die österreichische Situation und Rechtslage relevant sind. Die Studie „WHO Leitlinien 2018 - Relevanz für Österreich“ wurde am 17. Februar 2021 unter <https://www.laerminfo.at/ueberlaerm/laermwirkung/who-leitlinien-2018-relevanz-fuer-oesterreich.html> veröffentlicht. Im Zeitraum vom 18. März bis 22. April 2021 lief ein Begutachtungsverfahren zu einer Novelle der Bundes-UmgebungslärmschutzVO zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2020/367 auf Bundesebene. Die Verordnungserlassung ist noch im 2. Quartal 2021 geplant. Auf Basis dieser Vorarbeiten und den Stellungnahmen des abgeschlossenen Begutachtungsverfahrens zur Bundes-LärmVO wurde in den für Straßenverkehr, Schienenverkehr und Flugverkehr zuständigen Stellen meines Ressorts bereits mit den Evaluierungen der derzeitigen Lärmschutzregelungen gestartet.

Zu Frage 18:

- *Ist eine Anpassung der Schwellenwerte gemäß §8 (2) der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung an die WHO Environmental Noise Guidelines 2018 seitens der Bundesregierung bzw. des BMK derzeit angestrebt?*
  - a. *Wenn ja, bis wann?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Ja, natürlich. Wie schon zu Frage 17 dargestellt, wurde auf Basis der vorliegenden Unterlagen und Erkenntnisse in den für Straßenverkehr, Schienenverkehr und Flugverkehr zuständigen Stellen meines Ressorts bereits mit Evaluierungen der derzeitigen Lärmschutzregelungen gestartet. Die für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen maßgebenden Immissionsgrenzwerte bzw. Schwellenwerte liegen der Höhe nach im Bereich der Festlegungen anderer vergleichbarer Länder in der EU und international. Für Herbst 2021 ist auf der Basis der Evaluierungen eine neuerliche Novelle der Bundes-LärmVO geplant, die neben Anpassungen beim europäischen Lärmberechnungsverfahren zumindest auch eine Absenkung der Schwellenwerte für die Lärmaktionsplanung vorsehen soll.

Zu Frage 19:

- *Welche Auswirkungen hätte eine entsprechende Anpassung an WHO Empfehlungen aus Sicht des BMK?*

Die von den für die jeweiligen Verkehrsträger zuständigen Stellen meines Ressorts bereits gestarteten Evaluierungen der derzeitigen Lärmschutzregelungen werden diese Fragestellung beantworten. Auch seitens der ASFINAG, der ÖBB-Infrastruktur und der Flughäfen werden dazu Evaluierungen durchgeführt.

Zu Frage 20:

- *Sind vom BMK derzeit Lärmstudien für bestimmte besonders von Lärm betroffene Regionen oder Gebiete in Auftrag gegeben bzw. besteht seitens des BMK die Bereitschaft, die für solche Lärmstudien erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen (insbesondere jene von ÖBB und ASFINAG)?*
  - a. *Wenn nein, warum nicht?*
  - b. *Wenn ja, für welche Gebiete?*

Seitens meines Ressorts besteht natürlich die Bereitschaft, für Lärmstudien Daten durch ASFINAG, ÖBB Infrastruktur und bei Bedarf auch des Flugverkehrs zur Verfügung zu stellen. Länder können bei Interesse zu einem Datenaustausch jederzeit an mein Ressort herantreten.

Transparenz und Zusammenarbeit ist gerade bei Querschnittsthemen wie dem Lärmschutz von großer Bedeutung. Die Bundesregierung hat deshalb auch im Regierungsprogramm vorgesehen: "Bundesbeteiligungen sollen notwendige Daten den Ländern zur Verfügung stellen, damit diese eine Gesamtlärmbetrachtung für alle besonders belasteten Regionen entlang der EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie erstellen können."

Das Land Tirol hat bereits das Interesse zu einem Datenaustausch bekundet. Zur Klärung aller Modalitäten fand hierzu auch bereits eine Arbeitssitzung unter Teilnahme meines Ressorts, Land Tirol, ASFINAG und ÖBB statt, in welcher die weitere Vorgehensweise abgeklärt wurde. Im Falle des Landes Tirol wird ein Austausch der Daten noch in diesem Jahr stattfinden. Bei der Klärung der Einzelheiten wurden sowohl ASFINAG und als auch ÖBB hinzugezogen.

Die Daten sollen in einem Umfang ausgetauscht werden, sodass möglichst wenig Zwischenschritte bzw. Aufwand notwendig ist, um mit Lärmimmissionsberechnungen starten zu können. Die detaillierten Modalitäten des Austausches der Emissionsdaten werden jeweils zwischen den Datenhalter\_innen auf Expert\_innenebene abgeklärt. Neben den Verkehrsdaten der Lärmkartierung 2022 sollen auch Daten zu den vorhandenen Lärmschutzwänden und Fahrbahnbelägen ausgetauscht werden. Der Austausch und die Verwendung der Daten wird jedenfalls von einer Qualitätskontrolle auf Expert\_innenebene und unter Einbeziehung der Verkehrsträger des Bundes begleitet werden.

Konkret wurden auch bereits Gespräche mit den Ämtern der Landesregierungen bzw. zuständigen Magistraten hinsichtlich der Zusammenarbeit bei der Mitkartierung der Straßen der Kategorie A&S in den Ballungsräumen gemäß den Umgebungs-lärmschutzregelungen geführt.

Im Zuge der Umgebungs-lärmkartierung 2022 sind von meinem Ressort bis längstens 30. Juni 2022 neue strategische Lärmkarten für die Hauptverkehrsträger und die Strecken in den Ballungsräumen in Bundeszuständigkeit (Straßen der Kategorie A&S und Eisenbahnen) sowie für die Bereiche um Flughäfen zu veröffentlichen. In den Ballungsräumen werden auch die Lärmkarten für die zu berücksichtigenden Industrieanlagen überprüft. Es wurde in den Abstimmungen mit den Ländern auch sichergestellt, dass bei pandemiebedingten Verkehrsrückgängen jedenfalls die Verkehrsmengen vor der Pandemie (2019 bzw. daran anknüpfende Verkehrsmodelle) als Grundlage herangezogen werden.

Leonore Gewessler, BA

